

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1968

V

**SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES
TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NUCLÉAIRES**

TORREY CANYON

ADMINISTRATION

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

**SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR
SUBSTANCES**

**TRANSPORT PAR MER DE
SUBSTANCES NUCLEAIRES**

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

QUESTIONNAIRE

The *E.N.E.A.* (*European Nuclear Energy Agency*) and the *I.A.E.A.* (*International Atomic Energy Agency*) are contemplating in the autumn of 1968 a symposium to consider the following questions :

1. The problems of third party liability arising out of maritime transportation of nuclear substances.
2. The insurance problems connected with such third party liabilities.

It is not the purpose of this symposium to draft a convention but to discuss the problems involved and to consider whether an international convention is necessary or desirable.

The C.M.I. has been invited to send representatives to this symposium. Its representatives would like to have the views of the member associations on the following questions :

- a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?
- b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?
- c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?
- d) Should the convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?
- e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?
- f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

The C.M.I. representatives would like to have your views by not later than July 31, 1968.

TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

QUESTIONNAIRE

L'Agence Européenne pour l'Energie Nucléaire et l'Agence Internationale pour l'Energie Nucléaire se proposent d'examiner dans le cadre d'un symposium les questions suivantes :

- 1.** Les problèmes relatifs à la responsabilité des tiers en matière de transport par mer de substances nucléaires;
- 2.** Les problèmes d'assurance connexes aux problèmes de la responsabilité des tiers.

Le but du symposium n'est pas de rédiger une convention mais d'avoir un échange de vues au sujet des problèmes précités et d'examiner si une convention internationale est nécessaire ou souhaitable.

Le C.M.I. a été invité à envoyer des représentants à ce symposium. Ces délégués désirent connaître les vues des Associations Nationales concernant les problèmes suivants :

- a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?
- b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?
- c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?
- d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?
- e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?
- f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et si oui, à concurrence de quel montant ?

Les représentants du C.M.I. désirent connaître votre point de vue avant le 31 juillet 1968.

**ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME
(Belgian Association of Maritime Law)**

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

To begin with, it should be pointed out that a Belgian Act of Parliament dated the 1st August 1966 (« Moniteur » of the 23rd August 1966) has carried approval of the Paris Convention of the 29th July 1960 and the Complimentary Convention of Brussels of the 31st January 1963, as well as each of the Protocols in addition to these conventions dated the 28th January 1964.

It is, however, the Act of the 18th July 1966 (« Moniteur » dated 23rd August 1966) on third party liability in the field of nuclear energy establishing certain measures of immediate application of the Paris Convention and additional protocol, which, at the present time, governs the matter of compensation concerning nuclear damage. In the Belgian law this Act incorporates, via the channels of express reference, the dispositions contained in articles 1 to 7, 8, with the exclusion of paragraph d) and 9 to 11 of the aforesaid Paris Convention. Among these articles there appear those dealing with the carriage of nuclear substances.

However, this Act is only provisional and is due for subsequent completion with the help of another Act which shall decide the points — particularly those regarding the matter of redress in damage to transport — left in the convention to the appraisement of national legislation.

The limitation of the operator's liability concerning damage caused by a nuclear incident is fixed on principle at Bfrs. 500 million.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

Tout d'abord il y a lieu de signaler qu'une loi belge du 1^{er} août 1966 (Moniteur du 23 août 1966) a porté approbation de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 et de la Convention Complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963 ainsi que de chacun des Protocoles additionnels à ces conventions datés du 28 janvier 1964.

C'est toutefois la loi du 18 juillet 1966 (Moniteur du 23 août 1966) sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire établissant certaines mesures d'application immédiate de la Convention de Paris et de son protocole additionnel, qui régit actuellement en Belgique la réparation des dommages nucléaires. Elle incorpore dans la législation belge, par voie de référence expresse, les dispositions contenues dans les articles 1 à 7, 8 à l'exclusion du paragraphe d) et 9 à 11 de ladite Convention de Paris. Au nombre de ces articles figurent ceux traitant des transports de substances nucléaires.

Cette loi ne revêt toutefois qu'un caractère provisoire, devant être complétée ultérieurement par une autre loi qui se prononcera sur les points — notamment en matière de réparation de dommages aux moyens de transports — laissés dans cette convention à l'appréciation des législations nationales.

La limitation de responsabilité de l'exploitant pour les dommages causés par un accident nucléaire est fixée en principe à 500 millions de francs belges.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

Action at the disposal of such victims is that which is entered in article 6 of the Convention. This means that in the case of sea carriage of nuclear substances, apart from action against the responsible operator, and pursuant to international convention, the victim may bring an action against the sea carrier. However, if the victim, as in the case of a seaman recruited on a vessel flying the Belgian flag, belongs to a compensation insurance system against injury whilst working, the Act of the 18th July 1966 has resolved that the rights of the beneficiaries of such a system are solely ruled by the law having set up this system.

Question :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

Reply :

It would probably be unnecessary to elaborate an international convention if the Conventions of Paris of the 29th July 1960 and Brussels 1963 shielded the marine carrier from any obligation of compensation in the case of nuclear damage. Yet, this is not the case. Indeed, the Paris Convention expressly stipulates in article 6 b) that this does not affect the application of international agreement in the field of transport. Having regard to the limitation of recourse pursuant to the subrogation of rights of the victim against the operator, the marine carrier is unprotected in the case where damage caused by nuclear substances in the act of being carried goes beyond a ceiling of Bfrs. 500 million fixed by Belgian law.

Higher amounts registered in the Supplementary Convention of Brussels should fill an eventual insufficiency but it seems that the range of application of the convention in question is not so far-reaching, as it is limited on the high seas to the compensation of damage suffered by the national of one of the signatory countries of the convention, or a vessel registered in the territory of one of the Contracting Parties. As an example, the compensation of nuclear damage suffered in the case of a collision by a Liberian vessel which, through the fault of a Belgian vessel carrying nuclear substances would be called upon to indemnify, would not be covered.

Two solutions likely to give satisfaction to marine carriers seem to present themselves. The first would consist in abrogating the laying-

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

Les actions dont disposent les victimes sont celles inscrites dans l'article 6 de la Convention. Cela signifie qu'en cas de transport maritime de substances nucléaires la victime peut, en dehors de l'action contre l'exploitant responsable, exercer, en vertu des conventions internationales, une action contre le transporteur maritime. Toutefois, si la victime jouit, et tel est le cas des marins enrôlés à bord de navires battant pavillon belge, d'un régime de réparation d'accidents du travail, la loi du 18 juillet 1966 décide que les droits des bénéficiaires de ce régime sont uniquement régis par la législation organisant pareil régime.

Question :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

Réponse :

Il ne serait sans doute pas nécessaire d'élaborer une convention internationale si celles de Paris du 29 juillet 1960 et de Bruxelles 1963 mettaient le transporteur maritime à l'abri de toute obligation de réparation de dommage nucléaire. Tel n'est cependant pas le cas. En effet, la Convention de Paris stipule expressément en son article 6 b) qu'elle n'affecte pas l'application des accords internationaux dans le domaine des transports. Eu égard à la limitation du recours réservé en vertu de la subrogation dans les droits de la victime contre l'exploitant, le transporteur maritime reste à découvert au cas où un dommage causé par des substances nucléaires en cours de transport dépasserait le plafond de 500 millions fixé par la loi belge.

Les montants supérieurs inscrits dans la convention complémentaire de Bruxelles devraient pouvoir combler une éventuelle insuffisance mais il apparaît que le champ d'application de cette convention n'est pas aussi étendu. Celui-ci est limité en haute mer à la réparation des dommages subis par un ressortissant d'un des pays signataires de la convention ou à un navire immatriculé sur le territoire d'une partie contractante. Il ne couvre donc nullement, par exemple, la réparation des dommages nucléaires subis en cas de collision par un navire libérien que serait appelé à indemniser, par suite de sa faute, un navire belge transportant des substances nucléaires.

Deux solutions susceptibles de donner satisfaction aux transporteurs maritimes semblent s'offrir. La première consisterait à abroger la

out of article 6 b) of the Paris Convention and the second, in stipulating in the international marine conventions that in the case of nuclear damage caused through the carriage of nuclear substances, the repairs do not lie with the marine carrier.

Question :

d) Should the convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials?

Reply :

Nuclear waste is expressly mentioned in the Paris Convention in the definition given in article 1 a) v) concerning nuclear substances. Therefore the adoption of the Paris Convention answers the question.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

If one rallies to the system advocated above, the reply to this question shall be found in the Paris Convention which subjects the operator to an insurance or the production of adequate financial security.

Question :

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

The reply to this question is also given in the same Convention.

24th June 1968.

disposition de l'article 6 b) de la Convention de Paris et la seconde de stipuler dans les conventions internationales maritimes qu'en cas de dommage nucléaire occasionné par un transport de substances nucléaires, la réparation n'incombe pas au transporteur maritime.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?

Réponse :

Les déchets nucléaires sont expressément mentionnés dans la Convention de Paris dans la définition que donne l'article 1 a) v) des substances nucléaires. L'adoption de la Convention de Paris répond donc à cette question.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra donc répondre de l'existence de cette assurance ?

Réponse :

Si l'on se rallie au système préconisé ci-dessus, la réponse à la question se trouve dans la Convention de Paris, qui impose à l'exploitant d'être assuré ou de présenter une garantie financière adéquate.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

La réponse à cette question est également donnée par la même convention.

Le 24 juin 1968.

SWEDISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

- a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?*

Reply :

The Swedish Nuclear Liability Act of March 8, 1968, (No. 45) is based on the Paris Convention of July 29, 1960, on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the additional protocol to the Convention of January 18, 1964, as well as the Brussels Convention of January 31, 1963, supplementary to the Paris Convention and amended by an additional protocol of January 28, 1964. The Act governs third party liability of operators of nuclear installations situated in States party to the Paris Convention and covers nuclear incidents occurring within such installation or outside the installation but involving nuclear substances emanating from or destined to the installation, whether the substances are in the course of carriage or not. However, the geographical scope of the Act is limited; the Act covers only incidents occurring in the territory of a Contracting Party to the Paris Convention or on or over the high seas. Furthermore, in respect of such incidents the Act covers only nuclear damage suffered in the territory of a Contracting State or on or over the high seas, except that it covers also damage suffered in the territory of a non-Contracting State where the incident occurred in Sweden and liability lies with the operator of an installation situated in Sweden.

Under the said Act liability for nuclear damage lies with the operator of the nuclear installation in which the nuclear substances were at the time of the incident or in case of a nuclear incident in the course of carriage of nuclear substances with either of the consignor or the consignee operator. The liability of the operator is absolute and

ASSOCIATION SUEDOISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

La loi suédoise sur la responsabilité nucléaire du 8 mars 1968 (No. 45) est basée sur la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire suivant les modifications apportées par le protocole supplémentaire à la Convention de Bruxelles du 31 janvier 1963 en sus de la Convention de Paris et modifiée par le protocole supplémentaire du 28 janvier 1964. Cette loi détermine la responsabilité civile de l'exploitant d'une installation nucléaire située dans un Etat signataire de la Convention de Paris et couvre les accidents nucléaires survenus tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'installation se rapportant à des substances nucléaires provenant de, ou destinées à, cette installation, que les substances soient, ou ne soient pas, en cours de transport. Cependant, la portée territoriale de la loi est limitée; la loi ne couvre que les accidents ayant lieu sur le territoire d'une des Parties Contractantes à la Convention de Paris, ou dans l'espace de la haute mer. En outre, pour ce qui concerne ces accidents, la loi ne couvre que les dommages nucléaires subis sur le territoire d'un des Etats Contractants dans l'espace de la haute mer, ainsi que les dommages subis sur le territoire d'un Etat non-contractant lorsque l'accident est survenu en Suède et que la responsabilité incombe à l'exploitant d'une installation située en Suède.

Suivant cette loi, la responsabilité pour les dommages nucléaires incombe à l'exploitant de l'installation nucléaire dans laquelle se trouvaient les substances nucléaires au moment de l'accident, ou dans le cas d'un accident nucléaire survenu pendant le transport de substances nucléaires, soit à l'exploitant-expéditeur, soit à l'exploitant-destinataire.

the operator is solely liable. This last rule of channelling of the liability does, however, not affect the liability of persons other than the operator arising under international conventions in the field of transport. The liability of the operator is limited to 50 mill. Sw. Crs. or approximately 10 Mill. European Units of Account (\$).

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

Any person suffering nuclear damage covered by the 1968 Act is entitled to obtain compensation from the operator liable. In respect of death or personal injury the compensation is limited to a maximum amount of 1 Mill. Sw. Crs. per person.

Question :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

Reply :

In view of the existence of the two above mentioned conventions and the I.A.E.A. world-wide Convention of May 21, 1963, on Liability for Nuclear Damage (Vienna Convention), it seems neither necessary nor desirable to establish a new international convention on the present subject.

Question :

d) Should the convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

Reply :

The aforementioned conventions cover also nuclear incidents arising in connection with the handling of nuclear waste materials.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

L'exploitant est responsable objectivement et exclusivement. Cependant, cette dernière règle de responsabilité exclusive n'affecte pas la responsabilité de personnes autres que l'exploitant, en vertu des conventions internationales relatives aux transports. La responsabilité de l'exploitant est limitée à 50 mill. de couronnes suédoises, soit approximativement 10 mill. d'unités européennes de compte (\$).

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

Toute victime de dommages nucléaires visés par la loi de 1968 a le droit de se faire dédommager par l'exploitant responsable. En cas de mort ou de lésions corporelles, l'indemnité est limitée à un montant maximum de 1 mill. de couronnes suédoises par personne.

Question :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

Réponse :

En raison des deux conventions précitées et la convention mondiale de l'I.A.E.A. du 21 mai 1963 relative aux Responsabilités des Dommages Nucléaires (Convention de Vienne), il ne semble ni nécessaire ni souhaitable d'élaborer une nouvelle convention internationale en cette matière.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?

Réponse :

Les conventions précitées couvrent également les accidents nucléaires résultant de la manipulation de déchets nucléaires.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

Reply :

Under the above mentioned Paris and Vienna Conventions the operator of a nuclear installation is required to take out and maintain insurance to cover his third party liability under the conventions.

Question :

f) *Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?*

Reply :

Under the Paris and Vienna Conventions the liability of the operator is or may be limited to a minimum amount of 5 Mill. European Units of Account (\$).

Kaj Pineus.

Claës Palme.

Réponse :

D'après les Conventions de Paris et de Vienne, dont question plus haut, l'exploitant d'une installation nucléaire doit se procurer et maintenir une assurance afin de couvrir sa responsabilité vis-à-vis des tiers.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

D'après les Conventions de Paris et de Vienne, la responsabilité de l'exploitant est, ou peut être, limitée à un montant minimum de 5 mil. d'unités européennes de compte (\$).

Kaj Pineus.

Claës Palme.

FINLAND MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Questions :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

In Finland there is no special law relating to this subject.

There are, however, plans for building a nuclear power plant in Finland, and if these plans are realized, legislation on this subject will probably be enacted.

Questions :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

d) Should the convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

With reference to the above, we are of the opinion that a convention based on the principles of the Convention of 1962 on Liability of Operators of Nuclear Ships might be desirable.

Helsinki, April 19th, 1968.

*B. Appelqvist,
Secretary.*

ASSOCIATION FINLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Questions :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

En Finlande, il n'y a pas de loi spéciale se rapportant à cette question.

Toutefois, il existe des plans pour la construction d'une usine d'énergie nucléaire en Finlande, et si ces plans se réalisent, la législation appropriée sera probablement décrétée.

Questions :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

Les éléments précités nous permettent d'avancer qu'une convention basée sur la Convention de 1961, relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, pourrait être souhaitable.

Helsinki, 19 avril 1968.

*(Signé) B. Appelqvist,
Secrétaire.*

UNITED STATES MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

The transportation of nuclear materials within the United States is subject of the laws of our fifty states. Transportation between the states, with other countries and all transportation by water is subject to Congressional legislation.

So far Congress has not passed any legislation affecting third party liability arising out of the transportation of nuclear materials.

The Atomic Energy Commission has broad jurisdiction in the nuclear field. It is authorized to license nuclear plants and in granting these licenses it is also authorized to require the licensee, as a condition of its license, to provide financial protection to cover third party liability claims.

The Act provides in Section 170 (b) : « The amount of financial protection required shall be the amount of liability insurance available from private sources ***. »

And in Section 170 (c) : « The Commission shall with respect to licenses issued between August 30, 1954 and August 1, 1977, for which it requires financial protection, agree to indemnify and hold harmless the licensee and other persons indemnified, as their interests may appear, from public liability arising from nuclear incidents which is in excess of the level of financial protection required of the licensee. The aggregate indemnity for all persons indemnified in connection with each nuclear incident shall not exceed \$ 500,000,000 ***; PROVIDED, That this amount of indemnity shall be reduced by the amount that the financial protection required shall exceed \$ 60,000,000. » This is based upon the fact that private insurance is available in the sum of \$ 60,000,000. If the amount of private insurance available is increased above \$ 60,000,000, the amount of government indemnity is reduced by the same amount. If the private insurance was available in the amount of \$ 100,000,000 the government indemnity would be reduced to \$ 460,000,000.

The Act then provided in the end — n (l) (b), with respect to any extraordinary nuclear occurrence to which an insurance policy or

ASSOCIATION AMERICAINE DE DROIT MARITIME

REONSE

Aux Etats-Unis, le transport de matières nucléaires est soumis aux lois de nos cinquante Etats. Le transport entre les Etats-Unis et les autres pays, et tout transport maritime, sont soumis aux lois du Congrès américain. Jusqu'à présent, le Congrès n'a ratifié aucune loi relative à la responsabilité des tiers concernant le transport de matières nucléaires.

La Commission d'Energie Atomique a une compétence étendue dans le domaine nucléaire. Elle est autorisée à émettre les licences pour la construction d'usines nucléaires et, ce faisant, elle est autorisée à exiger de l'exploitant comme condition de l'émission de la licence, une garantie financière couvrant les créances en matière de responsabilité des tiers.

La loi stipule à la Section 170 (b) : « Le montant déterminant la garantie financière requise correspondra au montant disponible dans le secteur privé pour une assurance de la responsabilité. »

Et à la section 170 (c) : « Pour ce qui concerne les licences accordées du 30 août 1954 au 1er août 1977 et pour lesquelles une garantie financière est exigée, la Commission accepte de dédommager et garantir l'exploitant et les autres personnes touchées dans la mesure où leurs intérêts sont en cause, des actions des Autorités publiques du chef d'incidents nucléaires excédant la garantie financière à fournir par l'exploitant. L'indemnité totale accordée aux victimes ne devra pas dépasser \$ 500.000.000,- par accident nucléaire, étant entendu que ce montant sera diminué si la garantie financière dépasse \$ 60.000.000,-. Dans cette éventualité, l'indemnité est réduite dans les mêmes proportions. Si, par exemple, la garantie se chiffre à \$ 100.000.000,- l'indemnité sera réduite à \$ 460.000.000,-.

En outre, la loi dispose in fine n (l) (b) que, par rapport à un événement extraordinaire qui a fait l'objet d'une police d'assurance ou un contrat établissant un dédommagement financier ou une garantie,

contract furnished as proof of financial protection or an indemnity agreement applies and which « (b) arises out of or results from or occurs in the course of transportation of source material, byproduct material, or special nuclear material to or from a production or utilization facility. »

**

« The Commission may incorporate provisions in indemnity agreements with licensees and contractors under this section, and may require provisions to be incorporated in insurance policies or contracts furnished as proof of financial protection, which waive (i) any issue or defense as to conduct of the claimant or fault of persons indemnified, (ii) any issue or defense as to charitable or governmental immunity, and (iii) any issue or defense based on any statute of limitations if suit is instituted within three years from the date on which the claimant first knew, or reasonably could have known, of his injury or damage and the cause thereof, but in no event more than ten years after the date of the nuclear incident.*** The waivers authorized in this subsection shall, as to indemnitors, be effective only with respect to those obligations set forth in the insurance policies or the contracts furnished as proof of financial protection and in the indemnity agreements. »

The Commission is authorized and directed to establish criteria setting forth the basis on which the determination of an extraordinary nuclear occurrence may be made in order to make the waivers effective in general.

The waivers will be applicable only to extraordinary nuclear occurrences which « (b) arise out of or result from or occur in the course of transportation of source, special nuclear, or byproduct material to or from such a facility; »

In other words, the waivers will only be effective where damages are substantial. They will not be effective as to small claims.

The Atomic Energy Commission is authorized to promulgate regulations for the packaging of nuclear materials. These regulations do not determine questions of liability, but a failure to comply with the regulations might be considered as evidence of fault or negligence.

This is the state of the law of the United States at the present time.

Arthur M. Boal.

et qui « (b) trouve son origine dans le transport de la matière première ou d'un sous-produit ou d'une matière nucléaire spéciale, du, ou vers le lieu de fabrication ou d'utilisation, ou en résulte ou survient pendant celui-ci, la Commission peut inclure des dispositions dans les contrats d'indemnisation conclus avec les exploitants et les sous-traitants mentionnés dans cette section et peut exiger que certaines dispositions soient incorporées dans les polices d'assurance ou dans les contrats établissant la garantie financière et écartant i) tout grief ou justification pouvant être motivé par la conduite de la partie plaignante ou dans la faute des personnes dédommagées, ii) tout grief ou justification pouvant être motivé par une exonération bénévole ou gouvernementale et iii) tout grief ou justification basé sur une prescription légale si l'action est intentée dans les trois ans de la date à laquelle la partie réquerante eu connaissance, ou pouvait raisonnablement avoir connaissance, de sa lésion corporelle ou des dommages et la cause ce ceux-ci, mais pareille action ne sera plus recevable dix ans après la date de l'accident nucléaire. Pour les parties tenues à un dédommagement, les dispenses accordées pour cette subdivision s'appliqueront uniquement aux obligations énoncées dans les polices d'assurance dans les contrats établissant une garantie financière et dans les engagements d'indemnisation. »

La Commission est autorisée et invitée à établir des critères d'un évènement nucléaire extraordinaire de façon à assurer, en général, de l'efficacité aux dispenses.

Les dispenses ne s'appliqueront qu'aux événements nucléaires extraordinaires qui « (b) proviennent, ou résultent du transport de la matière première ou de la substance nucléaire spéciale ou de sous-produit à destination ou en provenance du lieu de fabrication ou d'utilisation, ou qui surviennent pendant ces transports. »

Autrement dit, les dispenses ne seront d'application que lorsque les dommages seront importants, les petites réclamations étant écartées.

La Commission d'Energie Atomique est autorisée à édicter des règlements relatifs à l'emballage des substances nucléaires. Ces règlements ne tranchent pas des questions de responsabilité, mais leur non-observation pourrait constituer une preuve de faute ou de négligence.

Telle est la situation en ce qui concerne la loi des Etats-Unis à l'heure actuelle.

Arthur M. Boal.

SWISS MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

Switzerland, as yet, has not ratified the Conventions of 1960 and 1963 in this matter.

The Federal Act of the 23rd December 1959 on the use of nuclear energy for peaceful ends contains provisions on third party liability. The carriage of nuclear substances is subject to special Government authorization which is conceded only if safety measures have been taken and liability is covered by insurance. The liability of the operator of a nuclear installation for any damage he may cause is absolute, as well as for the carriage in Switzerland of nuclear substances to or from his installation. A carrier who is not the operator of a nuclear installation but is authorized by the Government to carry nuclear substances may, with the Government's agreement, take the burden of liability upon himself instead of the operator. As such, the authorized carrier must provide the same insurance cover and safety measures as would the operator. There is no limitation of liability by law. Insurance is compulsory and must cover a minimum of Swiss francs 40 million.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

REPONSE

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

La Suisse n'a pas encore ratifié les Conventions de 1960 et 1963 en la matière.

La loi fédérale du 23 décembre 1959 sur l'emploi paisible de l'énergie nucléaire contient des dispositions sur la responsabilité civile. Le transport de substances nucléaires est soumis à une autorisation spéciale du Gouvernement qui ne sera accordée que si les mesures de sécurité sont prises et si la responsabilité est couverte par une assurance. L'exploitant d'une installation nucléaire répond objectivement des dommages causés, et s'il fait transporter des substances nucléaires pour son installation, il répond également des dommages causés pendant le transport en Suisse jusqu'à son installation. Si un transporteur qui n'est pas l'exploitant d'une installation nucléaire est autorisé par le Gouvernement à effectuer des transports de substances nucléaires il peut, avec l'accord du Gouvernement, assumer la responsabilité à la place de l'exploitant. Un tel transporteur autorisé doit couvrir la même assurance et pourvoir aux mêmes mesures de sécurité comme un exploitant. La loi ne prévoit pas de limitation de la responsabilité. L'assurance obligatoire doit porter sur 40 millions de francs suisses au minimum.

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Reply :

Compensation for the claims of persons suffering nuclear damage is provided by common right and they may sue the insurer direct.

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

Reply :

An international Convention in this matter would appear to be desirable. The Convention should settle the principle of liability and limitations and determine which is the liable party, be it the operator of a nuclear installation, or the authorized carrier who would be liable instead of the operator, excluding the liability of any other carrier, especially that of the sea and river carriers, who carry nuclear substances and are unaware of the type of cargo being carried. In the absence of a carrier assuming liability, this liability should lie with the charterer or the receiver or with the operator of the nuclear installation for whom the carriage has been arranged.

Question :

d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

Reply :

All questions pertaining to nuclear substances should be dealt with in a future convention.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

The carriage of nuclear substances should be subjected to special authorization and subordinated to insurance coverage.

Question :

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

The limits of liability shall depend on the possibilities of insurance.

Réponse :

Les victimes disposent de toutes actions en réparation des dommages prévues dans le droit commun. Ils peuvent actionner directement l'assureur.

Question :

c) *Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?*

Réponse :

Une convention internationale en la matière serait souhaitable. Elle devrait régler le principe de la responsabilité et ses limites et déterminer la personne responsable, soit l'exploitant d'une installation nucléaire, soit le transporteur autorisé qui serait responsable à la place de l'exploitant, en excluant la responsabilité de tout autre transporteur, spécialement du transporteur maritime et fluvial qui a transporté des substances nucléaires sans connaître le caractère de la marchandise. Si aucun transporteur autorisé n'a pris à sa charge la responsabilité, celle-ci devrait incomber au chargeur ou au destinataire, ou à l'exploitant de l'installation nucléaire pour le compte duquel le transport a été effectué.

Question :

d) *Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations des déchets nucléaires ?*

Réponse :

Une future convention devrait traiter toutes les substances nucléaires.

Question :

e) *Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?*

Réponse :

L'assurance obligatoire serait à prévoir. Le transport de substances nucléaires devrait être soumis à une autorisation spéciale qui ne serait accordée sans couverture d'assurance.

Question :

f) *Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?*

Réponse :

En ce qui concerne les limites de la responsabilité, la solution dépendra des possibilités d'assurance.

Bâle, 12 juillet 1968

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

Three Acts were promulgated in the field of nuclear energy (¹) on the 12th November 1965. Two of these concern transport operations performed for operators of nuclear installations. They are :

Act. No. 65-954 authorizing ratification of 1) the Convention on Third Party Liability in the field of Nuclear Energy, signed in Paris on the 29th July 1960, and additional Protocol signed in Paris on the 28th January 1964; 2) the supplementary Convention to the Paris Convention of the 28th January 1960, signed in Paris on the 31st December 1963, and supplementary Protocol signed in Paris on the 28th January 1964;

Act no. 65-955 provisionally establishing a special rule of liability concerning incidents of a nuclear origin.

The object of this Act, which is relatively concise, was the immediate introduction into French Law of provisions suggested by the system used at the Paris Convention pending the enforcement of the Act.

The conditions required for the application (Art. 19 b) of the Convention of the 29th July 1960 having been fulfilled, the Paris Convention and supplementary Protocol also signed in Paris on the

(1) Act No. 65-956 concerns the operators of nuclear vessels of which there is no mention here.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

REPONSES AU QUESTIONNAIRE

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité à l'égard des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

Trois lois ont été promulguées le 12 novembre 1965 dans le domaine de l'énergie nucléaire (¹). Deux d'entre elles intéressent les opérations de transport effectuées pour des exploitants d'installations nucléaires. Ce sont :

la loi n° 65-954 autorisant la ratification 1) de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, signée à Paris le 29 juillet 1960, et du protocole additionnel, signé à Paris le 28 janvier 1964; 2) de la convention complémentaire à la Convention de Paris du 29 juillet 1960, signée à Bruxelles le 31 janvier 1963, et du protocole additionnel, signé à Paris le 28 janvier 1964;

la loi n° 65-955 instituant à titre transitoire un régime spécial de responsabilité en ce qui concerne les accidents d'origine nucléaire.

Cette loi, relativement sommaire, avait pour but d'introduire immédiatement dans la législation française des dispositions inspirées du système de la Convention de Paris en attendant son entrée en vigueur.

Les conditions requises pour cette entrée en vigueur (art. 19b) de la Convention du 29 juillet 1960 ayant été remplies, la Convention de Paris et son Protocole additionnel signé également à Paris le 28 janvier 1964 (v. annexe II du Protocole) sont entrés en vigueur le 1er avril 1968.

(1) La loi n° 65-956 concerne les exploitants de navires nucléaires dont il ne sera pas question ici.

28th January 1964 (see appendix II of the Protocol), came into force on the 1st April 1968.

The draft of an Act has been submitted to Parliament, this Act comprising provisions in detail intended to complete those which are applicable pursuant to the international text. When promulgated, this law will repeal and replace Act. No. 65-955 of the 12th November 1965.

Regarding liability as provided by Article 4 in the Act, Article 2 in the draft provides that an Order shall determine the clauses according to which a carrier can ask that he be substituted to the operator of a nuclear installation, with the agreement of the latter and under which conditions.

According to the terms of Article 3, par. 2, liability incurred by the operator pursuant to the Paris Convention would equally encompass damages caused to the means of conveyance used for the carriage of nuclear substances at the time of the incident.

The maximum liability of the operator would be determined at 50 millions francs for one incident. Beyond this amount, any victim of nuclear damage would be indemnified by the State under the conditions and limits determined by Brussels supplementary Convention of the 31st January 1963 which has not yet come into force.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

In line with present legislation, the victims of damages have an action against the operator of the nuclear installation for whom the transport is performed pursuant to Art. 2 of Act No. 65-955 of the 12th November 1965. According to the Article in question, the liability of the operator is absolute and *excludes any other person*.

But Article 3 in the Act in question specifies the meaning of the word « operator » as interpreted by the Law as a consequence of which the enforcement of the Act is limited to nuclear installations situated on French territory, after due authorization and control. (See Act No. 61-842 of the 2nd August 1961, Article 8).

Actions, based on the provisions found in French Maritime Law, can be started whenever a nuclear incident is attributable to nuclear substances being carried for a nuclear installation situated outside French territory.

However, since the 1st April 1968, the Paris Convention of the 29th July 1960, ratified by France, and the Protocol of the 28th January 1964 which completes it, may be put forward in certain cases.

According to the terms of Article 2, this Convention does not apply in the event of nuclear incidents occurring in the territories of non-Contracting States, or for damages on these territories.

Un projet de loi est actuellement soumis au Parlement, projet qui comporte des dispositions détaillées destinées à compléter celles qui sont applicables en vertu des textes internationaux. Lorsqu'elle aura été promulguée, cette loi abrogera et remplacera la loi n° 65-955 du 12 novembre 1965.

L'article 2 du projet prévoit qu'un décret déterminera les modalités selon lesquelles un transporteur pourra demander à être substitué en ce qui concerne la responsabilité prévue par l'article 4 de la loi à l'exploitant d'une installation nucléaire avec l'accord de celui-ci et à quelles conditions.

Aux termes de l'article 3, par. 2, la responsabilité encourue par l'exploitant en vertu de la Convention de Paris, serait étendue également aux dommages causés aux moyens de transport sur lesquels les substances nucléaires se trouvent au moment de l'accident.

Le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant serait fixé à 50 millions de francs pour un même accident. Au-delà de ce montant, les victimes seraient indemnisées par l'Etat dans les conditions et limites fixées par la Convention complémentaire de Bruxelles (Convention du 31 janvier 1963 qui n'est pas encore en vigueur.)

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

En l'état actuel du droit, les victimes de dommages ont une action contre l'exploitant de l'installation nucléaire pour le compte de qui le transport est effectué en vertu de l'article 2 de la loi n° 65-955 du 12 novembre 1965. L'exploitant, au terme de cet article, est responsable de plein droit et à l'exclusion de toute autre personne.

Mais, l'article 3 de la loi précise ce qu'il faut entendre par « exploitant » au sens de la loi. Il en résulte que l'application de la loi est limitée aux installations nucléaires situées sur le territoire français, dûment autorisées et contrôlées (v. loi n° 61-842 du 2 août 1961, article 8).

Toutes les fois qu'un accident nucléaire est dû à des substances transportées pour une installation nucléaire sise en dehors du territoire français, les actions fondées sur les dispositions du droit maritime peuvent être engagées.

Depuis le 1er avril 1968, toutefois, la Convention de Paris du 29 juillet 1960 que la France a ratifiée, et le Protocole du 28 janvier 1964 qui la complète, peuvent être invoqués dans certains cas.

Aux termes de l'article 2 de cette Convention, celle-ci ne s'applique ni aux accidents nucléaires survenus sur le territoire d'Etats non contractants, ni aux dommages subis sur ces territoires.

Consequently, actions based on Maritime Law (whether national or international) may be introduced for all such damages.

On the other hand, damages caused to the means of transport used for the carriage of nuclear substances at the time of the nuclear incident, are excluded in Article 3, a) ii) 2. Thus, Maritime Law is also applicable in the case of such damages.

Furthermore, pursuant to Article 6, actions based on Maritime Conventions may always be introduced.

Question :

c) *Do you consider an International Convention on this subject desirable, and if so, how broad should this Convention be ?*

Reply :

It seems essential that a Convention be called to deal with damage occurring during carriage by sea of nuclear substances. On the other hand, it would appear that a provision, similar to Article 14 of the Convention relating to the responsibility of nuclear vessel operators, should be introduced in Nuclear Conventions. The provisions giving priority to Maritime Conventions over Nuclear Conventions (Art. 6 of Paris Convention and Art. 2 of Vienne Convention) are likely to give rise to grave difficulties which should be avoided.

Question :

d) *Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?*

Reply :

It would seem that this question must be dealt with, so long as it does not wreck the entire planning of the Convention.

Question :

e) *Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?*

Reply :

It appears necessary to arrange a compulsory insurance system. A decision will have to be arrived at as to who will provide the insurance.

Question :

f) *Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?*

Reply :

There should be a limitation on the liabilities which are provided. A unification of the limitations determined by various Conventions would seem desirable.

En conséquence, pour tous ces dommages, les actions fondées sur le droit maritime (national ou international) pourront être introduites.

D'autre part, l'article 3, a) ii) 2, exclut les dommages causés au moyen de transport sur lequel les substances nucléaires en cause se trouvent au moment de l'accident nucléaire. Pour ces dommages, c'est donc également le droit maritime qui trouvera son application.

En outre, en vertu de l'article 6, les actions fondées sur les Conventions maritimes peuvent toujours être introduites.

Question :

c) *Estimez-vous qu'une Convention internationale en cette matière est souhaitable et si oui, quelle devrait être la portée de pareille Convention ?*

Réponse :

Il semble indispensable d'envisager une Convention relative aux dommages survenus à l'occasion de transports par mer de substances nucléaires. Il semble que, d'autre part, une disposition analogue à l'article 14 de la Convention relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires devrait être introduite dans les Conventions nucléaires. Les dispositions donnant priorité aux Conventions maritimes sur les Conventions nucléaires (art. 6 de la Convention de Paris et art. 2 de la Convention de Vienne) sont, en effet, susceptibles de faire naître de graves difficultés qu'il faudrait éviter.

Question :

d) *Cette Convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?*

Réponse :

Il semble que la question doive être traitée, tout autant qu'elle ne fasse pas échouer tout le projet de Convention.

Question :

e) *Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?*

Réponse :

Il paraît nécessaire d'organiser un système d'assurance obligatoire. Il y aura lieu de décider à qui il appartiendra d'y pourvoir.

Question :

f) *Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et si oui, à concurrence de quel montant ?*

Réponse :

Les responsabilités prévues doivent être limitées. Il paraît souhaitable d'unifier les limitations fixées par les diverses Conventions.

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

At present we do not have any special legislation concerning sea-carriage of nuclear substances.

For the time being, therefore, nuclear incidents are covered by The Maritime Act of July 20, 1893, as amended June 12, 1964, giving effect to the 1957 Brussels Convention on shipowners' liability.

The question of special legislation on nuclear energy has, however, been under active consideration for a certain time by a Royal Commission which has now presented its report. The proposals contained in the report are based on the Paris Convention of July 29, 1960, as well as the Brussels Convention of January 31, 1963, supplementary to the Paris Convention.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

According to existing law any person suffering nuclear damage is entitled to obtain compensation from the shipowner if the incident is due to fault by the master, crew, pilot or other servant of the ship.

The shipowner may, however, limit his liability in accordance with the Brussels Convention, 1957, which has been made part of Norwegian domestic law.

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

A l'heure actuelle, il n'existe pas en Norvège de loi spéciale relative au transport par mer de substances nucléaires, les accidents nucléaires étant couverts provisoirement par la loi maritime du 20 juillet 1893, modifiée le 12 juin 1964, en exécution de la Convention de Bruxelles de 1957 sur la responsabilité des propriétaires de navires.

Cependant, depuis quelque temps déjà, la question d'une législation spéciale sur l'énergie nucléaire a retenu l'attention toute spéciale d'une commission royale qui vient de présenter son rapport; les propositions y contenues sont basées sur la Convention de Paris du 29 juillet 1960 ainsi que sur la Convention de Bruxelles du 31 janvier 1963, complémentaire à la Convention de Paris.

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

D'après la loi actuelle, toute victime de dommages nucléaires a droit à se faire dédommager par le propriétaire du navire si l'accident résulte d'une faute du capitaine, de son équipage, du pilote ou de toute autre personne exploitant le navire.

Néanmoins, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité conformément à la Convention de Bruxelles de 1957, qui a été incorporée dans la loi norvégienne.

Question :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

Reply :

In view of the existence of the Paris Convention and the I.A.E.A. world-wide Convention of May 21, 1963, on liability for nuclear damage (Vienna Convention) it seems neither necessary nor desirable to establish a new international convention on the present subject. Modifications in the present conventions may, however, be contemplated.

Question :

d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

Reply :

The aforementioned conventions seem to cover nuclear incidents arising in connection with the handling of nuclear waste materials.

Dumping of such materials should probably be dealt with in a special convention.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

Like the Paris and Vienna Conventions, the proposed Norwegian nuclear liability act requires the operator of a nuclear installation to take out and maintain insurance to cover his third party liability. We feel this is a correct approach.

Question :

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

Under the Paris and Vienna Conventions the liability of the operator is or may be limited to a minimum amount of 5 mill. European Units of Account (\$). In the proposed Norwegian act the limitation is set at 70 mill. Norw.Krs.

(signed)

Alex. Rein.

Question :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

Réponse :

Eu égard à la Convention de Paris et à la Convention mondiale de l'I.A.E.A. du 21 mai 1963, relatives à la responsabilité pour les dommages nucléaires (Convention de Vienne), il semble ni nécessaire ni souhaitable d'élaborer une nouvelle convention internationale en cette matière. Toutefois, certaines modifications pourraient être envisagées.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?

Réponse :

Les conventions précitées semblent couvrir les accidents nucléaires résultant de la manipulation de déchets nucléaires.

La question du déversement de ces déchets devra probablement faire l'objet d'une conférence spéciale.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

Réponse :

Tout comme sous l'empire des Conventions de Paris et de Vienne, l'exploitant d'une installation nucléaire est tenu, suivant le projet de loi norvégienne de responsabilité nucléaire, de se procurer et de maintenir une assurance afin de couvrir sa responsabilité vis-à-vis des tiers. Nous pensons que cela est la bonne manière d'aborder ce problème.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

D'après les Conventions de Paris et de Vienne, la responsabilité de l'exploitant est, ou peut être, limitée à un montant minimum de 5 Mill. d'unités européennes de compte (\$). Le projet de loi norvégienne fixe la limite à 70 Mill. de couronnes norvégiennes.

(signé)

Alex Rein.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

The United Kingdom has, by virtue of the Nuclear Installations Act 1965, given effect to three international Conventions. These are the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage (May 1963), the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (July 1960) with its additional Protocol (January 1964) and the Brussels Convention (January 1963) supplementary to the Paris Convention. The United Kingdom has, however, not yet ratified the Vienna Convention.

In reflecting the principles of these Conventions the Nuclear Installations Act imposes liability for any occurrence involving « nuclear matter other than excepted matter » (as defined in the Act) on the nuclear operator (i.e. the licensee of a nuclear site, the United Kingdom Atomic Energy Authority, a Government Department acting as a nuclear operator, or a foreign operator). Liability is imposed as follows :

Where carriage is on behalf of a U.K. Operator or the nuclear substances are in the course of carriage to his site with his agreement from a non-Contracting State.

(i) Damage in the United Kingdom, territorial limits or the high seas : the operator is liable both in respect of damage to the ship itself and third party liability up to the specified limit of £ 5 million, claims in excess of this amount must be submitted to the Government.

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

En vertu du Nuclear Installations Act 1965, le Royaume-Uni applique les dispositions de trois conventions internationales, à savoir : la Convention de Vienne relative à la Responsabilité Civile en matière de Dommages Nucléaires (mai 1963), la Convention de Paris sur la Responsabilité Civile dans le domaine de l'Energie Nucléaire (juillet 1960), ainsi que le Protocole Complémentaire (janvier 1964), et la Convention de Bruxelles (juin 1963) complémentaire à la Convention de Paris. Toutefois, la Convention de Vienne n'a pas encore été ratifiée par le Royaume-Uni.

En s'inspirant des principes de ces Conventions, le Nuclear Installations Act rend l'exploitant nucléaire (c.-à-d. le détenteur de licence d'un site nucléaire, le United Kingdom Atomic Energy Authority, un bureau du gouvernement remplissant le rôle d'exploitant nucléaire, ou un exploitant étranger) responsable de tout événement engageant « la matière nucléaire autre que la matière exceptée », (suivant la définition de l'*« Act »*). La responsabilité se calcule comme suit :

Lorsque le transport se fait pour le compte d'un exploitant du Royaume-Uni ou lorsque les substances nucléaires proviennent d'un Etat non-Contractant sont en cours de transport vers le lieu de l'installation appartenant à l'exploitant avec l'accord de celui-ci :

i) Dommages survenant dans le territoire du Royaume-Uni, dans ses limites territoriales ou en haute mer : la responsabilité de l'exploitant, tant en ce qui concerne les dommages au navire que les dommages en responsabilité civile, est limitée au montant prévu de £ 5 millions, le gouvernement devant être saisi des réclamations dépassant ce montant.

(ii) Damage in Non-Contracting States : the operator is liable for damage on or to a British ship but the Act does not impose liability on the operator in respect of third party claim. The Act does, however, give to the party who has paid claims abroad under the law of that Country, a right of recourse against the United Kingdom operator up to £ 5 million.

(iii) Damage in Contracting States : the provisions of the Act do not apply and the law of the contracting State has to be relied upon.

Where carriage is on behalf of a foreign operator of a Contracting State :

The Act applies provided the occurrence takes place within the United Kingdom or its territorial waters. The foreign operator is absolutely liable within the limits of his liability as determined by his national law in accordance with the Paris Convention.

Where carriage is on behalf of a foreign operator of a non-Contracting State :

The Act applies in respect of incidents in the United Kingdom or territorial waters, but liability is unlimited on the non-Contracting operator. This provision of the Act applies to nuclear substances with transit U.K. territory en route from one non-Contracting State to another.

Question :

b) *What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?*

Reply :

The rights of claimants depend on the circumstances surrounding the occurrence giving rise to the claim for injury. If the Act applies, then the claimant must proceed against the operator who, if he is a U.K. operator, may limit his liability to £ 5 m. or, if he is a foreign operator of a Contracting State, may limit his liability as determined by his national law in accordance with the Paris Convention. Claims in excess of this amount can be made to the appropriate Minister. If the Act does not apply, the claimant may sue the shipowner direct who may not be entitled to limit his liability. (See generally replies to a above).

Question :

c) *Do you consider an international convention on this subject desirable and, if so, how broad should this convention be ?*

ii) Dommages survenant dans des Etats non-Contractant : l'exploitant est responsable des dommages occasionnés sur un navire britannique ou subis par lui, mais l'« Act » n'impose à l'exploitation aucune responsabilité en ce qui concerne les réclamations introduites par des tiers. Toutefois, la loi accorde au tiers ayant payé des dommages-intérêts à l'étranger suivant la loi de ce pays, un droit de recours contre l'exploitant du Royaume-Uni, allant jusqu'à £ 5 millions.

iii) Dommages survenus dans des Etats Contractants : les dispositions du Nuclear Installations Act ne s'appliquent pas et l'on s'en tiendra aux lois de l'Etat Contractant.

Lorsque le transport se fait pour le compte de l'exploitant étranger d'un Etat Contractant :

On appliquera le Nuclear Installations Act à condition que le fait générateur ait eu lieu au Royaume-Uni ou dans ses eaux territoriales. L'exploitant étranger est formellement responsable jusqu'à la limite de sa responsabilité fixée par sa loi nationale conformément à la Convention de Paris.

Lorsque le transport se fait pour le compte de l'exploitant étranger d'un Etat non-Contractant :

Le Nuclear Installations Act s'applique aux accidents ayant lieu au Royaume-Uni ou dans ses eaux territoriales mais la responsabilité de l'exploitant non-Contractant est limitée. Cette disposition du Nuclear Installations Act vise les substances nucléaires en transit par le Royaume-Uni, d'un Etat non-Contractant à un autre.

Question :

b) *Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?*

Réponse :

Les droits de la partie requérante dépendront des circonstances de l'événement entraînant l'introduction d'une réclamation pour lésion. Si l'on applique le N.I.A., la partie requérante devra introduire une action contre l'exploitant qui pourra limiter sa responsabilité jusqu'à £ 5 millions s'il s'agit d'un exploitant du Royaume-Uni ou jusqu'à la somme fixée par sa loi nationale conformément à la Convention de Paris, s'il s'agit de l'exploitant d'un Etat Contractant. Passé ce montant, les réclamations devront être introduites auprès du ministre compétent. Lorsque le Nuclear Installations Act ne s'applique pas, la partie requérante peut intenter une action directement contre l'armateur qui peut ne pas être autorisé à limiter ses responsabilités. (Voir ci-dessus les réponses générales à a.).

Question :

c) *Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?*

Reply :

It will be appreciated from the replies given above, that a shipowner may find himself in a position where he is liable for injury resulting from a nuclear occurrence in a sum exceeding £ 5 million. Although he may be able to recover up to £ 5 million from the operator, he will remain liable for any sum exceeding £ 5 million. It is for this reason that, in the United Kingdom, British shipowners carrying « non excepted » nuclear material on behalf of the United Kingdom Atomic Energy Authority are seeking to negotiate an Indemnity from the United Kingdom Atomic Energy Authority under which the United Kingdom Atomic Energy Authority undertakes to indemnify shipowners up to an amount not exceeding £ 43 million in cases where the shipowner is held liable in respect of claims made against him under the law of a non-Contracting State or in respect of damage to his ship. The need for the indemnity will be reduced as further countries ratify the Paris and Vienna Conventions and the position would be further improved if the International Maritime Conventions were amended to exclude nuclear damage. The Association is not, at this stage, authorized to make any specific recommendation regarding the preparation of a Convention.

Question :

d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

Reply :

Without prejudice to what is stated above, it is considered that any convention should be limited in its scope to the sea carriage (and handling) of nuclear waste materials. Nuclear waste should be covered as in the Paris and Vienna Conventions.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and, if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

In accordance with the Paris and Vienna Conventions, insurance should be required and the operator should be responsible for providing the insurance.

Question :

f) Should such liabilities be limited and, if so, what should the limitations be ?

Reply :

The limits prescribed in the Paris and Vienna Conventions should apply.

Réponse :

Les réponses précitées montrent qu'un armateur peut, dans certaines circonstances, être responsable des lésions provenant d'un événement nucléaire, pour une somme dépassant £ 5 millions. Bien qu'il puisse se retourner contre l'exploitant pour une somme allant jusqu'à £ 5 millions, il sera toujours responsable pour toute somme dépassant £ 5 millions. C'est la raison pour laquelle les propriétaires de navires britanniques transportant du matériel nucléaire « non excepté » pour le compte du U.K.A.E.A. essayent, au Royaume-Uni, d'obtenir une garantie du U.K.A.E.A. par laquelle le U.K.A.E.A. se chargerait d'indemniser les propriétaires de navire pour une somme ne dépassant pas £ 43 millions, lorsqu'il s'agit d'un propriétaire de navire répondant de réclamations basées sur les lois d'un Etat non-Contractant ou concernant des dommages occasionnés à son navire. Le besoin d'une telle garantie se réduira au fur et à mesure que d'autres pays ratifieront les Conventions de Paris et de Vienne, et la situation pourrait encore s'améliorer si les Conventions Maritimes Internationales étaient modifiées de façon à exclure les dommages nucléaires. A l'heure actuelle, l'Association n'est pas autorisée à faire des recommandations précises en vue de la préparation d'une convention.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations des déchets nucléaires ?

Réponse :

Sous réserve de ce qui précède, nous considérons que toute convention devrait être limitée, dans son champ d'application, au transport par mer (et à la manipulation) de déchets de matériaux nucléaires. Il y aurait lieu de traiter la question des déchets nucléaires dans l'esprit des Conventions de Paris et de Vienne.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

Réponse :

Conformément aux Conventions de Paris et de Vienne, il paraît nécessaire de mettre sur pied un système d'assurance, la responsabilité d'y pourvoir incomtant à l'exploitant.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

Les limites établies par les Conventions de Paris et de Vienne devraient être mises en pratique.

THE NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

Third party liability in the field of nuclear energy, as well as the carriage of nuclear substances, are ruled by the Act of the 27th October 1965 (Law Report No. 546). This Act was drawn from the principles contained in the Paris Convention of 1960 on third party liability in the field of nuclear energy; the limits of liability comply with the Brussels Convention of the 31st January 1963, supplementary to the Paris Convention.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

Actions at the disposal of those injured by nuclear substances during carriage by sea are consistent with the actions provided by Article 4 of the Paris Convention.

Question :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

Reply :

The desirability of conventions has already been elaborated, that

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

La loi du 27 octobre 1965 (Bulletin des lois n° 546) règle la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, aussi en ce qui concerne le transport de substances nucléaires. Cette loi est inspirée par les principes de la Convention de Paris 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire; les limites appliquées à ces responsabilités sont en conformité avec la Convention de Bruxelles du 31 janvier 1963 complémentaire à la Convention de Paris.

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

Les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer disposent des actions conformes à celles prévues à l'article 4 de la Convention de Paris.

Question :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

Réponse :

Les conventions souhaitables sont déjà élaborées, c'est-à-dire,

is, on the European plan : the Paris Convention of 1960 revised by a supplementary Protocol signed in Paris on the 28th January 1964; on a world plan : the Vienna Convention of the 21st May 1953 relating to third party liability in the matter of nuclear damage.

Question :

d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

Reply :

The words « nuclear matter » should cover radio-active products or waste.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

Insurance should be compulsory and under the supervision of the State.

Question :

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

Liability should be limited. A maximum amount of 430 million florins per accident has been fixed by Dutch law.

H.E. Scheffer

sur le plan européen : la Convention de Paris de 1960 révisée par le Protocole Additionnel, signé à Paris le 28 janvier 1964; sur le plan mondial : la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, du 21 mai 1963.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations de déchets nucléaires ?

Réponse :

La notion « matière nucléaire » devrait inclure les produits ou déchets radioactifs.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

Réponse :

L'assurance devrait être obligatoire et surveillée par l'Etat.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

Les responsabilités devraient être limitées. La loi néerlandaise fixe le montant maximum à 430 million florins par accident nucléaire.

H.E. Scheffer

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

The Federal Republic of Germany has not yet ratified the Paris Convention 1960 and the Vienna Convention 1963 but preparatory works for the ratification of the Paris Convention have been taken up.

Third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation within Germany or with seagoing German vessels are governed by the German Atomy Energy Act of December 23rd, 1959. Under the provisions of this act the possessor of nuclear substance (and this definition includes the carrier) is liable if during the transport of nuclear material a nuclear incident occurs causing damage to persons or property.

The possessor (carrier) is only relieved of liability if he can prove that the damage was caused by an event which he or his servants or agents could not avoid though exercising the utmost diligence and that the damage was not caused by a defect in the safety appliances. In respect of death and personal injury the compensation is limited to 15.000 German Marks per person a year payable in form of periodical payments. The amount recoverable from the carrier for damages to property will be calculated by reference of the value of such property.

These limits of liability do not apply if an action against the carrier can be founded in tort.

Though under the provisions of the said act the third party

ASSOCIATION ALLEMANDE
DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

Les Conventions de Paris de 1960 et de Vienne de 1963 n'ont pas encore été ratifiées par la République Fédérale d'Allemagne. Toutefois, les travaux préliminaires à la ratification de la Convention de Paris ont été entamés.

La loi allemande sur l'énergie atomique du 23 décembre 1959 régit les responsabilités civiles pour dommages causés par des substances nucléaires, soit au cours d'un transport fluvial à l'intérieur de l'Allemagne, soit au cours d'un transport par mer à bord de navires de nationalité allemande. Suivant les dispositions de cette loi, la responsabilité pour dommages nucléaires à des personnes ou à des biens, survenant pendant le transport de matières nucléaires, incombe au propriétaire de substances nucléaires (et le transporteur est compris dans cette définition).

Le propriétaire ne sera exonéré de sa responsabilité que s'il peut prouver que le dommage a été causé par un événement que ni lui ni ses agents ou préposés ne pouvaient éviter en exerçant la plus grande diligence et non par un défaut aux appareils de sécurité. En cas de mort et de lésion corporelle, la compensation est limitée à 15.000 DM per personne et par an, à payer sous forme de versements périodiques. Pour les dommages à des biens, le montant pouvant être mis à charge du transporteur sera évalué d'après la valeur de ces biens.

Les limites de responsabilité susmentionnées ne s'appliqueront pas si une action contre le transporteur est basée sur une responsabilité quasi délictuelle.

Bien que les dispositions de la présente loi rendent le transporteur

liability is imposed on the carrier, he, on the other hand, is entitled to insist upon an indemnity against liability from the sender. The sender is obliged to provide an insurance cover against the nuclear risk of the transport.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

Any person suffering nuclear damage is entitled to obtain the above-mentioned compensation from the possessor (carrier) of nuclear substances who is liable.

Questions :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

The Paris Convention of July 29th, 1960, as amended by the additional Protocol of January 28th, 1964, and the Vienne Convention of May 21st, 1963, provide in effect that the « operator » of a nuclear installation and not the carrier, whether by land, sea or air, is liable if, during the transport of nuclear material, a nuclear incident occurs. These conventions are governing the handling of nuclear waste material as well as the insurance of the operator of a nuclear installation to cover third party liabilities. In view of these conventions we cannot see any necessity in establishing a further convention on the same subject.

Hamburg, 30th July, 1968

responsable, celui-ci pourra exiger que l'expéditeur le dédommager. L'expéditeur est obligé de faire couvrir par une assurance les risques nucléaires inhérents au transport.

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

Toute victime de dommages nucléaire peut obtenir les dédommagements précités de la main du propriétaire (transporteur) des substances nucléaires à qui incombe la responsabilité.

Questions :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations des déchets nucléaires ?

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

Les dispositions de la Convention de Paris du 28 juillet 1960, modifiées par le Protocole complémentaire du 28 janvier 1964 et la Convention de Vienne du 21 mai 1963, stipulent en réalité que la responsabilité incombe à l'exploitant d'une installation nucléaire et non pas au transporteur, lorsqu'il y a accident nucléaire pendant le transport terrestre, maritime ou aérien de matière nucléaire. Ces conventions régissent la manipulation de déchets de matière nucléaire ainsi que l'assurance couvrant la responsabilité civile de l'exploitant d'une installation nucléaire. En raison de ces conventions, nous ne voyons pas la nécessité d'établir une nouvelle convention sur le même sujet.

Hambourg, le 30 juillet 1968.

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

The law which regulates in Italy the liability for damages caused by nuclear substances is the law of December 31st, 1962, N° 1860, under the caption « Pacific employ of nuclear energy ». This law has substantially absorbed in the Italian national regulations the principles of the Paris Convention of July 29th, 1960 (which Convention was, however, not yet approved when the law bill had come before the Parliament).

On the other hand, the Paris Convention of July 29th, 1960, as well as the subsequent Brussels Convention of January 31st, 1963, and the Vienna Convention of May 31st, 1963, and the additionnal Protocol of January 28th, 1964, have not yet been ratified in Italy.

Also in the Italian law the general rule has been upheld that the operator of a nuclear installation is liable of any damage caused by a nuclear incident occurred in a nuclear installation or one connected with same.

The operator's liability — which has an absolute character — starts at the very moment in which nuclear substances are present in the installation and terminates when these substances are taken over by another person who will be liable according to the same law.

Operator's liability is excluded only when the nuclear incident is caused by events of armed conflict, depending on invasion, civil war, insurrection, or by natural cataclysm of an exceptional character.

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

C'est la loi du 31 décembre 1962, N° 1860, intitulée « utilisation de l'énergie nucléaire à des fins pacifiques » qui, en Italie, régit la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires. Elle reprend en majeure partie les principes de la Convention du 29 juillet 1960; toutefois, cette Convention n'avait pas encore été approuvée lorsque le projet de loi en question fut soumis au parlement.

Par ailleurs, ni la Convention de Paris du 29 juillet 1960, ni la Convention ultérieure de Bruxelles du 31 janvier 1963, ni la Convention de Vienne du 31 mai 1963, ni le Protocole complémentaire du 28 juillet 1964 n'ont, jusqu'à présent, été ratifiés par l'Italie.

De plus, la loi italienne maintient la règle générale que l'exploitant d'une installation nucléaire répond de tous dommages causés par suite d'un accident nucléaire survenu dans une installation nucléaire ou dans une installation en rapport avec celle-ci.

La responsabilité de l'exploitant est objective, commence dès le moment où les substances nucléaires arrivent dans les installations de l'exploitant et prend fin lorsque ces substances sont prises en charge par une autre personne à qui, aux termes de cette même loi, incombera la responsabilité.

La responsabilité n'incombe pas à l'exploitant dans le seul cas où l'accident nucléaire résulte d'actes de conflit armé dus à une invasion, de guerre civile, d'insurrection ou de cataclysme naturel d'un caractère exceptionnel.

Concerning transportation of nuclear substances (irrespective as to whether via sea, land or air) the Italian law (section 16) foresees that the operator is liable for the materials : a) which come out of the nuclear installation operated by himself until they are taken over by another person who will be liable according to the same law; b) which are bound for the installation operated by him and originate from an operator abroad, who according to his national law or international conventions, is not liable within limits at least like those of the Italian law.

The last comma of section 16 reads at last : « the operator is however free of liability on the above transports (letters a) and b) if the transport is carried out by a carrier to whom such liability is transferred by law. »

The formulation of the last portion of the provisions is, however, not very clear and it would seem, taking this rule literally, that there could arise the carrier's liability replacing the operator's, insofar as there could be the incidence of some special by-law, which transfers the liability in the case of transport from the operator to the carrier.

Actually, in the above law a provision of this kind is missing; there are instead many other provisions which lead to the supposition that, even though implicitly, the legislator of the law December 31st, 1962, N° 1860, had understood to transfer operator's liability to carrier during the transport, when concerned is a carrier entitled to the transport by provision of the Government.

In fact, section 5 of the said law establishes that the transport of nuclear stuff must be carried out by land, sea and aircraft carriers duly empowered by special governmental licences (the transport without licence constitutes an offence as per subsequent section 29), whereas section 17 expressly recognizes that the reparation action cannot be proposed by the injured but against the operator of the nuclear installation or against the licenced carrier. Moreover, section 20 expressly provides that the transport of nuclear substances may not be authorized without the proof of the existence of a financial guarantee for compensation of damages to third parties up to the extent of Lire 3.150 millions.

This guarantee must be afforded by the operator in whose behalf the transport occurs, excepting the case of a carrier approved as per section 5 and the carrier assumes on his own the financial guarantee.

As to the modes to afford the guarantee, the law (section 21) requires either the stipulation of an insurance up to the concurrence of Lire 3.150 millions, or the warrant of another financial guarantee deemed fit by a special governmental decree.

In another provision (the already quoted section 17) it is also stated that together with the operator or the approved carrier are

Eu égard au transport de substances nucléaires (qu'il soit maritime, terrestre ou aérien), la loi italienne (section 16) prévoit que l'exploitant est responsable des matériaux : a) depuis le moment où ceux-ci quittent l'installation nucléaire exploitée par lui-même jusqu'au moment où ils sont repris en charge par une autre personne qui, d'après la même loi, est responsable; b) lorsque ces matériaux sont destinés à l'installation qu'il exploite et proviennent d'un exploitant à l'étranger, qui, en vertu des lois de son Etat ou des conventions internationales, assume une responsabilité moins étendue que celle prévue par la loi italienne ou égale à celle-ci.

Enfin, le dernier paragraphe de la section 16 dit que : « néanmoins l'exploitant est exonéré de la responsabilité relative aux transports précités a) et b) si le transport se fait par un transporteur à qui incombe la responsabilité en vertu de la loi. »

Cependant, le libellé de la dernière partie de la disposition manque de clarté et il semblerait qu'une interprétation littérale aboutirait à une responsabilité incomptant au transporteur à la place de l'exploitant, pour autant qu'un arrêté spécial exonère, en cas de transport, l'exploitant de sa responsabilité pour en charger le transporteur.

A l'heure actuelle, cette disposition fait défaut dans la loi précitée. A sa place, nous trouvons maintes autres dispositions qui nous portent à croire que le législateur de la loi du 31 décembre 1962, N° 1860, avait l'intention tacite de transférer la responsabilité de l'exploitant au transporteur lorsque le transport est confié à ce dernier par suite d'une disposition gouvernementale.

En fait, la section 5 de cette loi établit que le transport de matières nucléaires doit se faire uniquement par des transporteurs terrestres, maritimes et aériens, dûment habilités par autorisation gouvernementale, le transport sans autorisation constituant une infraction à la loi aux termes de la section 29, tandis que la section 17 reconnaît de façon expresse que les actions en réparation ne peuvent être exercées par les victimes que contre l'exploitant de l'installation nucléaire ou contre le transporteur autorisé. De plus, la section 20 stipule de façon expresse qu'aucun transport de substances nucléaires ne pourra être autorisé sans la preuve d'une garantie financière couvrant la responsabilité civile jusqu'à un montant de 3.150 millions de lires.

Cette garantie doit être fournie par l'exploitant au nom duquel le transport est effectué, excepté dans le cas où un transporteur autorisé, conformément à la section 5, prend la garantie financière à sa charge.

Quant aux modalités d'émettre la garantie, la loi (section 21) exige la stipulation d'une assurance à concurrence de 3.150 millions de lires ou la preuve d'une autre garantie financière approuvée par un décret spécial d'Etat.

Une autre disposition (voir la section 17, déjà citée) précise aussi que l'assureur, ou toute autre personne ayant fourni la garantie finan-

conjointly held to the compensation of damages also the insurer (under-writer) or other person having afforded the financial guarantee.

Then, as to the terms on which the carrier may obtain the licence, as the law does not expressly mention them, as applicable must be considered by analogy the provisions foreseen for the licences to the nuclear installation operators in section 6 of the same law, foresee that the applicant of the licence « must prove to possess proper technical and financial qualification » and that « the licencing decree must indicate the modes of the financial guarantee for the civil responsibility towards third parties, as well as the operating modes deemed necessary for the safeguard of public safety and any other provision deemed fit for the operating installation ».

In conclusion, the carrier of nuclear substances, in order to be entitled by the Italian Government to the transport must prove to possess the above requirements and especially, to guarantee his liability, he must afford the financial guarantee proper to cover the maximum limit of liability.

When the carrier will have afforded the financial guarantee and obtained the transport licence, he replaces by this very qualification the operator in the liability during the transport involved.

The maximum limit of liability for damage to persons and stuff is fixed by section 19 of the law, as already stated, both for operator and carrier, in Italian Lire 3.150 millions (equalling about 5 millions of A.M.F. account units) on each nuclear incident. If a nuclear incident causes irreparable damages, the amount whereof is not covered by the above financial guarantee, the compensation for the surplus portion will have to be borne by the State up to the amount of Lire 43.000 millions. For each injured person the liability is in any case limited at thirty millions Lire.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

As Italy has not yet ratified the Paris Convention of July 29th 1960, nor the subsequent ones, the actions reserved to the persons injured by a nuclear incident occurred during a maritime transport of nuclear substances, are only those foreseen by the Italian law of December 31st, 1962, n° 1380, and particularly by the already quoted section 17 : namely the action against the installation operator, in whose behalf the transport is carried out, or the action against the

cière, répond des dommages conjointement avec l'exploitant ou le transporteur autorisé.

Ensuite, la loi ne fait pas expressément état des conditions dans lesquelles un transporteur peut obtenir une licence, bien que par analogie, les dispositions prévues pour l'obtention des licences d'un exploitant d'installations nucléaires à la section 6 de la même loi doivent être appliquées; il y est stipulé que le demandeur de la licence « devra prouver qu'il possède les qualités techniques et financières appropriées » et que « le décret accordant la licence devra indiquer le mode de garantie financière couvrant la responsabilité civile à l'égard des tiers ainsi que les dispositions pratiques nécessaires à la sauvegarde de la sécurité publique et tout autre stipulation jugée opportune en ce qui concerne l'exploitation d'une installation. »

En définitive, le transporteur désirant l'autorisation du gouvernement italien de transporter des substances nucléaires soumettra la preuve qu'il satisfait aux exigences précitées et fournira, afin de justifier sa responsabilité, la garantie financière couvrant la limite de cette responsabilité.

Lorsque le transporteur aura émis la garantie financière et lorsqu'il sera en possession de la licence de transport, il assumera par ce fait les responsabilités du transport en question.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, le montant maximum de la responsabilité pour les dommages causés aux personnes et aux matières nucléaires est fixé à la section 19 de la loi, aussi bien pour l'exploitant que pour le transporteur, à 3.150 millions de lires italiennes, soit environ 5 millions A.M.F. unités de compte) par accident nucléaire. Dans l'éventualité d'un accident nucléaire entraînant des dommages irrémédiables, dont le montant ne serait pas couvert par la garantie financière, l'indemnité pour la différence sera supportée par l'Etat jusqu'à concurrence de 30 millions de lires par personne dans le cas de dommages à des personnes.

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

La Convention de Paris du 29 juillet 1960 et les conventions ultérieures n'ayant pas été ratifiées par l'Italie, les actions réservées aux victimes d'un accident nucléaire pendant le transport par mer de substances nucléaires sont limitées à celles prévues par la loi italienne du 31 décembre 1962, N° 1380, notamment par la section 17, déjà citée; l'action sera intentée contre l'exploitant de l'installation, pour le compte de qui le transport est effectué, ou contre le transporteur autorisé, à

licenced carrier, if the transport has precisely been authorized by the Italian Government according to the above quoted by-law.

Section 17 moreover establishes that conjoint with the operator or licenced carrier are considered the underwriter (insurer) or other person having afforded the financial guarantee.

Always section 17 provides moreover that « the Institutes of Labour accident insurance or of professional sickness insurance, as well as the Institutes of optional insurance for damage to persons and stuff caused by nuclear incidents, are not granted with any action confronting the nuclear installation operator and confronting the persons conjointly liable with him as per comma 1, in order to be compensated for any rate paid for social or optional security for damage caused by nuclear incident.

From the compensation owed to the injured as per this law any compensation paid out to him for social or optional security as per the above comma must anyhow be detracted off.

Question :

c) *Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?*

Reply :

An international convention must be at least hoped for as to the emanation on the part of the individual national legislation, by enactment of section 4 letter d) of the Paris Convention of July 29th, 1960, of provisions by which, as liable person, the operator be replaced by the maritime carrier. This replacement has already been made, as already stated, by the Italian law of December 31st, 1962, N° 1860.

A convention on this subject should not only regulate the liability of the maritime carrier for damages to third parties, suitably delimitating its enforcing scope and the terms involved, but it should also refer to the situation of the damages suffered by the nuclear substances themselves during their transport as well as the situation of the damages suffered by the very transporting ship. To this effect a proper coordination would be required with the international maritime regulations now in force, both concerning transport liability and naval collisions.

Question :

d) *Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?*

Reply :

As to the manipulation of radio-active waste, reference may be

condition que le transport ait été formellement autorisé par le gouvernement italien suivant l'arrêté dont il est déjà question.

La section 17 établit également qu'en sus de l'exploitant ou du transporteur autorisé, la responsabilité s'étend à l'assureur, ou à toute autre personne, ayant fourni la garantie fiscale.

La même section 17 stipule que « les organismes d'assurance-maladie, d'assurances sociales, de sécurité sociale, d'assurance contre les accidents de travail ou contre les maladies professionnelles, ainsi que d'assurance souscrite librement pour dommages aux personnes et aux biens occasionnés par des accidents nucléaires, ne disposent d'aucune action d'indemnité contre l'exploitant de l'installation nucléaire ou toute personne conjointement responsable, conformément au premier paragraphe. »

Toute indemnité versée à la victime pour un régime d'assurance-maladie, d'assurance sociale, de sécurité sociale, d'assurance contre les accidents de travail ou contre les maladies professionnelles ou d'assurance souscrite librement sera déduite de l'indemnité qui lui a été versée conformément à la loi précitée.

Question :

c) *Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?*

Réponse :

Une convention internationale, basée en partie sur la législation nationale, aux termes de la section 4, d) de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, dont les dispositions substitueraient le transporteur maritime à l'exploitant, serait souhaitable. Cette substitution est déjà incorporée dans la loi italienne du 31 décembre 1962, N° 1860.

Une convention sur cette question réglementerait la responsabilité civile du transporteur maritime et, en délimitant judicieusement la diffusion de son champ d'application et en précisant la portée des termes employés, serait à tout le moins souhaitable. En outre, elle pourrait avantageusement se référer à la question des dommages subis par les navires transportant cette matière. A cet effet, il serait utile qu'une coordination judicieuse soit apportée aux règlements maritimes internationaux à présent en vigueur dans le domaine de la responsabilité en matière de transport et des collisions en mer.

Question :

d) *Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations des déchets nucléaires ?*

Réponse :

En ce qui concerne les manipulations de déchets nucléaires, on

made to the Paris Convention of July 29th, 1960, which expressly foresees it.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

Also for reply to this question, reference may be made to the aforesaid Paris Convention : the system there outlined has already been adopted in the Italian law of December 31st, 1962, N° 1860.

Question :

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

The foregoing reply may apply also here.

peut se référer à la Convention de Paris du 29 juillet 1960 qui traite expressément cette question.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

Réponse :

Ici aussi, on peut s'en rapporter à la Convention de Paris du 29 juillet 1960 : le système qui y a été esquissé est déjà incorporé dans la loi italienne du 31 décembre 1962, N° 1860.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

Voir la réponse au paragraphe e).

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question :

a) What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?

Reply :

« Law relating to compensation for nuclear damages » (Law No. 147, 1961) and « Law relating to the indemnity contract to compensation for nuclear damages » (Law No. 148, 1961) shall be applied to such liabilities.

Limits of those liabilities on applicable scope of said laws are as follows :

1) Applicable scope of incident and damages :

« Nuclear damages » means damages resulting from an action in process of nuclear fission of the nuclear substances or the radio action or virulent action of the nuclear substance on any materials contaminated by the nuclear substances, except the damage which the liable person under the Law and his employees are suffered (Compensation Law, Article 2 II).

Damage means any damage, including a moral damage and an indirect damage, having proper causation with the incident (Articles 709, 710, 711, 416 of Civil Code).

2) Liable person :

The person operating the atomic pile or nuclear vessel or handling the nuclear substances is only liable to those damages, and if the damage resulting from the transportation of nuclear substances between such persons, the person who is the receiver of the nuclear substances in the transportation shall be liable (Articles 3, 4 of Law).

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Question :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

Réponse :

Deux lois régissent ces responsabilités : « la loi sur les réparations accordées pour dommages nucléaires », (Loi 147, 1961) et « la loi sur le contrat d'indemnité pour réparations accordées pour dommages nucléaires », (Loi 148, 1961).

Suivant la portée des lois précitées, la responsabilité sera limitée comme ci-dessous :

1) Champ d'application des accidents et dommages :

« Dommages nucléaires » signifie dommages qui résultent d'un processus de fission des substances nucléaires de l'action radioactive ou virulente de substances nucléaires sur toute matière contaminée par les substances nucléaires, exception faite des dommages subis par la personne qui est responsable en vertu de la loi, ainsi que par ses préposés (Loi d'Indemnité, Article 2 II).

« Dommage » signifie tout dommage, y compris un dommage moral et un dommage indirect trouvant son origine au sens propre dans l'accident même (Articles 709, 710, 711, 416, du Code Civil).

2) Personne responsable :

Seule sera responsable des dommages, la personne exploitant la pile atomique ou le navire nucléaire ou manipulant les substances nucléaires; si les dommages proviennent d'un transport de substances nucléaires d'une de ces personnes à l'autre, la responsabilité incombe au destinataire des matières nucléaires pendant leur transport. (Articles 3, 4 de la Loi).

3) Scope of damaged person covered by the Law :

Any persons who suffered the nuclear damage, including the passengers, cargo owners and the employees of the carrier, are entitled to be recovered his damages under the Law; but there is some doubt in case of the carrier himself.

4) Limitation of liabilities :

There is no limitation under the Law; however, the person who should be liable to nuclear damage shall make a liability insurance contract with the insurance company and shall make an indemnity contract or deposit with the government, and it is necessary that such contracts or deposit are sufficient to compensate the nuclear damages which amount is not less than 5.000.000.000 yen.

5) Time limitation :

Time bar in case of ordinary tort cases is ten years from the incident or three years from the time when the injured person knows or ought to know his damages, (Article 724, Civil Code).

Time bar in the collision cases is one year from the collision of vessels (Article 798, Commercial Code and Article 7 I, Collision Convention).

6) International applicability of the Law :

The Law shall be applied to the cases when the nuclear damage (not incident) occurred in the territory of Japan and on the Japanese flagship.

Question :

b) What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?

Reply :

Such person shall be entitled to be recovered his damages by the liable person (see a-2) (Article 3 of Law), and to have priority over the insurance money, indemnity money and deposited money or securities under said contracts or deposit (see a-4) Article 9 I, 11, 13 of Law).

Question :

c) Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?

3) Portée des réparations accordées à la victime par la loi :

D'après la loi, toute victime de dommages nucléaires, y compris les passagers, propriétaires de cargaison et les employés au service du transporteur, a droit à la réparation des dommages. Toutefois, en ce qui concerne le transporteur, la question reste indécise.

4) Limite de la responsabilité :

La loi ne limite pas la responsabilité; néanmoins, la personne responsable de dommage nucléaires sera tenue de contracter une assurance avec une compagnie d'assurance et devra signer un contrat d'indemnité ou de garantie avec le gouvernement; le montant de ce contrat ou de cette garantie devra pouvoir compenser les dommages nucléaires atteignant ou dépassant 5.000 millions de yen.

5) Prescription :

La prescription accordée dans le cas d'un acte dommageable ordinaire est de dix ans à partir du moment de l'accident, ou de trois ans à partir du moment où la victime a eu ou aurait dû avoir connaissance des dommages. (Art. 724, du Code Civil).

Dans les cas d'abordages de navires, la prescription est d'un an à partir de la date d'abordage. (Article 798, Code Commercial et Art. 7 I, Convention d'Arbordages .

6) Mise en pratique de la loi sur un pied international :

La loi sera mise en pratique lorsque les dommages nucléaires (et non les accidents nucléaires) ont été causés sur le territoire japonais ou sur un navire battant pavillon japonais.

Question :

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

Toute victime a le droit de se faire dédommager par la personne responsable (voir a - 2) (Art. 3 de la loi). Elle aura priorité sur les sommes engagées pour l'assurance, l'indemnité et le dépôt ou les cautions comprises dans les contrats ou les dépôts en question (voir a - 4). (Art. 9 I, 11, 13, de la loi).

Question :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

Reply :

We consider such convention is desirable, because many special problems may occur since this subject is in the position between the problems of the atomic pile on land and the problems of the nuclear vessel (the risk is a mobile risk, and is not a risk arisen from the operation of atomic pile).

Such convention shall cover all liability problems for the nuclear damage resulting from nuclear substances during sea carriage.

Question :

d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?

Reply :

Yes.

Question :

e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?

Reply :

Such insurance will be necessary, however this insurance is not only the insurance in narrow meaning, but also the guarantee of indemnity contract or deposit with the government.

Question :

f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?

Reply :

Such liabilities shall be charged by the persons who finally use or handle the nuclear substances, and the carrier shall not be liable. Limitation amount of liabilities may be considerable.

Reporters : Eiichi Hoshino
Hisashi Tanikawa

Réponse :

Nous estimons qu'une telle convention est souhaitable étant donné les nombreux problèmes qui peuvent surgir, puisque ce sujet est à mi-chemin entre les problèmes intéressant la pile atomique terrestre et les problèmes intéressant les navires atomiques. (Le risque est variable et ne résulte nullement de l'exploitation d'une pile atomique).

Une telle convention couvrira tous les problèmes de responsabilité en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations des déchets nucléaires ?

Réponse :

Oui.

Question :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

Réponse :

Une telle assurance est nécessaire; toutefois, il ne s'agit pas seulement d'une assurance au sens le plus restreint du terme, mais d'un contrat de garantie d'indemnité ou de dépôt auprès du gouvernement.

Question :

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

Ces responsabilités seront à charge des personnes qui finalement utilisent ou manipulent les substances nucléaires, et la responsabilité n'incombera pas au transporteur. Le montant limitant la responsabilité peut être considérable.

Rapporteurs : Eiichi Hoshino,
Hisashi Tanikawa.

JUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Questions :

- a) *What is the law in your country as to third party liabilities for damage done by nuclear substances during water transportation, and what are the limits of those liabilities ?*
- b) *What are the remedies of those who are injured by nuclear substances during such transportation ?*

Reply :

No special legal dispositions have been taken in Jugo-Slavia regarding liability for claims in the matter of sea-carriage of nuclear substances. Therefore, the principle of common law applies.

Question :

- c) *Do you consider an international convention on this subject desirable, and if so, how broad should this convention be ?*

Reply :

It seems to us that the conventions which already exist, namely Vienna 1963, Paris 1960, can serve to solve the problems arising out of this matter. It would be necessary to study the scope of provisions contained in these conventions insofar as safeguarding the application of «international agreement in the field of transport» Art. 6, para. b. in the Convention on Third Party Liability in the field of Nuclear Damage, Paris 29th July 1960; Art. 2, para. 5 in Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 29th May, 1963. Slight alterations in the existing texts possibly would be sufficient to settle the problems of liability raised by the sea-carriage of nuclear substance.

ASSOCIATION YOUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Questions :

a) Quelle est la loi qui régit dans votre pays la responsabilité des tiers en matière de dommages causés par des substances nucléaires pendant le transport par mer et quelles sont les limites appliquées à ces responsabilités ?

b) Quelles sont les actions dont disposent les victimes d'un préjudice causé par des substances nucléaires pendant le transport par mer ?

Réponse :

En Yougoslavie il n'y a pas de dispositions de loi spéciales en ce qui concerne la responsabilité des dommages en matière de transports maritimes des substances nucléaires. Le droit commun reste donc applicable.

Question :

c) Estimez-vous qu'une convention internationale en cette matière est souhaitable et, si oui, quelle devrait être la portée de pareille convention ?

Réponse :

Il nous semble que les conventions existantes (Vienne 1963, Paris 1960) peuvent servir pour la solution des problèmes soulevés dans cette matière. Il faudrait étudier la portée des dispositions de ces conventions sauvegardant l'applicabilité des « accords internationaux dans le domaine des transports » art. 6, litt. b de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, Paris, 29 juillet 1960; art. 2, § 5 de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 29 mai 1963.

De légères interventions dans les textes en vigueur suffiraient-elles peut-être pour résoudre les problèmes de responsabilité posés par les transports maritimes des substances nucléaires.

Question :

- d) Should the Convention deal specifically with the handling of nuclear waste materials ?*

Reply :

It seems to us that the question of nuclear waste, which has been the subject of careful study by the Atomic Agency, does not fall into the province of carriage by sea, or at best, only as far as one must take into account the carriage of any matter from the moment it contains a certain proportion of radioactivity.

Questions :

- e) Should insurance be required to cover these liabilities and if so, who should be responsible for providing the insurance ?*

- f) Should such liabilities be limited and if so, what should the limitations be ?*

Reply :

Compulsory insurance to cover liability in the event of carriage by sea should be provided for.

The solutions approved in the existing conventions could serve as a model for whoever is called upon to provide insurance and the limits of liability.

Zagreb, July 25th, 1968.

Question :

d) Cette convention devrait-elle traiter spécifiquement des manipulations des déchets nucléaires ?

Réponse :

Il nous semble que la question des déchets nucléaires, qui a d'ailleurs fait l'objet d'études approfondies au sein de l'Agence Atomique, n'entre pas dans le domaine de transports maritimes ou bien seulement dans la mesure dans laquelle on doit tenir compte du transport de toute matière à partir d'un certain degré de radioactivité.

Questions :

e) Une assurance devrait-elle obligatoirement couvrir ces responsabilités et, si oui, qui devra répondre de l'existence de cette assurance ?

f) Les responsabilités précitées devraient-elles être limitées et, si oui, à concurrence de quel montant ?

Réponse :

L'assurance obligatoire de la responsabilité pour les transports maritimes des substances nucléaires devrait être prévue.

En ce qui concerne la personne tenue à fournir l'assurance et les limites de la responsabilité, les solutions adoptées dans les conventions existantes pourraient servir de modèle.

Zagreb, 25 juillet 1968

MONACO SYMPOSIUM
ON
THIRD PARTY LIABILITY AND INSURANCE
IN THE FIELD OF
MARITIME CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

7th-11th October 1968

*Contributions received from members of the
International Maritime Committee*

1.

**INTRODUCTION TO PROBLEMS
OF THIRD PARTY LIABILITY
IN MARITIME LAW**

Mr. C. VAN DEN BOSCH

*Secretary General
International Maritime Committee*

On behalf of the International Maritime Committee and its thirty national Member Associations, I wish to thank the International Atomic Energy Agency, the European Nuclear Energy Agency and the organizers of this Symposium for their invitation to take part in it and contribute to the search for appropriate solutions to fill the gaps left by International Conventions dealing with third party liability in the field of nuclear damage, in relation to the auxiliary, but nevertheless essential, service of maritime transport.

The International Maritime Committee accepted this invitation with the same interest, and indeed curiosity, it has shown for nearly three-quarters of a century in everything which, in maritime law in the widest acceptance of the term, appears a proper subject for international unification.

Indeed, the Brussels International Conventions which will be at the forefront of the discussions during this Symposium, are the result of its work :

23rd September 1910 : International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collision between vessels; more than fifty nations have adopted it and introduced its provisions into their internal legislation.

SYMPOSIUM DE MONACO
relatif à
LA RESPONSABILITE CIVILE ET L'ASSURANCE
EN MATIERE DE
TRANSPORTS MARITIMES DE SUBSTANCES NUCLEAIRES
7-11 octobre 1968

*Contributions des membres du
Comité Maritime International*

1.

INTRODUCTION AUX PROBLEMES
DE LA RESPONSABILITE CIVILE
DANS LE DROIT MARITIME

Monsieur C. VAN DEN BOSCH

*Secrétaire Général
Comité Maritime International*

Au nom du Comité Maritime International et de ses 30 Associations nationales membres, je remercie l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, l'Agence Européenne pour l'Energie Nucléaire et les organisateurs du présent Symposium de leur invitation à participer et à contribuer à la recherche de solutions propres à combler les failles des Conventions internationales traitant de la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, dans le secteur auxiliaire mais obligé des transports maritimes.

Le Comité Maritime International a répondu à cette invitation avec l'intérêt et la curiosité qu'il manifeste depuis près de trois quarts de siècle à tout ce qui, dans le droit maritime au sens large, paraît susceptible d'unification internationale.

Précisément, les Conventions internationales de Bruxelles qui seront au centre des débats de ce Symposium, sont issues de ses travaux :

23 septembre 1910 : La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage; plus de cinquante Nations l'ont adoptée et en ont introduit les dispositions dans leur législation interne.

25th August 1924 : International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, based on the « Hague Rules »; more than forty nations are bound by it.

25th August 1924 and 10th October 1957 : International Conventions relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships; both are caught up in the tide of present-day economic realities and they cannot fail to have a bearing on the course of our discussions.

There should be included in the same list, which is far from exhaustive, the Convention of 29th April 1961, relating to the carriage of passengers by sea, and those of the 10th May 1952, concerning civil and penal jurisdiction in matters of collision.

It will be noted that all these achievements, save the last two in certain respects, are axed on the private interests they were designed to serve. From the earliest stages of its development, the I.M.C., which is a non-governmental international organization, made its institutional presence felt by providing a forum available to all those who, in their daily business life, find themselves stifled by the restrictive effects of conflicts of law and can only breathe freely in an environment of uniform laws, in this essentially international field of maritime industry and trade. It brings together passengers and professional sailors, industrialists and traders — whether as consignors or consignees — shipowners and carriers, shipbuilders and repairers, together naturally, with their helpers and advisers : insurers, bankers, average adjusters, jurists.

These multifarious interests, some conflicting and some complementary, have found expression in some sixteen International Law of the Sea Conventions, thanks to the participation of governments, which have become progressively more involved. The latter, indeed, are taking an increasing part in the preliminary work done by the I.M.C., as the trend in present-day society is towards breaking down the division which used to exist between public law and private law. Examples are to be found in relation to the raising of the immunity of ships which are the property of the State, maritime liens and mortgages, salvage operations by warships or in favour of warships, pollution of territorial waters by jettisoned or escaping oil, etc. Moves in the same direction occurred when I.M.C.O. granted the I.M.C. the statutes of a consultative body and when fruitful collaboration was instituted with the Organization for Economic Co-operation and Development, Euratom and the International Atomic Energy Agency in Vienna, in particular with respect to the operation of nuclear-powered ships. Furthermore, specifically in regard to the carriage of nuclear substances, the I.M.C. was able to make its voice heard at Vienna, Paris, and Brussels, in a concert of nations where it was somewhat

- 25 août 1924 : La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances, inspirée des « Règles de La Haye »; elle lie plus de quarante Nations.
- 25 août 1924 et 10 octobre 1957 : Conventions internationales traitant de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire; elles se trouvent toutes deux prises dans les remous du fleuve de l'actualité économique et ne manqueront pas d'infléchir le cours de nos débats.

Dans cet éventail, sélectif d'ailleurs, il convient de retenir en outre, la Convention du 20 mai 1961 relative au transport de passagers par mer et celles du 10 mai 1952 traitant de la compétence civile et de la compétence pénale en matière d'abordage.

On remarquera que toutes ces réalisations, hormis les deux dernières à certains égards, sont axées sur le caractère privé des intérêts qu'elles entendent servir; en effet, dès les premières étapes de son développement, le C.M.I., organisation internationale non gouvernementale, s'est affirmé institutionnellement comme un forum accessible à tous ceux qui dans leur vie quotidienne étouffent sous l'étreinte des conflits de lois et revivent à l'air des lois uniformes dans le domaine international par essence de l'industrie et du commerce maritimes; on y voit groupés les passagers et les gens de mer, les industriels et les commerçants — chargeurs ou réceptionnaires — les armateurs et les transporteurs, les constructeurs et réparateurs de navires ainsi que leurs auxiliaires et conseillers en quelque sorte naturels : assureurs, banquiers, dispacheurs, juristes.

Ce grouillement d'intérêts à la fois divergents et complémentaires s'est polarisé en quelque seize Conventions internationales de droit maritime, grâce à la participation des Gouvernements de jour en jour plus concernés. Ces derniers prennent d'ailleurs une part croissante aux travaux préparatoires du C.M.I. puisqu'aussi bien l'évolution de notre société tend à briser la cloison qui séparait jadis le droit public et le droit privé. On n'en veut pour preuve que la matière de la levée de l'immunité des navires d'Etat, des priviléges et hypothèques maritimes, du sauvetage par des navires de guerre ou en faveur d'eux, de la pollution des mers territoriales par le rejet ou la fuite d'hydrocarbures, etc. C'est dans cette même direction que l'I.M.C.O. a accordé au C.M.I. le statut d'organisme consultatif et que des collaborations fructueuses se sont nouées avec l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques, avec l'Euratom et avec l'Agence Internationale de l'Energie Atomique de Vienne, touchant l'exploitation des navires à propulsion nucléaire notamment. En outre, et précisément en matière de transports de substances nucléaires, le C.M.I. a pu faire entendre sa voix à Vienne, à Paris, à Bruxelles, dans un

overshadowed by certain more powerful voices. It is because the advice of the I.M.C. was not always followed that the present foreseeable difficulties have arisen.

We must be grateful to the organizers of this Symposium for having had the clear-sightedness and the courage to grasp these difficulties fairly and squarely, with a firm determination to bring them to nought. This is indeed an arduous task, given the extreme complexity of the problems which those eminent specialists, Mr. Rembauville-Nicolle and Mr. Bonassies, whose contributions I have the honour to introduce, and other speakers who have links with the I.M.C., will analyse for you during this meeting.

I do not wish to anticipate, but it seems to me that two major truths might well receive attention :

1. That there is marked interdependence between the establishments where atomic energy is produced and the maritime carriers of nuclear substances required for the purpose.
2. That the hazards attendant upon the nature of nuclear substances are hardly comparable to the normal risks of navigation.

I will say no more at this stage save to assure you that the I.M.C. will spare no effort in seeking a practical solution to the problems involved, so as to satisfy all the public and private interests sharing in the great adventure of the pacific use of nuclear energy.

concert où d'autres voix plus sonores ont quelque peu étouffé la sienne. C'est parce qu'il n'a pas toujours été écouté que les difficultés actuelles et prévisibles ont surgi.

Il faut savoir gré aux organisateurs de ce Symposium d'avoir eu la lucidité et le courage de les saisir à bras le corps avec la volonté de les réduire à néant. Tâche assurément ardue eu égard à l'extrême complexité des problèmes que les éminents spécialistes, Messieurs Rembauville-Nicolle et Bonassies, dont j'ai l'honneur d'introduire les interventions, ainsi que d'autres orateurs proches du C.M.I., analyseront devant vous au cours de cette réunion.

Je me garde d'anticiper, mais il me paraît que deux vérités majeures pourraient retenir notre attention :

1. l'interdépendance des centres de production de l'énergie atomique et du transport maritime des substances nucléaires nécessaires à cette production est particulièrement marquée;
2. les risques tenant à la nature des substances nucléaires ne sont guère comparables aux risques normaux de la navigation.

Je n'en dirai pas plus à ce stade et vous donne l'assurance que le C.M.I. ne ménagera aucun effort dans la recherche d'une solution pratique aux problèmes posés, de nature à satisfaire tous les intérêts publics et privés engagés dans la grande aventure de l'exploitation pacifique de l'énergie nucléaire.

2.
PAPER

by

Mr. P. REMBAUVILLE-NICOLLE

*Chairman
Groupement de Réassurances Maritimes
France*

INTRODUCTION

From the moment when nuclear energy began to penetrate into private industry, the question of the hazards involved and the related problems of liability and insurance began to arise for those States which were desirous of encouraging the development of this new form of energy.

Nuclear incident hazards have certain aspects which differentiate them from all others risks, and the ordinary law of liability is inadequate for the purposes of solving the problems which arise in this field.

In order that such hazards should not be an obstacle to the development of the atomic industry in its peaceful applications, studies were immediately undertaken in all the countries involved and resulted, in the first place, in a certain number of national enactments. The systems adopted in the latter differed appreciably from country to country.

Since the damage caused by a nuclear incident is capable of extending over the territory of several States, the need then became apparent for the establishment of a uniform international law.

The first international Convention was drawn up by the Organization for European Economic Co-operation and was signed in Paris on the 29th July 1960 by sixteen Member States of that Organization.

This Convention was supplemented, under the auspices of the European Atomic Energy Community, by a Convention signed in Brussels on the 31st January 1963 (known as the Supplementary Convention).

Next, the International Atomic Energy Agency, which is an agency of the United Nations and accordingly includes a much larger

2.
COMMUNICATION
de

Monsieur P. REMBAUVILLE-NICOLLE

*Président
Groupement de Réassurances Maritimes
France*

INTRODUCTION

Dès que l'énergie nucléaire a commencé à pénétrer dans l'industrie privée, la question des risques et, corrélativement, les problèmes de responsabilité et d'assurance se sont présentés aux Etats soucieux d'encourager les progrès de cette forme nouvelle d'énergie.

Le risque d'accident nucléaire comporte, en effet, des aspects différents de tous les autres risques et le droit traditionnel de la responsabilité ne peut suffire à la solution des problèmes qui se posent en ce domaine.

Afin que ce risque ne soit pas une entrave au développement de l'industrie atomique dans ses applications pacifiques, des études ont été aussitôt entreprises dans tous les pays intéressés et ont abouti, tout d'abord, à un certain nombre de lois nationales. Celles-ci ont adopté des systèmes assez différents les uns des autres.

Les dommages causés par un accident nucléaire étant susceptibles de s'étendre sur le territoire de plusieurs Etats, il est alors apparu nécessaire d'établir une loi internationale uniforme.

C'est l'Organisation Européenne de Coopération Economique, qui, la première, a mis au point une Convention internationale, signée à Paris le 29 juillet 1960 par seize Etats membres de cette organisation.

Cette Convention fut complétée, sous les auspices de la Communauté Européenne de l'Energie Atomique, par une Convention signée à Bruxelles le 31 janvier 1963 (dite Convention complémentaire).

Puis, l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, institution de l'O.N.U., groupant, par conséquent, un nombre beaucoup plus impor-

number of States, drew up a Convention which was signed in Vienna on the 21st May 1963.

The Paris and Brussels Conventions, prepared on a European basis, were subsequently amended by two additional protocols, signed in Paris on the 28th January 1964, in order to bring the provisions of those Conventions into harmony with the Vienna Convention.

★
★

It is necessary to point out that the various nuclear Conventions are mainly concerned with the regulation of problems arising from the operation of industrial installations on land, and accordingly situated within the territory of a specific State.

But such enterprises find it necessary to have nuclear fuels or radioactive products or waste transported. Hence, the question of the liability of the carrier — whether by land, sea or air — had to be tackled incidentally.

As is known, the legal provisions applicable to the carrier's liability differ with the type of transport. During the preparatory proceedings in connection with the Paris Convention, the contingencies peculiar to carriage by sea were noted. The International Maritime Committee was consulted.

However, it would not seem that the dovetailing of the maritime Conventions and the nuclear Conventions, as given effect to by certain provisions of the latter, had provided those concerned with a reliable system making it possible to insure against all liabilities likely to be incurred.

Moreover, whatever the systems laid down by international Conventions, the fact must not be overlooked that such Conventions have not been ratified by all States. The very purpose of a ship is to go outside its own frontiers, and thereby expose itself to the risk of being held liable under the provisions of a foreign law in accordance with the rules of private international law.

Finally, the high seas are not within the jurisdiction of any sovereign power. Any accident occurring on the high seas gives rise to conflicts of law which are unknown to the law of carriage by land.

★
★

In reply to the questions raised by the International Atomic Energy Agency and the European Nuclear Energy Agency who have organized this Symposium, we have divided our study into three parts :

I. The rules of third party liability in international maritime law;

tant d'Etats, arrêta les termes d'une Convention signée à Vienne le 21 mai 1963.

Ultérieurement, les Conventions de Paris et de Bruxelles, élaborées sur le plan européen, ont été amendées par deux protocoles additionnels, signés à Paris le 28 janvier 1964, dans le but d'harmoniser ces Conventions avec la Convention de Vienne.

**

Il convient de souligner que les diverses Conventions nucléaires ont pour objet essentiel de régler les problèmes nés de l'exploitation d'installations industrielles à terre, situées par conséquent dans le territoire d'un Etat déterminé.

Mais ces entreprises ont besoin de faire transporter soit des combustibles nucléaires, soit des produits ou déchets radioactifs. C'est ainsi que le problème de la responsabilité du transporteur — qu'il soit terrestre, maritime ou aérien — a dû être accessoirement abordé.

On sait que les dispositions légales applicables à la responsabilité du transporteur diffèrent selon le mode de transport. Au cours des travaux préparatoires de la Convention de Paris, les contingences particulières aux transports maritimes ont été aperçues. Le Comité Maritime International a été consulté.

Toutefois, il ne semble pas que l'articulation des Conventions maritimes et des Conventions nucléaires telle qu'elle résulte de certaines dispositions de ces dernières Conventions, ait procuré aux intéressés un système sûr permettant l'assurance des responsabilités susceptibles d'être engagées.

En outre, quels que soient les systèmes élaborés par les Conventions internationales, on ne saurait perdre de vue que ces Conventions ne sont pas ratifiées par tous les Etats. Le navire, par sa destination même, sort des frontières et s'expose ainsi au risque d'être jugé responsable selon les dispositions d'une loi étrangère par l'effet des règles du droit international privé.

La haute mer, enfin, n'est soumise à aucune souveraineté. L'accident qui se produit en haute mer suscite des conflits de loi inconnus du droit des transports terrestres.

**

Afin de répondre aux questions posées par l'Agence Internationale de l'Energie Atomique et l'Agence Européenne pour l'Energie Nucléaire, qui ont organisé ce Symposium, nous avons divisé notre étude en trois parties :

I. Les règles de responsabilité civile dans le droit maritime international;

- II. Conflicts between the liability rules under international maritime law under international nuclear law;
- III. Gaps in the system due to non-ratification of the Conventions by certain States.

I. THE RULES OF THIRD PARTY LIABILITY IN INTERNATIONAL MARITIME LAW

Third party liability in international maritime law requires to be considered from three aspects :

- A. that of the maritime carrier's contractual liability;
- B. that of liability in case of collision;
- C. that of limitation of liability by the owners of seagoing ships.

A. *Contractual Liability of the Maritime Carrier*

The relations between carriers and shippers in regard to operations effected under the terms of a bill of lading or similar document are governed from the international standpoint by the International Convention of Brussels of the 25th August 1924.

The Convention lists the cases of exemption from the carrier's liability, which include the act, neglect or default of the master in the navigation or management of his ship. When a maritime carrier is unable to bring himself within one of these exemptions, he may limit his liability (Article 4 of the Convention). Under the 1924 Convention, the limit is £ 100 (gold) per package or unit. The Protocol of the 23rd February 1968 amended, inter alia, the provisions relating to limitation. When it is applicable, the shipper has the choice between an amount calculated per package and unit — this amount being fixed at 10.000 Poincaré francs — and an amount calculated per kilogramme lost or damaged at the rate of 30 Poincaré francs per kilogramme. (For ratifications, procedure for liability and limitation, cases of chartering, etc., see Annexes Nos. I and V). (1)

B. *Liability in Case of Collision*

Questions arising out of collisions are governed by the International Conventions of the 23rd September 1910.

Liability depends on proof that the collision was caused by the fault of one of the ships (or of both ships where both are to blame). The ships in fault are jointly and severally liable for damages in respect of death or personal injury, subject to a right of recourse subsequently by a ship which has paid more than its share.

(1) Annex V will be distributed separately.

- II. Conflits entre les règles de responsabilité du droit maritime international et du droit nucléaire international;
- III. Brèches existantes dans le système du fait de la non ratification des Conventions par certains Etats.

I. LES REGLES DE RESPONSABILITE CIVILE DANS LE MARITIME INTERNATIONAL

Dans le domaine du droit maritime international, la responsabilité civile doit s'examiner sous le triple point de vue :

- A. de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime;
- B. de la responsabilité au cas d'abordage;
- C. de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

A. *Responsabilité contractuelle du transporteur maritime.*

C'est la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 qui règle les rapports entre transporteurs et chargeurs sur le plan international au cas de transport sous l'empire de connaissances ou de document similaire.

La Convention énumère les cas d'exonérations de la responsabilité du transporteur, parmi lesquels figurent les fautes nautiques du capitaine. Lorsque le transporteur maritime ne peut pas invoquer l'un des cas exceptés, il peut alors limiter sa responsabilité (art. 4 de la Convention). Aux termes de la Convention de 1924, la limite est de £ 100 or par colis ou unité. Le Protocole du 23 février 1968 modifie, notamment, les dispositions relatives à la limitation. Lorsqu'il s'appliquera, le chargeur aura le choix entre une somme calculée par colis et unité — somme fixée à 10.000 francs Poincaré — et une somme, calculée par kilo perdu ou avarié, de 30 francs Poincaré par kilo.

(Pour les ratifications, le mécanisme de la responsabilité et de la limitation, les cas d'affrètement, etc. voir Annexes I et V) (¹).

B. *Responsabilité en cas d'abordage*

C'est la Convention internationale du 23 septembre 1910 qui règle les questions d'abordage.

La faute du navire abordeur (ou les fautes des deux navires s'il y a faute commune) est le fondement de la responsabilité toutes les fois qu'elle peut être prouvée. Pour les dommages causés par mort ou blessures, les navires en faute sont tenus solidiairement, sauf recours ultérieur de celui qui a payé plus que sa part.

Lorsque la faute ne peut être prouvée, chacun des navires supporte les dommages qu'il a subis.

(¹) L'Annexe V sera diffusée séparément.

When no fault can be proved, each ship bears its own damage.
(For the text of Articles 2, 3 and 4 of the 1910 Convention and incidental explanations see Annex N° II)

C. *Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels*

Questions concerning such limitation of liability were covered by the International Convention on the Liability of Owners of Sea-Going Vessels, signed in Brussels on the 25th August 1924, but in order to meet certain criticisms the International Maritime Committee considered the problem anew. Accordingly a new Convention was signed in Brussels on the 10th October 1957.

It should be noted :

- that the 1924 Convention is still in force in regard to those States which ratified it on the 31st May 1968.
- that the 1957 Convention came into force in regard to those States which ratified it on 31st May 1968.

What is the position in regard to those cases where limitation of liability is possible ? The 1924 and 1957 Conventions contain a list of such cases : see article 1 of the 1924 Convention and Article 1 (a), (b) and (c) of the 1957 Convention.

It is worthy of special note that in order to provide those who have suffered damage — whether in the form of personal injury or damage to property — with adequate compensation, courts of all countries have tended to interpret strictly the texts permitting limitation.

Under the 1924 Convention the limit of liability is the value of the ship (calculated at specific points of time according to the circumstances), the freight and the accessories of the ship. In the case of certain claims, such value must not exceed £ 8 per ton of the vessel's tonnage (Articles 1 and 3).

In respect of claims for death or bodily injury, the limit of liability is £ 8 per ton of tonnage.

Under the 1957 Convention, the limit of liability per ton of the ship's tonnage is as follows :

- Article 3 : fr. 1,000 Poincaré;
- Article 3 : fr. 3,100 Poincaré (should the occurrence have caused personnel injuries only);
- Article 3 : fr. 3,100 Poincaré (should the occurrence have caused both personal injuries and damage to property, but with the proviso that the first frs. 2,100 Poincaré per ton of tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal injury claims. Should such first portion be insufficient to pay personal injury claims in full, the unpaid balance ranks equally with the claims in respect of damage to property).

(For the 1924 and 1957 Conventions, see Annex III).

(Pour le texte des articles 2, 3 et 4 de la Convention de 1910, et explications corollaires, voir Annexe II).

C. *Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*

C'était la Convention internationale sur la responsabilité des propriétaires de navires de mer signée à Bruxelles le 25 août 1924, qui réglait les questions touchant à cette limitation de responsabilité, mais pour obvier à certaines critiques le Comité Maritime International a repris l'étude du problème. C'est ainsi qu'une nouvelle Convention a été signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Il convient de noter :

- que la Convention de 1924 est toujours en vigueur pour les Etats qui l'ont ratifiée et n'ont pas ratifiée la Convention de 1957;
- que la Convention de 1957 est entrée en vigueur pour les Etats qui l'ont ratifiée le 31 mai 1968.

Quels sont les cas où la limitation de responsabilité est possible ? Les Conventions de 1924 et de 1957 énumèrent ces cas : article 1er de la Convention de 1924, et article I^e, a, b et c de la Convention de 1957.

Il convient de noter particulièrement que dans le désir de procurer aux victimes de dommages — corporels ou matériels — une indemnisation suffisante, les tribunaux de tous les pays ont tendance à interpréter restrictivement les textes autorisant la limitation.

Aux termes de la Convention de 1924, la limitation de responsabilité est la valeur du navire (estimée à des époques déterminées selon les cas), du fret et des accessoires du navire. Pour certaines créances, cette valeur ne doit dépasser £ 8 st. par tonneau de jauge (art. 1 et 3).

En ce qui concerne les créances pour mort ou lésions corporelles, la limitation de responsabilité est de £ 8 par tonneau de jauge.

Aux termes de la Convention de 1957, la limitation de responsabilité est, par tonneau de jauge du navire :

- article 3, 1.000 francs Poincaré;
- article 3, 3.100 francs Poincaré (au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels);
- article 3, 3.100 francs Poincaré, (au cas où l'événement a donné lieu à des dommages corporels et matériels, mais en sachant qu'une première partie de 2.100 francs Poincaré par tonneau de jauge est exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels.

(Dans le cas où la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé vient en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels).

(Pour les Conventions de 1924 et de 1957, voir Annexe III).

II. CONFLICTS BETWEEN THE LIABILITY RULES UNDER INTERNATIONAL MARITIME LAW AND UNDER INTERNATIONAL NUCLEAR LAW

This part of the study consists of two chapters :

- A. priority of international maritime Conventions over nuclear Conventions;
 - B. the carrier considered as an operator.
- A. *Priority of International Maritime Conventions over Nuclear Conventions*

Provisions will be found in the Paris and Vienna Conventions by virtue of which international agreements in the field of transport which were in force or open for signature at the date of those Conventions are to prevail over the latter.

These provisions are as follows :

Paris Convention, Article 6 as amended by the 1964 Additional Protocol

a) The right to compensation for damage caused by a nuclear incident may be exercised only against an operator liable for the damage in accordance with this Convention...

b) Except as otherwise provided in this Article, no other person shall be liable for damage caused by a nuclear incident, but this provision shall not affect the application of any international agreement in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention.

Vienna Convention, Article II

1) The operator of a nuclear installation shall be liable for nuclear damage upon proof that such damage has been caused by a nuclear incident...

5) Except as otherwise provided in this Convention, no person other than the operator shall be liable for nuclear damage. This, however, shall not affect the application of any international Convention in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature.

The « focusing » on the person of the operator of all proceedings for the recovery of compensation for damage suffered has thus received a setback and maritime carriers have found their liability brought into play on the basis of texts which were very different from those drawn up to deal with nuclear damage.

Such is the case in particular, for a shipowner carrying nuclear substances, in regard to :

II. CONFLITS ENTRE LES REGLES DE RESPONSABILITE DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL ET DU DROIT NUCLEAIRE INTERNATIONAL

La partie de l'étude comprend, ici, deux chapitres :

- A. Priorité des Conventions internationales maritimes sur les Conventions nucléaires;
 - B. Transporteur considéré comme exploitant.
- A. Priorité des Conventions internationales maritimes sur les Conventions nucléaires**

On relève dans les Conventions de Paris et de Vienne des dispositions qui réservent la priorité aux accords internationaux qui, *dans le domaine des transports*, sont en vigueur ou ouverts à la signature à la date de ces Conventions.

Ces dispositions sont les suivantes :

Convention de Paris, Article 6
modifiée par le Protocole additionnel de 1964

a) Le droit à réparation pour un dommage causé par un accident nucléaire ne peut être exercé que contre un exploitant responsable de ce dommage, conformément à la présente Convention...

b) Sous réserve des dispositions du présent Article, aucune autre personne n'est tenue de réparer un dommage causé par un accident nucléaire; toutefois cette disposition ne peut affecter l'application des accords internationaux dans le domaine des transports qui sont en vigueur ou ouverts à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, à la date de la présente Convention.

La « canalisation » sur l'exploitant des actions en vue d'obtenir la réparation des dommages va donc se trouver mise en échec et les transporteurs maritimes verront mettre en cause leur responsabilité sur la base de textes très différents de ceux qui ont été élaborés pour les dommages nucléaires.

Tel sera le cas, notamment, pour l'armateur transportant des substances nucléaires en ce qui concerne :

Convention de Vienne, Article II.

1. L'exploitant d'une exploitation nucléaire est responsable de tout dommage nucléaire dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire...

5. Sauf disposition contraire de la présente Convention, aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un dommage nucléaire. Toutefois, la présente disposition est sans effet sur l'application de toute Convention internationale de transport qui était en vigueur ou ouverte à la signature, à la ratification ou à l'adhésion lorsque la présente Convention a été ouverte à la signature.

- contractual liability concerning the goods carried (Brussels Convention of the 25th August 1924);
- contractual liability towards passengers (Brussels Convention of the 29th April 1961. See, however, Article 14 of that Convention);
- liability in respect of torts committed against persons not parties to the contracts of carriage concerned;
- collision (Brussels Convention of the 23rd September 1910);
- passengers and crew on board the ship collided with (same Convention);
- goods and other property on board the ship collided with (same Convention).

The nature and extent of these various liabilities are set out in summarized form in the attached Table (see Annex IV).

Furthermore, in a certain number of cases, the shipowner may claim the benefit of limitations of liability to which he is entitled under the Conventions of 1924 and 1957 on the liability of shipowners, save where the shipowner is to blame.

The owner of a ship which is not carrying nuclear substances may be held liable for a nuclear incident as a result of the wrongful act or omission of his servants or agents in respect of a collision with a ship carrying nuclear substances (1910 Convention).

In such an event, a contractual liability may arise in regard to goods and persons carried by the colliding ship (1924 Convention on Bills of Lading and 1961 Convention on Passengers); there may also be liability in tort in regard to goods and persons carried by the ship collided with (1910 Convention on Collision).

Here again, the 1924 and 1957 Conventions on the Limitation of Liability of Shipowners may apply.

Where compensation has been paid to those having suffered damage, in accordance with the maritime Conventions, a right of recourse may in some cases be available against the nuclear operator on whose behalf the nuclear substances were being carried.

Any person who has paid compensation in respect of damage caused by a nuclear incident under one of the above Conventions shall, up to the amount which he has paid, acquire by subrogation *the rights under this Convention of the person suffering damage whom he has so compensated* (see Article 6(d) of the Paris Convention as amended in 1964 and Article II(5) of the Vienna Convention, and also Article IX(2) (a)).

But here we come up against the first difficulty of the system. It is possible — and this state of affairs is bound to arise in a certain number of cases — that the person suffering damage may not have been able to invoke one of the nuclear Conventions :

- la responsabilité contractuelle à l'égard des marchandises transportées (Convention de Bruxelles du 25 août 1924);
- la responsabilité contractuelle à l'égard des passagers transportés (Convention de Bruxelles du 29 avril 1961. Voir, toutefois, l'article 14 de cette Convention);
- la responsabilité délictuelle à l'égard de tiers aux contracts de transport;
- navire abordé (Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910);
- passagers et marins à bord du navire abordé (même Convention);
- marchandises et autres biens se trouvant à bord du navire abordé (même Convention).

La nature et l'étendue de ces diverses responsabilités ont été sommairement indiquées au tableau joint (voir Annexe IV).

En outre, dans un certain nombre de cas, le propriétaire de navires est susceptible de bénéficier des limitations qui lui sont accordées par les Conventions de 1924 et de 1957 sur la responsabilité des propriétaires de navires, à moins qu'il n'y ait faute du propriétaire du navire.

En ce qui concerne l'armateur d'un navire ne transportant pas de substances nucléaires, il peut être déclaré responsable d'un accident nucléaire en raison de la faute de ses préposés à l'occasion d'un abordage avec un navire transportant des substances nucléaires (Convention de 1910).

Il peut y avoir lieu, dans ce cas, à responsabilité contractuelle à l'égard des biens et personnes transportées par le navire abordeur (Convention de 1924 sur les connaissances et de 1961 sur les passagers); à responsabilité délictuelle à l'égard des biens et personnes transportées par navire abordé (Convention de 1910 sur l'abordage).

Ici également peuvent s'appliquer les Conventions de 1924 et de 1957 sur la limitation de la responsabilité du propriétaire de navires.

L'indemnisation des victimes de dommages ayant été opérée conformément aux Conventions maritimes, il y a dans certains cas possibilité de recours contre l'exploitant nucléaire pour le compte de qui les substances nucléaires étaient transportées.

Toute personne qui a réparé un dommage causé par un accident nucléaire en vertu d'une de ces Conventions acquiert par subrogation, à concurrence de la somme versée, les droits *dont la personne ainsi indemnisée aurait bénéficié en vertu de la présente Convention* [voir Article 6(d) de la Convention de Paris, modifiée en 1964 et Article II 5 de la Convention de Vienne, ainsi que l'Article IX 2(a)].

Mais là se rencontre la première difficulté du système. Il se peut, et cette situation se présentera nécessairement dans un certain nombre de cas, que la victime du dommage n'ait pas eu la possibilité d'invoquer l'une des Conventions nucléaires :

- either because the damage compensated was outside the scope of the Convention.
- or because the conditions of ratification required to put the Convention into effect have not been satisfied.

In all such cases, a shipowner who has compensated the injured party will find himself without any right of recourse, and will have to bear all the consequences of the nuclear incident.

Furthermore, such right of recourse, even when it exists, will not guarantee the shipowner concerned full repayment of all sums paid out to parties who have suffered damage.

1. He may for instance be obliged to rank pari passu with other claimants, e.g. where an accident occurs in port or near the coast;

2. As a result of the rules of jurisdiction in nuclear Conventions, he may find it necessary in order to exercise his right of action, to institute proceedings in the court of a foreign country far removed from the place of his normal business activities.

Neither is the system satisfactory to those who suffer damage.

Various situations arise in which such persons could have obtained compensation by directing their action against the operator, whereas this is not possible on the basis of maritime Conventions.

An instance of such a case is that of accidental collision, which in maritime law gives no right to compensation.

By virtue of the principle of absolute and unconditional liability adopted in the nuclear Conventions, a claim could have been made against the operator.

As regards prescription, moreover, a claim based on a maritime Convention may be barred at a time when it may still validly be put forward under the nuclear Conventions.

To sum up, the system consisting in making the maritime Conventions prevail over the nuclear Conventions destroys, to the detriment of the maritime carrier, the whole procedure intended to give some security to those providers of service whose activities are necessary to the nuclear industry.

B. The Carrier considered as an Operator

Both the Conventions of Paris and Vienna contain provisions enabling the carrier to claim, and accordingly to enjoy the legal status of an operator.

These provisions are as follows :

- soit que le dommage indemnisé n'entre pas dans le champ d'application de la Convention,
- soit que les conditions de ratification nécessaires à la mise en œuvre de la Convention ne se trouvent pas réunies.

Dans tous ces cas là, l'armateur qui aura indemnisé la victime de dommages restera sans aucun recours, et supportera entièrement les conséquences de l'accident nucléaire.

En outre, un tel recours lorsqu'il existe est loin d'assurer à l'armateur intéressé le remboursement de la totalité des sommes qu'il a payées aux victimes.

1. Il peut notamment se trouver en concours avec d'autres créanciers d'indemnité, au cas par exemple d'accident dans un port ou à proximité d'une côte;
2. Il peut être obligé pour exercer son action, du fait des règles de compétence juridictionnelle des Conventions nucléaires, d'aller plaider devant un tribunal d'un pays étranger éloigné du lieu de ses activités habituelles.

D'autre part, pour les victimes de dommages, le système n'est pas satisfaisant non plus.

En effet, dans plusieurs circonstances, les victimes auraient obtenu une indemnité en exerçant leur action contre l'exploitant alors qu'elles ne peuvent en obtenir sur la base des Conventions maritimes.

Citons, par exemple, le cas de l'abordage fortuit qui ne donne pas lieu à recours en droit maritime.

Par l'application du principe de la responsabilité objective et absolue ,qui figure dans les Conventions nucléaires, un recours contre l'exploitant aurait été possible.

En matière de prescription, d'autre part, une demande fondée sur une Convention maritime peut être considérée comme atteinte par la prescription alors qu'elle peut encore être valable aux termes des Conventions nucléaires.

En conclusion, le système qui consiste à donner la priorité aux Conventions maritimes sur les Conventions nucléaires détruit au détriment du transporteur maritime tout le système destiné à donner une certaine sécurité aux prestataires de service dont l'activité est nécessaire à l'industrie nucléaire.

B. Transporteur considéré comme exploitant

Les deux Conventions de Paris et de Vienne prévoient la possibilité pour le transporteur, de revendiquer la qualité, et le statut juridique par conséquent, de l'exploitant.

Ces textes sont les suivants :

Paris Convention, Article 4(d) :

A Contracting Party may provide by legislation that, under such terms as may be contained therein and upon fulfilment of the requirements of Article 10(A) (1), a carrier may, at his request and with the consent of an operator of a nuclear installation situated in its territory, by decision of the competent public authority, be liable in accordance with this Convention in place of that operator. In such a case for the purposes of this Convention the carrier shall be considered, in respect of nuclear incidents occurring in the course of carriage of nuclear substances, as the operator of a nuclear installation on the territory of the Contracting Party whose legislation so provides.

Vienna Convention, Article II(2)

The Installation State may provide by legislation that, in accordance with such terms as may be specified therein, a carrier of nuclear material or a person handling radioactive waste may, at his request and with the consent of the operator concerned, be designated or recognized as operator in the place of that operator in respect of such nuclear material or radioactive waste respectively. In this case, such a carrier or such person shall be considered, for the purposes of this Convention, as the operator of a nuclear installation situated within the territory of that State.

A comparison of the amounts of liability, on the one hand under the nuclear Conventions and on the other under the international maritime Conventions, makes it easy to understand the hopeless situation in which nuclear operators at present find themselves in regard to maritime carriage of nuclear substances, since shipowners are little inclined to accept a liability of which they cannot relieve themselves by insurance in the normal way, unless they ask insurers of nuclear hazards to cover them under the same conditions as the operator whose place they would take. But in so doing the shipowner might not be fully covered, first, should the waters in which his ships navigate and the ports where they put in not be within the jurisdiction of a country signatory to the nuclear Conventions, and secondly, should his liability not be subject to limitation in terms of either the maritime or the nuclear Conventions, as a result of the competent courts holding him to be at fault.

(1) which lays down the conditions under which an operator is to provide and maintain insurance cover or financial security to meet his liability.

Convention de Paris - Article 4(d).

La législation d'une Partie Contractante peut prévoir qu'à des conditions qu'elle détermine, un transporteur peut être substitué, en ce qui concerne la présente Convention, à un exploitant d'une installation nucléaire située sur le territoire de la dite Partie Contractante, par décision de l'autorité publique compétente, à la demande du transporteur et avec l'accord de l'exploitant si les conditions requises à l'Article 10(a) (¹) sont remplies. Dans ce cas, le transporteur est considéré, aux fins de la présente Convention, pour les accidents nucléaires survenus en cours de transport de substances nucléaires, comme exploitant d'une installation nucléaire située sur le territoire de la dite Partie Contractante.

La comparaison des montants des responsabilités découlant d'une part des Conventions nucléaires et d'autre part des Conventions internationales maritimes permettra de comprendre la situation pour le moment inextricable dans laquelle se trouvent les exploitants nucléaires pour le transport par mer de matières nucléaires, les armateurs se souciant peu d'endosser une responsabilité dont ils ne peuvent pas se décharger par le moyen d'une assurance classique, sauf à demander aux assureurs atomiques de les couvrir dans les mêmes conditions que l'exploitant dont ils prendraient la relève. Mais ce faisant l'armateur pourrait ne pas être complètement garanti d'une part, parce que les eaux que fréquentent ses navires et les ports où ils font escale ne ressortiraient pas d'un pays signataire des Conventions nucléaires et d'autre part, dans le cas où sa responsabilité ne pourrait pas être limitée au regard des Conventions, tant maritimes que nucléaires, parce que les juges compétents reconnaîtraient sa faute.

Convention de Vienne - Article II 2

L'Etat où se trouve l'installation (nucléaire) peut disposer dans sa législation que, dans des conditions qui pourront y être spécifiées, un transporteur de matières nucléaires ou une personne manipulant des déchets radioactifs peut, à sa demande et avec le consentement de l'exploitant intéressé, être désigné ou reconnu comme l'exploitant, à la place de celui-ci, en ce qui concerne respectivement les matières nucléaires ou les déchets radioactifs. En pareil cas, ce transporteur ou cette personne sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme l'exploitant d'une installation nucléaire dans le territoire de cet Etat.

(¹) Qui fixe les conditions dans lesquelles l'exploitant doit avoir et maintenir une assurance ou garantie financière pour faire face à sa responsabilité.

The focusing of claims on the operator, and the absolute nature of his liability under the Paris and Vienna Conventions, thus do not provide a solution to the problem of liability in the field of carriage by sea, due to the effect of international Conventions, and whether such liability remains with the operator/shipowner or whether it is transferred to the maritime carrier.

III. EXISTING GAPS IN THE SYSTEM OF INTERNATIONAL NUCLEAR LAW PROPER IN REGARD TO MARITIME QUESTIONS

The first difficulty arises owing to the fact that not all States will ratify the nuclear Conventions.

The disadvantages of this situation were stressed at the time of the signature of the Paris Convention, which included European States only, and accordingly the Vienna Conference drew up a new Convention under the auspices of the United Nations. But, even within this extended framework, cases will occur where a maritime carrier ordered to pay compensation on the basis of a maritime Convention will, as we have seen, be unable to exercise the right of recourse provided for in the nuclear Conventions. Liability for a nuclear incident will thus, in such an event, remain with the maritime carrier.

Moreover, nuclear Conventions apply only to incidents arising and to damage suffered on the territories of Contracting States.

This excludes not only incidents occurring and damage suffered on the territory of non-Contracting States but also damage arising on the high seas.

The remedies open to a party suffering damage from a nuclear incident in the course of carriage are thus different according to whether such a party is on the territory of a State which is signatory to the Paris Convention or on some other territory.

In the first case, the injured party has two remedies available :

- a) a claim against the operator liable under the Paris Convention;
- b) a claim against the maritime carrier liable under the standard maritime Conventions provided the party causing the damage and the injured party belong to the countries which are signatory to those Conventions.

In the second case, two remedies are also available :

- a) a claim against the maritime carrier liable under the standard maritime Conventions, where the party causing the damage and the injured party belong to countries which are signatory to those Conventions.
- b) a claim under common law in any other event.

La canalisation sur l'exploitant, l'objectivité de sa responsabilité résultant des Conventions de Paris et de Vienne ne permettent donc pas de résoudre le problème de la responsabilité dans le domaine du transport par mer en raison de l'application des Conventions internationales, que cette responsabilité continue à reposer sur l'exploitant chargeur ou qu'elle soit transférée sur le transporteur maritime.

III. BRECHES EXISTANTES DANS LE SYSTEME DU DROIT NUCLEAIRE INTERNATIONAL LUI-MEME EN MATIERE MARITIME

La première difficulté vient de ce que tous les Etats ne ratifieront pas les Conventions nucléaires.

Les inconvénients résultant de cette situation avaient été soulignés lors de la signature de la Convention de Paris qui ne groupait que des Etats européens et c'est la raison pour laquelle la Conférence de Vienne a élaboré une nouvelle Convention sous l'égide de l'O.N.U. Mais, même dans ce cadre élargi, il se trouvera des cas dans lesquels un transporteur maritime condamné sur la base d'une Convention maritime, ne pourra pas, nous l'avons vu, exercer le recours prévu par les Conventions nucléaires. L'accident nucléaire restera donc, dans ce cas, à la charge du transporteur maritime.

D'autre part, les Conventions nucléaires s'appliquent uniquement aux accidents survenus et aux dommages subis sur les territoires d'Etats Contractants.

Ceci exclut non seulement les accidents survenus et les dommages subis sur le territoire d'Etats non Contractants, mais aussi les dommages situés en haute mer.

Les voies de recours offertes à la victime d'un accident nucléaire au cours d'un transport sont donc différentes selon que la victime se trouve sur le territoire d'un Etat signataire de la Convention de Paris ou sur un autre territoire.

Dans le premier cas, la victime a deux voies de recours :

- contre l'exploitant responsable aux termes de la Convention de Paris;
- contre le transporteur maritime responsable aux termes des Conventions traditionnelles maritimes si l'auteur du dommage et la victime appartiennent à des pays signataires des Conventions.

Dans le second cas, les voies de recours sont également doubles :

- contre le transporteur maritime responsable aux termes des Conventions traditionnelles maritimes si l'auteur des dommages et la victime appartiennent à des pays signataires des Conventions;
- selon le droit commun dans l'autre cas.

We shall see that the shipowner's liability under the standard maritime Conventions bears no comparison, whenever the owner is able to rely on the limitation they afford him, with that borne by a nuclear operator. To cover the latter, all the resources of the insurers in the operator's country have been mobilised and by means of reinsurance between all existing atomic insurance pools, the amount covered does not exceed 15 million E.M.A. units of account, i.e. the maximum liability of the operator (Paris Convention, Article 7).

How can it then be contemplated that the shipowner should run the risk of bearing an unlimited liability in the nuclear field, when such a liability for practical purposes cannot be insured against ?

In addition, to conclude this study of the reasons which hamper the carriage of nuclear goods, it should be mentioned that the Paris Convention provides in Article 3(a) (ii) (2), that the operator is not liable for damage caused to the means of transport, in the absence of a legislative provision to that effect (Article 3(c)) by a Contracting country, enabling damage to the means of transport to be included, provided that in no case may such inclusion have the effect of reducing the liability of the operator for other forms of damage to an amount less than 5 million E.M.A. u/a.

Article IV 5(b) and 6 of the Vienna Convention contains similar provisions.

The result is that, even in cases where the national law of the operator enables damage to the means of transport to be covered, the shipowner is not sure of having all damage suffered by the ship covered by the operator where other claims for damage to property or personal injuries have a preferential right to be met out of the same capital fund.

IV. TENTATIVE CONCLUSIONS

The need to protect those persons who are associated with the nuclear industry (in the present case the maritime carriers), by making insurance of the risks involved possible, was one of the concerns of the drafters of nuclear Conventions. It was intended to achieve this aim by focusing all claims for damages on the operator, who, alone, was to be « held » responsible : this result has not been achieved in the maritime context.

These Conventions were based on a desire to protect victims of nuclear incidents :

a) by relieving them of the need to establish the cause of the incident;

Nous allons voir que la responsabilité de l'armateur dans le cadre des Conventions maritimes traditionnelles est sans commune mesure, lorsque l'armateur pourra se prévaloir de leur limitation, avec celle qui pèse sur l'exploitant nucléaire. Pour cette dernière garantie, toutes les ressources des assurances nationales du pays de l'exploitant ont été mobilisées, et par voie de réassurance entre tous les pools atomiques existants le montant garanti ne dépasse pas 15 millions d'u/c AME (¹), montant qui correspond au maximum de responsabilité de l'exploitant (Convention de Paris — Article 7).

Comment peut-on, dans ces conditions, envisager que l'armateur puisse courir le risque d'assumer une responsabilité illimitée dans le domaine nucléaire, lorsque cette responsabilité est pratiquement inassurable ?

Ajoutons pour terminer l'étude des raisons qui font obstacle au transport de marchandises nucléaires, que la Convention de Paris stipule, dans son Article 3(a) (ii) 2, que l'exploitant n'est pas responsable des dommages causés au moyen de transport, à moins d'une disposition législative [Article 3(c)] d'un pays contractant permettant d'inclure le dommage au moyen de transport, à condition qu'en aucun cas cette inclusion n'ait pour effet de réduire la responsabilité de l'exploitant pour les autres dommages à un montant inférieur à 5 millions d'u/c AME.

L'Article IV 5 b et 6 de la Convention de Vienne reprend les mêmes dispositions.

Il en résulte que, même dans le cas où la législation nationale de l'exploitant permet de garantir les dommages au moyen de transport, l'armateur n'est pas certain de voir les dégâts causés au navire couverts par l'exploitant lorsqu'il y a d'autres dommages matériels ou corporels qui sont réglés en priorité sur le même capital.

IV. ESSAI DE CONCLUSION

C'est la nécessité de protéger les personnes associées à l'industrie nucléaire (ici les transporteurs maritimes) en permettant l'assurance des risques assurés qui a été l'une des préoccupations de ceux qui ont préparé les Conventions nucléaires. Ce but devait être atteint par la « canalisation » de toutes les actions en responsabilité vers l'« exploitant » seul responsable : ce résultat n'a pas été atteint en matière maritime.

D'autre part, ces Conventions ont été inspirées par le désir de protéger les victimes d'accidents nucléaires :

- a) en les dispensant de faire la preuve de la cause de l'accident;

(¹) Unités de compte de l'Accord Monétaire Européen.

- b) by vesting jurisdiction in a single court as a result of the above focusing;
- c) by providing a very substantial fund to meet their claims.

By the effect of the maritime Conventions, which prevail over the nuclear Conventions, all these advantages are cancelled.

Hence, when in 1962 the international Convention on nuclear ships was signed in Brussels, it was decided to include an Article (Article XIV) providing that such Convention would prevail over other maritime Conventions.

It would seem that these are the lines along which a solution should be sought to the problems alluded to in this note; such was also the advice given by the Association Française de Droit Maritime when asked by the International Maritime Committee for an opinion on the provisions of the Paris Convention and their effect on carriage by sea.

Nevertheless, valid effect cannot be given to such a provision until all the Conventions, both maritime and nuclear, have been ratified by all parties concerned, and this is difficult to achieve.

In order to obtain a clearer view of the various regimes of nuclear and maritime liability, it may be useful to recall the various levels of liability under the nuclear Conventions.

The first such level consists in liability under Article 7(b) of the O.E.C.D. Convention, which sets at 15 million E.M.A. u/a the maximum liability of the operator; it is provided however that any Contracting State may lay down a higher or lower figure, but in no event less than 5 million E.M.A. u/a.

The supplementary Convention to the O.E.C.D. Convention, known as the Brussels Supplementary Convention of 31st January 1963, lays down two additional steps in liability and compensation pursuant to Article 15(b) of the Paris Convention. The second level consists in bringing the first ceiling for compensation specified in national legislation up to 70 million E.M.A. u/a, this share of compensation being borne by the State to which the responsible operator belongs [Supplementary Convention, Article 3(b) (ii)]. A third share, carrying this figure of 70 million to 120 million E.M.A. u/a is to be borne by the whole of the States which have adhered to the Brussels Supplementary Convention [Article 3(b) (iii)], according to the scale for contributions specified in article 12 of the Supplementary Convention.

The comparison drawn between the international Conventions which are known as « marine » and those known as « nuclear », enables the following basic ideas to be put forward :

1. When, at different times, the High Contracting Parties considered the question as to whether or not it was possible to study and determine questions regarding the liability of carriers and shipowners

- b) en rendant un seul tribunal compétent du fait de la canalisation;
- c) en assurant aux victimes un « fonds » très substantiel.

Par le jeu des Conventions maritimes, primant les Conventions nucléaires, tous ces avantages se trouvent annulés.

Aussi, lorsqu'en 1962 a été signée à Bruxelles la Convention internationale sur les navires à propulsion nucléaire, il a été décidé d'insérer un article (l'Article XIV) prévoyant que cette Convention aurait priorité sur les autres Conventions maritimes.

C'est en ce sens qu'il faudrait semble-t-il, rechercher la solution des problèmes signalés dans cette note et c'est ce qu'avait préconisé l'Association Française du Droit Maritime lorsqu'elle avait eu à donner son avis au C.M.I. au sujet des dispositions de la Convention de Paris et de leur incidence sur les transports maritimes.

Toutefois, une telle disposition ne peut valablement être mise en œuvre qu'autant que toutes les Conventions, maritimes et nucléaires, ont été ratifiées par toutes les parties intéressées: ce qui est difficilement réalisable.

Afin de mieux apprécier les divers régimes de responsabilité nucléaire et maritime, il convient de rappeler les différents paliers de responsabilité découlant des Conventions nucléaires.

Le premier palier est constitué par la responsabilité découlant de l'Article 7(b) de la Convention de l'OCDE qui fixe à 15 millions d'u/c AME le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant; il est convenu cependant que le législateur de chaque pays Contractant pourra retenir un chiffre plus élevé, ou moins élevé sans qu'il puisse être inférieur à 5 millions d'u/c AME.

La Convention complémentaire à la Convention de l'O.C.D.E. dite Convention complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963, fixe deux autres paliers de responsabilité et d'indemnisation supplémentaire en application de l'Article 15(b) de la Convention de Paris. Le second palier consiste dans l'élévation du premier plafond de réparation retenu par les législations nationales à 70 millions d'u/c AME, cette tranche d'indemnisation étant à la charge de l'Etat dont relève l'exploitant responsable [Convention complémentaire Article 3 b (ii)]. Une troisième tranche portant ce plafond de 70 à 120 millions d'u/c AME est à la charge de la Communauté des Etats ayant adhéré à la Convention complémentaire de Bruxelles [Article 3b (iii)], selon une clé de répartition prévue à l'Article 12 de la Convention complémentaire.

Le parallèle fait entre les Conventions internationales « maritimes » et celles dites « nucléaires » permet de dégager les idées-forces suivantes :

1. Lorsque, à diverses reprises, les Hautes Parties Contractantes se sont penchées sur le point de savoir comment dans le domaine international on pouvait étudier et trancher les questions touchant à la

in the international field, it was never anticipated at any time that carriers or owners might take on board merchandise, or meet en route ships carrying merchandise, as dangerous as nuclear products.

2. The provision which leads to the result that nuclear Conventions cease to have effect as soon as maritime carriage is involved cannot be regarded as conclusive, since it may be likened to an unfounded statement which does not rest on any prior study of the questions of law and fact, which nevertheless require a well-considered solution :

- in law, because the principles involved in « absolute liability » cannot be merged into those governing « liability based on fault »; in the unlikely event of it being decided to burden maritime carriage with the financial consequences of « unconditional » compensation, this would amount to inducing the High Contracting Parties to operate a complete transformation of the international law of the Brussels Maritime Conventions, whose bases and limits of compensation have a long tradition of recognition and application;
- in fact, because even if it were decided to hold the shipowner liable, either as carrier or as owner, for the risks involved in the carriage of radioactive materials, this would only « transfer » the problem without thereby solving it;
indeed, it is neither the « fault » which may be taken into consideration to determine the consequences of a collision in terms of damage, nor a finding involving any other fault of navigation giving rise to damage to property or physical injury, which should form the basis of the new law, but the presence on board a ship of an essentially dangerous product.

Annex I

THE RULES OF THIRD PARTY LIABILITY IN INTERNATIONAL MARITIME LAW

Contractual Liability of Maritime Carriers

a) The Brussels International Convention of the 25th August 1924 determines the relations between carriers and shippers in the international context where carriage is covered by a bill of lading or similar document.

This Convention has been ratified by a large number of States (see list of ratifications annexed); moreover, in a certain number of

responsabilité du transporteur et du propriétaire de navires, il n'a jamais été envisagé, à aucun moment, que les dits transporteur et propriétaire puissent prendre à bord, ou rencontrer sur la route des bâtiments véhiculant des marchandises aussi dangereuses que des produits nucléaires;

2. La stipulation d'où il résulte que les effets des Conventions nucléaires s'arrêtent là où il y a transport maritime ne saurait être concluante puisqu'elle peut être comparable à une affirmation gratuite qui ne repose sur aucune étude préalable des questions de droit et de fait qu'il convenait cependant de résoudre sérieusement :

— en droit, car les principes retenus pour la « responsabilité objectivé » ne peuvent pas se confondre avec ceux de la « responsabilité déterminée par la faute »;

si, contre toute attente, on décidait d'imposer aux transports maritimes les conséquences pécuniaires de la réparation « objectivité », on conduirait par là même les Hautes Parties Contractantes à transformer complètement le droit international des Conventions maritimes de Bruxelles dont les bases et les limites d'indemnisation ont été reconnues et appliquées de toute tradition;

— en fait, car alors même qu'on déciderait que l'armateur fût responsable comme transporteur, ou comme propriétaire, des risques occasionnés par le transport des matières radioactives, on ne ferait que « déplacer » la question sans pour autant la résoudre;

ce n'est pas, en effet, la « faute » qui peut être prise en considération pour déterminer les suites dommageables d'un abordage, ou l'appréciation de telle autre faute nautique entraînant le préjudice matériel et corporel, mais bien la seule présence à bord d'un navire d'un produit éminemment dangereux qui doit polariser le droit nouveau.

Annexe I

LES REGLES DE RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

Responsabilité contractuelle du transporteur maritime

a) La Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 règle les rapports entre transporteurs et chargeurs sur le plan international en cas de transport sous connaissance ou document similaire.

Cette Convention a été ratifiée par un grand nombre d'Etats (voir liste des ratifications en annexe); en outre, dans un certain nombre de relations internationales intéressant des Pays non Contractants, il y est fait référence par une clause couramment appelée « Paramount Clause ».

international transactions involving non-Contracting States, reference is made thereto by the use of a clause commonly known as the « paramount clause ».

Finally, some of the countries which have not ratified the Convention have nevertheless introduced into their internal legislation provisions which reproduce to some extent those of the Convention (e.g. Morocco and Tunisia).

Accordingly, the Brussels Convention of 1924 may be regarded as the basis of the law governing the contractual liability of maritime carriers (the solutions adopted in the Convention are often known even today as « the Hague Rules », this being the name of the agreement between shippers and carriers on which it is based).

Study of amendments to the 1924 Convention on certain points was instigated by the International Maritime Committee as long ago as 1949. This work led to an amending Protocol, which was signed in Brussels on the 23rd February 1968.

This Protocol will not come into force until a certain number of countries have ratified it or adhered to it (see Article 13 thereof). It is too early to say whether these requirements will be met in the near future. However, it will be necessary to bear in mind the consequences of this Protocol becoming applicable, in connection with drawing up rules which, in turn, can only become applicable some time hence.

If one were to sum up briefly the main features of the system introduced by the Brussels International Convention of 1924, it would be necessary to stress that this Convention first of all lists a certain number of cases in which the carrier is exempted from liability, among them being faults of the Master in navigating or managing the ship.

When a maritime carrier is unable to bring himself within one of these cases of exemption, he is entitled to limit his liability (Article 4 of the Convention).

Under the 1924 Convention, this limit is £ 100 (gold) per package or unit.

The Protocol of 23rd February 1968 amends, *inter alia*, the provisions relating to limitation. Henceforth the shipper has a choice between an amount calculated per package and unit, at the fixed rate of 10.000 francs Poincaré, and an amount calculated per kilogramme lost or damaged, at the rate of 30 francs Poincaré per kilogramme. In addition, when the goods are placed in a container or other « loading unit » the limit is calculated on a bulk basis, or else per package within the container, if so stated in the bill of lading.

It should be mentioned that whenever the value of the goods has been declared, such value determines the limit of the carrier's liability.

The 1924 Brussels Convention does not apply to deck cargo or to live animals.

Enfin, certains pays qui n'ont pas ratifié la Convention, ont cependant introduit dans leur législation interne des dispositions qui s'inspirent dans une certaine mesure de celles de la Convention (c'est le cas pour le Maroc et la Tunisie, par exemple).

On peut considérer, par conséquent, que la Convention de Bruxelles de 1924 est la base du droit de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime (on désigne souvent encore les solutions adoptées par la Convention sous le nom de « Règles de La Haye », nom de l'accord entre chargeurs et transporteurs d'où elle tire son origine).

La modification de la Convention de 1924 sur certains points a été mise à l'étude par le Comité Maritime International dès 1949. Ces travaux ont abouti à un Protocole de modification, signé à Bruxelles le 23 février 1968.

L'entrée en vigueur de ce Protocole n'aura lieu que lorsqu'un certain nombre de ratifications et d'adhésions auront été recueillies (voir Article 13 du Protocole). On ne peut, dès maintenant, prévoir si ces conditions seront rapidement réunies. Toutefois, il sera nécessaire d'envisager les conséquences de l'application de ce Protocole dans l'élaboration de règles qui, elles-mêmes, ne pourront s'appliquer que dans un délai plus ou moins long.

Si l'on veut, en quelques mots, résumer les principaux traits du système de la Convention internationale de Bruxelles de 1924, il faut souligner que cette Convention énumère, tout d'abord, un certain nombre de cas d'exonération de la responsabilité du transporteur, parmi lesquels figurent les fautes nautiques du capitaine.

Lorsque le transporteur maritime ne peut pas invoquer l'un de ces cas exceptés, il peut alors limiter sa responsabilité (Article 4 de la Convention).

Aux termes de la Convention de 1924, la limite est de £ 100 or par colis ou unité.

Le Protocole du 23 février 1968 modifie, notamment, les dispositions relatives à la limitation. Le chargeur aura désormais le choix entre une somme calculée par colis ou unité, et fixée à 10.000 fr. Poincaré et une somme calculée par kilo perdu ou avarié, et fixée à 30 fr. Poincaré par kilo. En outre, lorsque les marchandises sont groupées dans un container ou toute autre « unité de charge », le calcul de la limite s'opère globalement ou, au contraire, par colis à l'intérieur du container selon le libellé porté au connaissance.

Signalons que toutes les fois que la valeur de la marchandise a été déclarée, la limite de la responsabilité du transporteur est fixée à cette valeur.

La Convention de Bruxelles de 1924 laisse hors de son champ d'application les marchandises en pontée et les animaux vivants.

Although the Convention is mainly concerned with the carrier's liability in regard to the goods carried, there is a provision dealing with the shipper's liability in certain events. As we shall see below, this provision is in complete contradiction with the articles dealing with the carriage in the nuclear Conventions. It is contained in paragraph 3 of Article 4 which is worded as follows : « the shipper shall not be liable for loss or damage sustained by the carrier or the ship arriving or resulting from any cause without the act, fault, or neglect of the shipper, his agents or servants ».

Finally, reference may be made to Article 6 which permits special agreements to be entered into in respect of particular goods, when the shipment is not an ordinary commercial one and the character or condition of the property to be carried or the circumstances are such as to justify a special agreement.

It would seem that this Article would make it possible to insert clauses in bills of lading adapted to the carriage of radioactive materials, which would differ in regard to the liability and obligations of carriers from those contained in bills of lading which are subject to the Convention rules.

b) A certain number of States have not ratified the Convention. All have reserved a certain scope for the application of their internal law.

A certain number of cases will thus arise in which application either of the law of the court before which a claim is brought, or of the law specified by the system of conflict of laws applied by such a court, will involve applying in regard to the maritime carrier's liability a national law containing different provisions from those of the Convention and frequently different limits.

c) When carriage is effected in the form of total or partial charter, the contract between the carrier and the shipper is evidenced by a charterparty. No international Convention is then applicable and most national laws leave the parties considerable freedom of contract in this field.

Accordingly, the provisions of such charterparties govern all matters connected with the carrier's liability.

Model contracts have been prepared by associations of shipowners and of shippers. Such contracts are very numerous and vary considerably. In addition, the printed clauses are generally supplemented by written clauses drawn up by the brokers who normally deal in such matters.

It would not seem that, so far, the carriage of radioactive materials had frequently involved a charterparty, but since this could occur in the future, it seemed necessary to us to draw one's attention to the legal regime of freedom of contract applicable to such agreements.

Bien que la Convention traite principalement de la responsabilité du transporteur à l'égard de la marchandise transportée, une disposition traite de la responsabilité éventuelle du chargeur. Comme nous le verrons plus loin, cette disposition est en contradiction complète avec les articles relatifs aux transports des Conventions nucléaires. Il s'agit du paragraphe 3 de l'Article 4 qui s'exprime de la façon suivante : « Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient d'une cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés ».

Enfin, citons l'Article 6 qui autorise les Conventions spéciales, pour des marchandises déterminées lorsqu'il ne s'agit pas de cargaisons commerciales ordinaires, et que la condition des biens à transporter et les circonstances sont de nature à justifier une Convention spéciale.

Il semble que cet Article permette d'étudier des clauses de connaissances appropriées au transport des matières radioactives, différentes quant à la responsabilité et aux obligations des transporteurs, de celles des connaissances soumis aux règles de la Convention.

b) Un certain nombre d'Etats n'ont pas ratifié la Convention. Tous, d'autre part, ont réservé un certain domaine d'application à leurs lois internes.

Il se présentera donc un certain nombre de cas dans lesquels l'application de la loi du tribunal saisi du litige ou de la loi désignée par le système de conflit de loi appliquée par le tribunal saisi conduira à l'application d'une loi nationale sur la responsabilité du transporteur maritime comportant des modalités différentes de la Convention et, fréquemment, des limites différentes de celles de la Convention.

c) Lorsque le transport s'effectue par le moyen d'un affrètement total ou partiel, le contrat entre transporteur et chargeur est constaté par une charte-partie. Aucune Convention internationale n'existe ici, et la plupart des législations nationales reconnaissent aux parties une large liberté contractuelle en ce domaine.

Par conséquent, ce sont les dispositions de ces chartes qui règlent tout ce qui touche à la responsabilité du transporteur.

Des contrats-types ont été élaborés par les groupements d'armateurs et de chargeurs. Ces contrats sont très nombreux et très variés. Les clauses imprimées sont, de plus, complétées le plus souvent par des clauses manuscrites établies par les courtiers qui traitent habituellement de ces contrats.

Il ne semble pas que, pour l'instant, le transport de matières radioactives ait donné lieu fréquemment à des contrats d'affrètement, mais cela pouvant se présenter dans l'avenir, il nous a paru nécessaire d'attirer l'attention sur le régime juridique de liberté contractuelle propre à ces contrats.

Annex II

LIABILITY IN CASE OF COLLISION

The International Convention of the 23rd September 1910 on collisions has been ratified by a large number of countries (see list of ratifications annexed).

It provides as follows :

Article 2 :

« If the collision is accidental, if it is caused by force majeure, or if the cause of the collision is left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them.

This provision is applicable notwithstanding the fact that the vessels, or any one of them, may be at anchor (or otherwise made fast) at the time of the casualty. »

Article 3 :

« If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability to make good the damages attaches to the one which has committed the fault. »

Article 4 :

« If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree or the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

The damages caused, either to the vessels or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportion, and even to third parties a vessel is not liable for more than such proportion of such damages.

In respect of damages caused by death or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without prejudice however to the right of the vessel which has paid a larger part than that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this Article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

It is left to the law of each country to determine, as regards such right to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board. »

It will be seen that, under the above Convention, the fault of the ship causing the collision (or the faults of both ships, where both are to blame) is the basis of liability whenever it can be established.

Annexe II

RESPONSABILITE EN CAS D'ABORDAGE

La Convention internationale du 23 septembre 1910 en matière d'abordage a été ratifiée par un grand nombre de pays (voir liste des ratifications en annexe).

Aux termes de ses dispositions :

Article 2 :

« Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident ».

Article 3 :

« Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. »

Article 4 :

« S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent Article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord ».

On voit que, d'après cette Convention, la faute du navire abordeur (ou les fautes des deux navires, s'il y a faute commune) est le fondement de la responsabilité toutes les fois qu'elle peut être prouvée.

In addition, where loss takes the form of death or personal injury, the ships in fault are jointly and severally liable, subject to a subsequent right of recourse by a ship which has paid more than its share.

Finally, if no fault can be established, losses are borne by those who have suffered them.

All these provisions are bound to come into conflict with those of the nuclear Conventions.

Annex III

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS

All the maritime States recognise the shipowner's right to claim a limitation of his liability in a certain number of cases.

But, on the one hand, these cases are not identical and on the other, the modes of limitation differ under different laws.

It was in order to remove the uncertainty arising from dissimilar systems, that the International Maritime Committee devoted its efforts to working out international Conventions designed to settle this question.

The first such Convention was signed in Brussels on the 25th August 1924. As it had only been ratified by a few countries and a number of criticisms had been levelled against it, the International Maritime Committee studied the problem afresh. A new Convention was signed on the 10th October 1957.

The present position is as follows :

The 1924 Convention is still in force as regards those States which ratified it and have not ratified the 1957 Convention.

The 1957 Convention came into force, for those States which ratified it, on the 31st May 1968.

A certain number of countries which have not ratified either Convention tend to apply their own national law whenever proceedings are instituted in their courts.

As regards the cases in which limitation is possible, if we restrict our examination to the system set up by the 1924 and 1957 Conventions, we shall see that both these Conventions proceed by listing such cases.

Article 1 of the 1924 Convention and Article 1(a), (b) and (c) of the 1957 Convention set out the cases where limitation is possible.

Article 2 of the 1924 Convention and Article 1(4) of the 1957 Convention list the cases where limitation is not permitted.

D'autre part, en ce qui concerne les dommages causés par mort ou blessures, les navires en faute sont tenus solidairement — sauf recours ultérieur de celui qui a payé plus que sa part.

Enfin, lorsqu'aucune faute ne peut être prouvée, chacun supporte les dommages qu'il aura subis.

Tous ces textes se heurteront nécessairement aux dispositions des Conventions nucléaires.

Annexe III

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

Tous les pays maritimes reconnaissent au propriétaire de navire le droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité dans un certain nombre de circonstances.

Mais, d'une part, ces circonstances ne sont pas les mêmes, d'autre part, les modalités de la limitation diffèrent selon les législations.

C'est pour remédier à l'incertitude née de l'existence de systèmes dissemblables, que le Comité Maritime International a travaillé à l'élaboration de Conventions internationales destinées à régler cette question.

Une première Convention a été signée à Bruxelles le 25 Août 1924. Cette Convention n'ayant recueilli qu'un petit nombre de ratifications et ayant fait l'objet de critiques, le Comité Maritime International a repris l'étude de ce problème. Une nouvelle Convention a été signée le 10 octobre 1957.

La situation actuelle est la suivante :

La Convention de 1924 est toujours en vigueur en ce qui concerne les Etats qui l'ont ratifiée et n'ont pas ratifié la Convention de 1957.

La Convention de 1957 est entrée en vigueur, pour les Etats qui l'ont ratifiée, le 31 mai 1968.

Un certain nombre de pays n'ayant ratifié ni l'une ni l'autre de ces Conventions sont susceptibles d'appliquer leurs lois nationales toutes les fois que leurs tribunaux seront saisis.

En ce qui concerne les cas où la limitation est possible, si nous nous bornons à examiner le système des Conventions de 1924 et de 1957, nous constatons que l'une et l'autre de ces Conventions procèdent par la voie de l'énumération.

L'Article 1er de la Convention de 1924 et l'Article 1er a, b et c de la Convention de 1957 énoncent les cas où la limitation est permise.

L'Article 2 de la Convention de 1924 et le 4^e de l'Article 1er de la Convention de 1957, énumèrent les cas où la limitation ne peut pas être invoquée.

The provisions of these various enactments are resumed and compared in a Table (see Annex IV).

However, it is necessary to draw attention to a very important point. In their desire to provide those who have suffered damage — whether in the form of personal injuries or of damage to property — with adequate compensation the courts in all countries have tended to interpret strictly the provisions authorizing limitation.

Moreover, since both Conventions provide that the limitations shall not apply where the shipowner is personally to blame, the courts have endeavoured to discover a fault on his part and thus hold him liable without limit.

In connection with a number of serious accidents caused by explosion or fire, the courts have endeavoured to bring into play the liability of the shipowners by finding that they have not adequately informed the master of the ship of the dangers peculiar to the cargo on board. Thus, when the « Grandcamp » blew up in the port of Texas City where she was loading a cargo of ammonium nitrate, the American courts of first instance held that the Compagnie Générale Transatlantique which owned the ship was personally at fault and thus could not limit its liability.

This decision was later reversed, but the fact remains that other cases of the same kind have been decided in the same way.

Consequently, the shipowner is never safe from a legal decision depriving him of the benefit of limitation.

Un tableau (voir Annexe IV) reprend et compare les dispositions de ces différents textes.

Mais il faut attirer l'attention sur un point très important. Dans leur désir de procurer aux victimes de dommages — corporels ou matériels — une indemnisation suffisante, les tribunaux de tous les pays ont une tendance à interpréter restrictivement les textes autorisant la limitation.

En outre, les deux Conventions prévoyant que la limitation ne joue pas en cas de faute personnelle du propriétaire de navire, les tribunaux s'efforcent de découvrir une telle faute et de le rendre ainsi responsable de façon illimitée.

A l'occasion de plusieurs accidents importants dus à des explosions, ou à des incendies, les tribunaux ont cherché à mettre en cause la responsabilité des propriétaires de navires en déclarant qu'ils n'avaient pas suffisamment informé leurs capitaines des dangers spécifiques de la cargaison chargée.

C'est ainsi que lors de l'explosion du « Grandcamp », dans le port de Texas City où il chargeait une cargaison de nitrate d'ammonium, les tribunaux américains de première instance estimèrent que la Compagnie Générale Transatlantique, armateur du navire, avait commis une faute personnelle et ne pouvait, de ce fait, limiter sa responsabilité.

Cette décision a été ultérieurement réformée, mais il n'en reste pas moins que d'autres affaires du même ordre ont été jugées dans le même sens.

Par conséquent, le propriétaire de navire n'est jamais à l'abri d'une décision judiciaire le privant du bénéfice de la limitation.

Annex IV

LIABILITY OF MARITIME CARRIERS AND SHIPOWNERS UNDER
THE BRUSSELS INTERNATIONAL CONVENTIONS

<i>Claims</i>	<i>Relevant Provisions</i>	<i>Liability</i>	<i>Limits applicable to such liability</i>
I. Goods carried under a bill of lading	Convention of 25th August 1924	Cases other than those exempted under Article 4 of the Convention	£100 (gold) per package or unit
Goods carried under a bill of lading with a declaration of value	Convention of 25th August 1924	Cases other than those exempted under Article 4 of the Convention	The value declared
Goods carried as deck cargo or live animals	Excluded from the scope of the Convention [Article 1(c)]	As specified in the bill of lading	As specified in the bill of lading
Goods carried under a charterparty	Excluded from the scope of the Convention [Article 5(2)]	As specified in the charterparty	<p>As specified in the charterparty Note : there is superimposed on these various limitations of liability based on the terms of the contract of carriage, the limitation of the shipowner's liability.</p> <p>Article 8 of the 1924 Convention states : « The provisions of the present Convention are without prejudice to the rights and obligations of the carrier under any law now in force relating to limitation of liability of owners of seagoing ships ».</p> <p>Under Article 1(2) and (3) of the Convention of 25th August 1924 on limitation of the shipowner's liability, limitation may be claimed in regard to compensation due for</p>

Annexe IV

RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES ET DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES
SELON LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE BRUXELLES

<i>Créanciers d'indemnité</i>	<i>Textes applicables</i>	<i>Responsabilité</i>	<i>Limites applicables à cette responsabilité</i>
I. Marchandises transpor-tées sous connaissance	Convention du 25 août 1924	Cas autres que les cas d'exonération prévus à l'article 4 de la Con-vention	£ 100 or par colis ou unité
	Convention du 25 août 1924	Cas autres que les cas d'exonération prévus à l'article 4 de la Con-vention	Valeur déclarée
	Exclues du domaine d'application de la Con-vention (Art 1er C)	Librement fixée par les clauses du connais-sance-ment	Librement fixée par les clauses du connais-sance-ment
	Exclues du domaine d'application de la Con-vention (Art 5 § 2)	Librement fixée par les clauses du connais-sance-ment	Librement fixée par les clauses du connais-sance-ment
Marchandises transpor-tées en pontée ou ani-maux vivants	Exclues du domaine d'application de la Con-vention (Art 1er C)	Librement fixée par les clauses du connais-sance-ment	Librement fixée par les chartes-parties.
Marchandises transpor-tées sous charte-partie	Exclues du domaine d'application de la Con-vention (Art 5 § 2)	Librement fixée par les clauses du connais-sance-ment	<i>Nota:</i> à ces diverses limitations applicables à la responsabilité fondée sur le contrat de transport, se superpose la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire.

L'article 8 de la Convention de 1924 prévoit en effet, que : « Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ». Aux termes de l'article 1er, 2°

Claimants

Relevant Provisions

Liability

damage suffered by the cargo entrusted to the master for the purpose of carriage and in respect of all obligations resulting from bills of lading. The limit is the value of the ship, the freight and the ship, the freight and the ship's accessories, determined in accordance with the provisions of the Convention; the amounts thus calculated must not exceed £ 8 sterling per ton of the ship's tonnage.

Under Article 1(1)(a) of the Convention of 10th October 1957, the limitation may be claimed in respect of any loss of or damage to any property on board the ship. Such limit is set at a total figure of frs. 1.000 Poincaré per ton of the ship's tonnage (1).

Limits provided in the 1924 Convention on liability of shipowners or in the 1957 Convention, according to nationality of the ships involved, and the waters in which the collision occurred, i.e.:

- a) under Articles 1 and 3 of the 1924 Convention.
- b) under Article 3 of the Convention of 1957.

II.	Ship suffering collision and its cargo, if the fault of the other ship is established	Convention of 23rd September 1910	Liability of the ship causing the collision
-----	---	-----------------------------------	---

Value of the ship, the freight and the ship's accessories determined in accordance with the provisions of this Convention, the amount thus calculated not to exceed a total sum of £ 8 sterling per ton of the ship's gross tonnage.

b) under Article 3 of the Convention of 1957.

(1) Franc Poincaré = ± fr. 0.33 (precisely 0.3275)

Créanciers d'indemnité

Responsabilité

Textes applicables

Limites applicables à cette responsabilité

et 3^e de la Convention du 25 août 1924 sur la responsabilité du propriétaire de navire, la limitation peut être invoquée à l'égard des indemnités dues à raison des dommages causés à la cargaison remise au capitaine pour être transportée et à l'égard de toutes les obligations résultant des connaissances La limite est la valeur du navire, du fret et des accessoires, déterminée conformément aux dispositions de la Convention; les sommes ainsi obtenues ne doivent pas dépasser £ 8 sterling par tonneau de jauge du navire. Aux termes de l'Article 1er, 1, a, de la Convention du 10 octobre 1957, la limitation peut être invoquée pour toutes pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire. Cette limite est fixée à une somme totale de 1.000 fr. Poincaré (¹) par tonneau de jauge du navire

Limites de la Convention de 1924 sur la responsabilité du propriétaire de navire ou de celle de 1957, selon la nationalité des navires intéressés, et les eaux dans lesquelles s'est produit l'abordage, c'est-à-dire :

- aux termes des Articles 1 et 3 de la Convention de 1924.

la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire déterminés conformément aux dispositions de cette Convention, la somme ainsi obtenue ne pouvant pas dépasser une somme totale de £ 8 sterling par

II. Navire abordé et cargaisons du navire abordé, en cas de faute prouvée du navire abordeur	Convention du 23 septembre 1910	Responsabilité du navire abordeur
---	---------------------------------	-----------------------------------

(1) le F Poincaré = ± F 0,33 (exactement 0,3275)

<i>Claimants</i>	<i>Relevant Provisions</i>	<i>Liability</i>	<i>Limits applicable to such liability</i>
Where both colliding ship and ship collided with are to blame	Convention of 23rd September 1910 do	Liability shared in proportion to the share of blame attaching to each party	A total amount of frs. 1,000 Poincaré per ton of the ship's tonnage.
Passengers in the ship collided with where the fault of the colliding ship is established	Convention of 23rd September 1910	Liability falls on the colliding ship	<p>Limits laid down in the 1924 or 1957 Convention on liability of shipowners according to the nationality of the ships concerned and the waters in which the collision occurred, namely:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) under Articles 1, 3 and 7 of the 1924 Convention the value of the ship, the freight and the ship's accessories determined in accordance with the provisions of this Convention, the sum thus calculated not to exceed a total amount of £ 8 sterling per ton of the ship's gross tonnage and, in addition, a <i>supplementary sum of £ 8 sterling per ton of gross tonnage</i> b) under Article 3 of the 1957 Convention : if the occurrence has given rise to personal injuries only, a total sum of frs. 3,100 Poincaré per ton of the ship's tonnage. c) if the occurrence has given rise both to personal injuries and to damage to property, a total sum of frs 3,100 Poincaré per ton of the ship's tonnage, a first portion of frs. 2,100 Poincaré per ton of tonnage

Créanciers d'indemnité**Textes applicables****Limites applicables à cette responsabilité**

tonneau de jauge brut du navire et, en outre,
une somme supplémentaire de £ 8 sterling par tonneau de jauge brute.

b) aux termes de l'Article 3 de la Convention de 1957

une somme totale de 1.000 fr. Poincaré par tonneau de jauge du navire.

idem

Limites de la Convention de 1924 sur la responsabilité du propriétaire de navire de 1924 ou de 1957 selon la nationalité des navires intéressés et les eaux dans lesquelles s'est produit l'abordage, c'est-à-dire :

a) aux termes des Articles 1, 3 et 7 de la Convention de 1924

la valeur du navire, du fret et des accès- soires du navire déterminés conformément aux dispositions de cette Convention, la somme obtenue ne pouvant dépasser une somme totale de £ 8 sterling par tonneau de jauge brute du navire, et, en outre, *une somme supplémentaire de £ 8 sterling par tonneau de jauge brute*

b) aux termes de l'Article 3 de la Convention de 1957

au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3.100 fr. Poincaré par tonneau de jauge du navire

Claimants

Relevant Provisions

Limits applicable to such liability

being exclusively appropriated to the payment of such personal claims, the second portion of frs 1,000 Poincaré per ton of the ship's tonnage being appropriated to payment of property claims, provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank equally with the property claims for payment against the second portion of the fund

Passenger in the ship collided with, where both the colliding ship and the ship collided with are to blame.

Convention of 23rd September 1910

Liability shared in proportion to the degree of blame attaching to the respective ships

do

Passengers in the colliding ship and the ship collided with, against the owner of the ship in which they are travelling (contractual liability)

Convention of 29th April 1961

Liability of the ship in which claimant is carried

Limit laid down by Article 6 of the 1961 Convention : frs 250,000 Poincaré per passenger. Under Article 14, this Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage

Damage caused to third parties on land or on water

Convention of 25th August 1924

Liability for the act or default of the master, crew, pilot or any other person in the service of the ship

The limit is the value of the ship, freight and ship's accessories, determined in accordance with the provisions of the Convention; the amounts thus calculated are not to exceed £ 8 sterling per ton of the ship's tonnage

Créanciers d'indemnité

Limites applicables à cette responsabilité

Textes applicables

<i>Créanciers d'indemnité</i>	<i>Textes applicables</i>	<i>Responsabilité</i>
	c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3.100 fr. Poincaré par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2.100 francs Poincaré par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1.000 fr. Poincaré par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds	
Passagers du navire abordé, en cas de faute commune du navire abordé et du navire abordeur	Convention du 23 septembre 1910	Responsabilité partagée selon la gravité des fautes respectivement commises
Passagers du navire abordeur et du navire abordé, à l'égard du propriétaire du navire dont ils sont les passagers (responsabilité contractuelle)	Convention du 29 avril 1961	Responsabilité du navire transporteur Limite fixée par l'Article 6 de la Convention de 1961 : 250.000 fr. Poincaré par passager. Aux termes de l'Article 14, cette Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires

Claimants

Relevant Provisions

Liability

Limits applicable to such liability

Obligation to remove the
wreckage of a ship that
has sunk

Liability under national
law

do

Remuneration for as-
sistance and salvage

Conventions of 25th
August 1924 and 23rd
September 1910

Contractual liability

The limit is the value of the ship, freight
and accessories, determined in accordance
with the provisions of the Convention

Owner's liability for
general average contri-
butions.

Convention of 25th
August 1924

Contractual liability

The limit is the value of the ship, freight
and accessories, determined in accordance
with the provisions of the Convention

Loss of life of, or
personal injury to, any
person, whether on land
or water, caused by the
act, neglect or default of
any person on board the
ship or any person not
on board for whose act,
neglect or default the
owner is responsible; pro-
vided, however, that in
regard to this last class
of person the act, neglect
or default is one which
occurs in the navigation
or the management of the
ship or in the loading,
carriage or discharge of
its cargo or in the em-
barkation, carriage or dis-

Convention of 10th
October 1957

Liability under the law
of tort

Limit fixed at frs 3.100 Poincaré per ton
of the ship's gross tonnage where the occur-
rence has only given rise to personal claims

Limit fixed at the same sum where the
event has also given rise to property claims
frs 2.100 Poincaré being however appro-
priated to meet claims for personal injury

Limites applicables à cette responsabilité

Responsabilité

Textes applicables

Créanciers d'indemnité

Dommage à des tiers à terre ou sur l'eau

Convention du 25 août 1924

Responsabilité pour faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire

La limite est la valeur du navire, du fret et des accessoires, déterminée conformément aux dispositions de la Convention; les sommes ainsi obtenues ne doivent pas dépasser £ 8 sterling par tonneau de jauge du navire

Obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé

Convention du 25 août 1924 et du 23 septembre 1910

Responsabilité découlant d'une loi nationale

idem

Rénumération d'assistance et de sauvetage

Convention du 25 août 1924

Responsabilité contractuelle

La limite est la valeur du navire, du fret et des accessoires, déterminée conformément aux dispositions de la Convention

Part contributive incomptant au propriétaire dans les avaries communes

Convention du 25 août 1924

Responsabilité contractuelle

idem

Mort ou lésion corporelle de toute personne se trouvant sur terre ou sur l'eau causée par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord ou de toute personne ne se trouvant pas à bord

Convention du 10 octobre 1957

Responsabilité délictuelle

La limite fixée à 3.100 fr. Poincaré par tonneau de jauge brute du navire au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels

La limite fixée à la même somme au cas où l'événement a également donné lieu à des dommages matériels, 2.100 fr. Poincaré étant alors réservés aux créanciers pour dommage corporel

embarkation of the passengers

<i>Claimants</i>	<i>Relevant Provisions</i>	<i>Liability</i>	<i>Limits applicable to such liability</i>
Removal of wrecks, raising of sunken ships, etc.	Convention of 10th October 1957	Liability under the law of tort	Limit fixed at 1,000 Poincaré per ton of the ship's gross tonnage
C laims for assistance, salvage, or contribution in general average	Convention of 10th October 1957	Contractual liability	No limit to the shipowner's liability (such claims are in fact limited to the value of the ship and its accessories by reason of the rules of assistance and general average)
All claims based on the fault of the shipowner	Conventions of 25th August 1924 and 10th October 1957	Liability under the law of tort	No limit to liability

P.S. The Poincaré Franc is a unit defined as equivalent in value to 65.5 mg of 900/1,000 fine gold (this is the precise definition of the Poincaré Franc as given in Article 2 of the Monetary Law of 25th June 1928). The Franc instituted by the Order of 27th December 1958 was declared on 29th December 1958 to the International Monetary Fund of Bretton Woods as weighing 0.18 gr. pure (1.000) fine gold. To be more precise this Franc corresponds to mg 180.0000159.

(1,000)

Therefore, as compared to the present Franc, the value of the Poincaré Franc is : $\frac{65.5 \times 900}{180 \quad 1,000} = 0.3275$.

Créanciers d'indemnité

Textes applicables

Toutes les réclamations

Créanciers d'indemnité

faute se rapporte à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers

Relèvement des épaves, renflouement, etc.

Convention du 10 octobre 1957

Toutes les réclamations fondées sur la faute du propriétaire du navire

Convention du 25 août 1924 et Convention du 10 octobre 1957

Convention du 25 août 1924 et Convention du 10 octobre 1957

Responsabilité délictuelle

Limité fixée à 1.000 fr. Poincaré par tonneau de jauge brute du navire.

Responsabilité contractuelle

Pas de limite de responsabilité du propriétaire du navire (ces créances se trouvent limitées à la valeur du navire et des accès soires du fait du droit de l'assistance et des avaries communes)

Aucune limite de responsabilité

P.S. Le Franc Poincaré est considéré comme se rapportant à une unité constituée par 65,5 mg d'or au titre de 900/1.000es d'or fin (c'est exactement la définition du Franc Poincaré telle qu'elle a été posée à l'article 2 de la loi monétaire du 25 juin 1928).

Le Franc créé par l'Ordonnance du 27 décembre 1958 a été déclaré le 29 décembre 1958 au Fonds Monétaire International de Breitton Woods comme ayant un poids de 0,18 gr. d'or fin c'est-à-dire, au titre de 1.000/1.000es. D'une façon plus précise, ce Franc a été déclaré comme correspondant à mg 180,0000159.

Par conséquent, comparé au Franc actuel, le Franc Poincaré vaut $\frac{65,5 \times 900}{180 \quad 1.000} = 0,3275$.

3.

NOTE ON ENGLISH LAW

by

Mr. P. BONASSIES

*Professor at the Faculty of Law
of the University of Aix-Marseille*

The aim of this note is very limited; it simply adds a few supplementary remarks to Mr. Rembauville-Nicolle's report, the problems considered in that report from the standpoint of international maritime law being herein dealt with from the standpoint of English law. The note will be brief, first, because the author does not claim more than moderate competence in the subject, and secondly because in practice the rules of English law are, in regard to maritime matters, as nearly identical as possible to those of general international law. That this is so is due partly to the fact that international rules drew heavily on English law at the time when they were formulated, and partly to the fact that the British Government has always been particularly careful not only to ratify international Conventions, but also to bring the provisions of its domestic maritime law (i.e. those provisions concerned with seafaring activities which have no international features) into line with the provisions of the Conventions it has ratified. Thus, on the 1st August 1924, even before the discussions at international level had been brought to a conclusion, the United Kingdom incorporated in its domestic law the provisions of Hague rules on carriage, under the terms of a bill of lading (Carriage of Goods by Sea Act, hereinafter called C.O.G.S.A.), and similarly, as early as 1958, it brought its domestic law into line with the provisions of the Brussels Convention of 1957 relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, being also the first among all the maritime nations to ratify that Convention, on 18th February 1959.

The same similarities are to be found in the nuclear field. The Act of 1965 (Nuclear Installations Act) like its predecessor, the Act of 1959, follows principles similar to those of the Paris, Brussels and Vienna Conventions. Just as they do, it leaves room for the traditional rules of maritimes law — although there are some divergences. These divergences are, however, of a minor nature. In all essential particulars, the correlations which exist between English law and internation-

3.

NOTE SUR LE DROIT ANGLAIS

par

Monsieur P. BONASSIES

*Professeur à la Faculté de droit
de l'Université d'Aix-Marseille*

L'objet de la présente note est très limité; il essaie seulement d'apporter quelques indications complémentaires au rapport de M. Rembault-Nicolle, les problèmes que ce rapport envisage du point de vue du droit maritime international étant abordés dans le présent document du point de vue du droit anglais. Son contenu sera bref, d'abord en raison de la compétence très relative de son auteur, ensuite en raison du fait que les règles du droit anglais sont en matière maritime aussi proches que possible des règles du droit commun international. Il en est ainsi d'une part parce que ces règles internationales ont été largement inspirées par les règles du droit anglais lui-même à l'époque de leur rédaction, d'autre part parce que le gouvernement britannique s'est toujours montré particulièrement soucieux non seulement de ratifier les conventions internationales, mais aussi d'harmoniser les dispositions de son droit maritime interne (c'est-à-dire les dispositions s'appliquant aux relations maritimes n'ayant aucun caractère international) avec celles des conventions qu'il ratifiait. C'est ainsi que la Grande-Bretagne le 1er août 1924, avant même que les discussions internationales n'eussent été menées à leur terme, insérait dans son droit interne les dispositions des règles de la Haye sur les transports sous connaissance (Carriage of Goods by Sea Act, cité COGSA), comme elle a, dès 1958, harmonisé son droit interne avec les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, convention qu'elle devait ratifier la première de toutes les nations maritimes, le 18 février 1959.

Les mêmes convergences se retrouvent en matière nucléaire. La loi anglaise de 1965 (Nuclear Installations Act), comme celle de 1959 qui la précédait, s'inspire de principes analogues à ceux des Conventions de Paris, Bruxelles et Vienne. Comme elles aussi, elle réserve une certaine place aux règles traditionnelles du droit maritime — encore qu'ici certaines divergences apparaissent. Ces divergences, cependant, sont mineures. Pour l'essentiel, les corrélations existant entre le droit an-

al maritime law will enable us to follow the main outline of Mr. Rembauville-Nicolle's contribution, considering in turn the contractual liability of the shipowner who carries nuclear substances, and his liability to third parties (particularly in the case of collision).

I. CONTRACTUAL LIABILITY OF THE MARITIME CARRIER OF NUCLEAR SUBSTANCES

I. a) *General rules*

The general pattern of the maritime carrier's liability in English law is exactly the same as that which rules international maritime law. In the case which is most common, that of carriage under the terms of a bill of lading, the carrier, who is normally required to deliver the goods in the same condition in which he received them, will be exonerated from any liability for damage suffered by goods carried if he is able to prove that such damage is due to one of the numerous causes listed as exceptions both in the C.O.G.S.A. and in the 1924 Convention, such as the master's default in the navigation or the management of the ship, perils of the sea, insufficiency of packing, latent defects, quality or vice of the goods. Should the carrier be unable to provide such proof, and be ordered to pay compensation to the owner of the damaged goods, his liability would be limited to the equivalent of £ 100 (gold) per package or unit.

It is more difficult to find the solution when carriage under a bill of lading is effected by a ship which has been chartered under a charterparty. In practice, however, it may be said that liability remains to a great extent with the shipowner, since the bills of lading will generally have been signed by the captain or by one of his agents and will thus render him liable, unless they contain a statement in very clear terms that the captain is acting for account of the charterer.

Finally, where carriage is effected under the terms of a voyage charter, the liability of the shipowner-carrier is to a great extent determined by the provisions of the charterparty, which normally provides for numerous excepted cases from which such liability is excluded.

I. b) *Application to the carriage of nuclear substances*

In regard to the carriage of nuclear substances, it will be noted in the first place that United Kingdom nuclear legislation, both in the 1965 Act and in that of 1959, provides that the principle of the sole liability of the operator of a nuclear installation shall not affect the operation of the C.O.G.S.A. [Nuclear Installations Act, 1965, Section 12(4)].

If, however, it is desired to define exactly the practical scope of these provisions, it is necessary to distinguish between the liability

glaïs et le droit maritime international justifient que l'on reprenne ici dans ses grandes lignes le plan de la communication de M. Rembault-Nicolle, pour étudier successivement la responsabilité contractuelle de l'armateur transporteur de substances nucléaires, et d'autre part sa responsabilité à l'égard de tiers (notamment en matière d'abordage).

I. LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

I. a. *Règles générales*

Le schéma général de la responsabilité du transporteur maritime en droit anglais est strictement identique à celui qui prévaut en droit maritime international. Dans le cas le plus fréquent, celui d'un transport couvert par un connaissance, le transporteur, qui reste normalement tenu de restituer la marchandise dans l'état où il l'a reçue, sera exonéré de toute responsabilité pour dommages subis par une marchandise transportée s'il fait la preuve que ce dommage a son origine dans l'un des nombreux cas exceptés énumérés par le COGSA britannique comme par la Convention de 1924, telle la faute du capitaine dans la navigation ou l'administration du navire, les périls de la mer, l'insuffisance d'emballage, le vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise. Au cas où le transporteur ne pourrait faire cette preuve, et serait condamné à indemniser le propriétaire des marchandises endommagées, sa responsabilité serait limitée à l'équivalent de 100 livres-or par colis ou unité.

Les solutions sont plus difficiles à dégager lorsque le transport sous connaissance est effectué par un navire qui a fait l'objet d'un affrètement par charte-partie. En pratique cependant, on peut dire que l'armateur-fréteur du navire reste assez largement responsable, les connaissances ayant le plus souvent été signées par son capitaine ou l'un de ses agents et engageant sa responsabilité, à moins qu'ils ne portent une mention très claire que le capitaine agit pour le compte de l'affréteur.

Au cas enfin où le transport est réalisé dans le cadre d'un affrètement au voyage, la responsabilité du fréteur-transporteur est largement déterminée par les stipulations de la charte-partie, lesquelles prévoient en général de nombreux cas exceptés où cette responsabilité est écartée.

I b. *Application au transport de substances nucléaires*

S'agissant du transport de substances nucléaires, on notera d'abord que la loi nucléaire britannique, dans son texte de 1965 comme dans celui de 1959, dispose que le principe de responsabilité exclusive de l'exploitant d'une installation nucléaire n'affecte pas l'application du COGSA (Nuc. Inst. Act 1965, sect. 12, § 4).

of the carrier towards the owner of the nuclear substances and his potential liability towards the owners of other goods which may accidentally suffer radiation or be destroyed.

As regards the owner of the nuclear substances, it would be very difficult for the liability of the carrier to be brought into play, since the carrier is exonerated from all liability when the damage which has been caused arises — as would be the case — out of the very nature of the goods, a notion which is interpreted fairly generously by English courts. However, extremely delicate problems might arise if an accident were to be caused both through the nuclear nature of the goods and through the carrier's default (the principle of « focusing » of liability being excluded *ex hypothesis*, by reason of the savings provisions in the Act of 1965, under which the C.O.G.S.A. remains applicable).

As to the position of the carrier with regard to other merchandise damaged by a nuclear incident, any liability falling on the carrier would depend on the circumstances in which the incident occurred. In the case of a nuclear incident that was to all practical intents unforeseeable, the carrier could claim that the damage arose « otherwise than through his act or omission or that of his agents or representatives » — this being precisely one of the exceptions from liability [C.O.G.S.A., Section IV (2) (m)]. But where the accident is one which would appear to have been avoidable, e.g. by the use of more adequate stowing arrangements, the carrier might be unable to satisfy the court that the damage had occurred « without his actual fault or privity » [C.O.G.S.A., Section IV(2) (q)]

However, in such a case, the special nature of the nuclear incident which caused the damage would have some bearing on the matter: after having compensated the shippers whose goods had suffered damage, the carrier could exercise a right of recourse against the nuclear operator responsible for the substances involved — such a right of recourse being excluded only in the case of intentional wrongdoing or recklessness [Nuclear Installations Act, 1965, Sections 12(4) and 13(5)].

II. LIABILITY OF THE SHIOPWNER-CARRIER TOWARDS THIRD PARTIES (particularly in case of collision)

An incident involving nuclear substances during their carriage may cause loss or damage to third parties who are unconcerned with such carriage — damage caused to another ship following a collision, or damage to property or injury to persons on land or in a port following nuclear contamination. However, the problems arising out of the reparation of such damage appear, in English law, to have little relation to the rules of maritime law.

Si l'on veut préciser la portée concrète de ces dispositions, il faut cependant distinguer entre la responsabilité du transporteur à l'égard du propriétaire des substances nucléaires et sa responsabilité éventuelle à l'égard des propriétaires d'autres marchandises accidentellement irradiées ou détruites.

A l'égard du propriétaire des substances nucléaires, la responsabilité du transporteur ne pourrait être que très difficilement mise en jeu, le transporteur étant exonéré de toute responsabilité quand le dommage causé provient — comme ce serait le cas — de la nature propre de la marchandise, notion assez largement entendue par les tribunaux anglais. Cependant, des problèmes très délicats seraient susceptibles de se poser au cas où l'accident résulterait à la fois de la nature nucléaire de la marchandise et d'une faute du transporteur (le principe de la canalisation des responsabilités étant par définition écarté, du fait même des dispositions de l'*Act* de 1965, réservant l'application du COGSA).

En ce qui concerne la situation du transporteur à l'égard des autres marchandises endommagées par l'accident nucléaire, l'affirmation de son éventuelle responsabilité dépendrait des circonstances de l'accident. En cas d'accident nucléaire pratiquement imprévisible, le transporteur pourrait faire valoir que le dommage est dû à une « cause ne provenant pas de son fait ou de sa faute ou du fait ou de la faute de ses agents ou préposés » — ce qui est précisément un cas excepté de responsabilité (COGSA, Art. IV, 2, m). Mais en présence d'un accident dont on penserait qu'il aurait pu être évité, par exemple par l'utilisation d'un conditionnement plus adéquat, le transporteur risquerait de ne pas pouvoir convaincre le juge que le dommage est intervenu « sans sa faute ou sa participation » (COGSA, Art. IV, 2, q).

Dans ce cas toutefois, le caractère original de l'accident nucléaire source du dommage ne serait pas sans conséquences : après avoir indemnisé les chargeurs dont les marchandises auraient subi des dommages, le transporteur pourrait exercer un recours contre l'exploitant nucléaire responsable des substances concernées — ce recours n'étant exclu que dans le cas de faute intentionnelle ou de faute absolument inexcusable (Nucl. Inst. Act., 1965, sect. 12, § 4 et 13, § 5).

II. RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR-TRANSPORTEUR A L'EGARD DES TIERS (notamment en cas d'abordage).

Un accident, survenu à des substances nucléaires en cours de transport, peut être cause de dommages pour des tiers étrangers au transport — dommage causé à un navire tiers après abordage, ou dommage causé à des biens ou à des personnes à terre ou dans un port par contamination nucléaire. Les problèmes posés par la réparation de tels dommages paraissent, en droit anglais, échapper cependant assez largement aux règles du droit maritime.

Under the Act of 1965, the principle of sole liability of the nuclear operator applies (subject to what has been said above as to maintaining the provisions of the C.O.G.S.A.) in the event of any incident occurring during carriage of the nuclear substances, provided that such carriage is in a British ship or the substances are consigned to a British operator [Nuclear Installations Act 1965, Sections 7(2), 10(2) and 13(2)]. No specific provision of the Act suggests that the principle of exclusive liability of the operator should be subordinated in this case, e.g. to the special legal rules applicable to collisions (which are more or less identical in English law with those of the 1911 Convention). On the contrary, the 1965 Act expressly provides that in the event of an incident occurring in the course of carriage thus defined (carriage in a British ship or to the site of a British operator), the provisions of the Merchant Shipping Act relating to the right of the party suffering damage to bring an action *in rem* against the ship and the provisions relating to limitation of the liability of the shipowner, are to be excluded. The fact remains nevertheless, that the provisions of the 1965 Act do not, in our opinion, cover all the situations in which a third party might seek to implicate the owner of a ship carrying nuclear substances with liability. For instance, it could be suggested that the rules of general maritime law might govern the liability of a shipowner of foreign nationality (and belonging to a non-Signatory Country of an international nuclear Convention), whose ship was merely calling at a British port where, if the nuclear substances involved were being carried from a third party country to another third party country, the aforesaid general maritime law would apply both as regards the basis of the shipowner's liability and as regards his right to limit such liability.

II. a) *Basis of the shipowner's liability*

In the absence of a general principle of liability, which does not exist in English law, the rules applicable in this case are complex, subject to various qualifications and indeed somewhat obscure, and we will therefore limit our comments to a few remarks of a general nature.

1. It is certain that the shipowner would be liable for his own default or that of his servants, — e.g. if the precautions specified by the shipper were not observed. Liability would then be incurred on the basis of the tort of *negligence*.

2. Even in the absence of fault on the part of the shipowner or his servants, it is not impossible that the courts might hold the shipowner-carrier liable for damage resulting directly from nuclear radiation. It is true that the English courts have not yet agreed to the rules laid down in the case of *Rylands v. Fletcher* being taken over in maritime law, under which any person harbouring dangerous substan-

Aux termes des dispositions de la loi nucléaire de 1965, le principe de responsabilité exclusive de l'exploitant nucléaire s'applique en effet (sous réserve de ce qui a été dit *supra* pour le maintien de l'application du COGSA) en cas d'accident survenu pendant le transport des substances nucléaires, dès lors que ce transport est effectué sur un navire britannique ou à destination d'un exploitant britannique (Nucl. Inst. Act., 1965, sect. 7,2; 10,2 et 13,2). Aucune disposition particulière de l'*Act* ne permet de considérer que le principe de responsabilité exclusive de l'exploitant devrait ici s'incliner, par exemple, devant les règles particulières au droit de l'abordage (à peu près identiques en droit anglais à celles de la Convention de 1911). Au contraire, l'*Act* de 1965 prévoit expressément qu'en cas d'accident survenu lors d'un transport ainsi défini (transport sur un navire britannique ou à destination d'un exploitant britannique), les dispositions du *Merchant's Shipping Act* concernant le droit de la victime d'exercer contre le navire une action *in rem*, comme les dispositions concernant la limitation de responsabilité de l'armateur, devraient être écartées. Il reste que les dispositions de l'*Act* de 1965 ne recouvrent pas, à notre sens, toutes les situations dans lesquelles la responsabilité de l'armateur d'un navire transporteur de substances nucléaires est susceptible d'être mise en cause par un tiers. Par exemple, on peut penser que ce sont les règles du droit maritime général qui régiraient la responsabilité d'un armateur étranger (et appartenant à un pays non signataire d'une Convention internationale nucléaire) dont le navire ferait simplement escale dans un port britannique — les substances nucléaires transportées l'étant d'un pays tiers vers un autre pays tiers, ledit droit maritime général s'appliquant ici tant en ce qui concerne le fondement de la responsabilité de l'armateur qu'en ce qui concerne la faculté pour celui-ci de limiter cette responsabilité.

II a. *Fondement de la responsabilité de l'armateur*

En l'absence d'un principe général de responsabilité, que ne connaît pas le droit anglais, les règles ici applicables sont complexes, très nuancées sinon imprécises, et l'on se bornera à faire quelques observations d'ordre très général.

1. Il est certain que la responsabilité de l'armateur serait engagée en cas de faute de sa part ou de la part de l'un de ses préposés — par exemple en cas de non-respect des précautions prévues par l'expéditeur. La responsabilité serait alors mise en cause sur la base du délit civil de *négligence*.

2. Même en l'absence de faute de l'armateur ou de ses préposés, il n'est pas impossible que les tribunaux ne déclarent l'armateur-transporteur responsable du dommage résultant directement de l'irradiation nucléaire. Sans doute, les juges anglais n'ont pas jusqu'ici admis que l'on puisse étendre au droit maritime la règle posée par l'arrêt *Ryland*

ces on his *land* is liable for any damage caused by the dissemination of such substances (for a case excluding application of the rule in a maritime context, see *Miller Steamship Co. v. Overseas Tankship, The Wagon Mound*, No 2, which was the decision of the Supreme Court of New South Wales — an Australian court, but which was in fact applying English law — 1963, 1 Lloyd's Reports, 402). But, on the other hand, the most recent decisions appear to favour the extension to maritime cases of the notion of *nuisance*, which covers cases in which a person brings about by his own action and, in some instances at least, without wrongful intent, a situation which is dangerous or harmful. In particular, one may note that, in the famous case of *The Wagon Mound*, the Court admitted the fact that the ship-owner, having allowed fuel oil to escape from his ship, this constituted a *nuisance* (*Miller Steamship Co. v. Overseas Tankship, The Wagon Mound* No 2, a decision of the Privy Council, on appeal following the decision cited above, 1966, 1 Lloyd's Reports 657). It would seem that the idea could be applied without great difficulty to straightforward cases of contamination by nuclear substances occurring in the absence of any explosion.

3. Whatever the basis on which the liability of the shipowner is brought into play, the same difficult problem arises, namely that of causal connection.

As in other legal systems, English law includes a legal concept of the chain of causation. Although a person may have committed a fault, he or she is not required to make good all damage which may appear to be physically attributable to such an act, but only such damage as is linked with the wrongful act by a particular chain of causation. More specifically, if we limit ourselves to the most recent stage in a body of case law which has developed, a person is required under English law to make good such damage as was reasonably foreseeable at the time of the act. But the example of the *Wagon Mound* case, in which the court finally decided that it was to be anticipated that the fuel oil which had spread about the harbour was liable to become ignited and to set fire to the other ships berthed there, shows that the concept of reasonably foreseeable consequence must be broadly interpreted, and no doubt it would be in the case of anything which is so widely recognised as dangerous as nuclear substance.

II b. *Limitation of the shipowner's liability*

As we have already noted, English law is particularly close to international maritime law in this respect, the provisions of the latter having been based at the outset upon English legislation. We will merely mention that a maritime carrier of nuclear substances, if exceptionally held liable pursuant to the provisions of general maritime law,

v. *Fletcher*, selon laquelle une personne qui conserve sur sa *terre* des substances dangereuses est responsable du dommage causé par la dissémination de ces substances (voir, comme écartant l'application de la règle en matière maritime, l'arrêt *Miller Steamship Co. v. Overseas Tankship*, *The Wagon Mound* n° 2, décision de la Cour Suprême de New South Wales — juridiction australienne, mais appliquant en fait le droit anglais — 1963 1 Lloyd's Report, 402). Mais à l'opposé, la jurisprudence la plus récente paraît favorable à l'extension en matière maritime de la notion de *nuisance*, notion qui recouvre les cas dans lesquels une personne crée par son activité, et, dans certains cas au moins, en dehors de toute faute, une situation dangereuse ou dommageable. En particulier, on notera que, dans le célèbre cas *The Wagon Mound*, les juges ont admis que constituait une *nuisance* le fait pour un armateur d'avoir laissé du mazout s'échapper de son navire (*Miller Steamship Co. v. Overseas Tankship*, *The Wagon Mound* n° 2, décision du Privy Council, en appel de la décision citée *supra*, 1966 1 Lloyd's Reports 657). L'idée pourrait être appliquée sans trop de difficultés, semble-t-il, aux cas de simple contamination par substance nucléaire intervenant en dehors de toute explosion.

3. Quel que soit le fondement sur lequel la responsabilité de l'armateur pourrait être mis en cause, un même et difficile problème se poserait, celui de la causalité.

De même que les autres droits, le droit anglo-saxon connaît un concept juridique de la causalité. Une personne, même ayant commis une faute, n'est pas tenue de réparer tous les dommages qui apparaissent matériellement comme la conséquence de ses actes, mais seulement certains dommages liés à sa faute par un lien particulier de causalité. Plus précisément, si l'on s'en tient au dernière état d'une jurisprudence qui a évolué, une personne n'est en droit anglais tenue de réparer que le dommage raisonnablement prévisible lorsqu'elle a agi. Mais l'exemple même de l'affaire du *Wagon Mound*, où les juges ont en définitive admis qu'il était prévisible que le mazout répandu dans le port était susceptible de prendre feu et d'incendier les autres navires à quai, montre que la notion de conséquences raisonnablement prévisibles doit être largement entendue, et le serait sans doute s'agissant de choses aussi communément connues comme dangereuses que des substances nucléaires.

II. b. *Limitation de responsabilité de l'armateur*

Comme nous l'avons observé, le droit anglais est ici particulièrement proche du droit maritime international, dont les dispositions ont d'ailleurs été d'abord inspirées par les textes législatifs britanniques. On se bornera donc à observer que le transporteur maritime de substance nucléaires, déclaré exceptionnellement responsable par applica-

could claim to limit his liability to an amount equal to 1,000 Poincaré francs for damage to property and 3,100 Poincaré francs if the incident had given rise to personal injuries or to both property damage and personal injuries. Such a limitation is excluded by English domestic law in the case of the shipowner's personal default, or of his being privy to the default of one of his servants (e.g. by refraining from correcting a mistake discovered by him).

Once these principles have been stated, it must be observed that as a general rule, English courts tend to adopt a fairly rigorous attitude towards the shipowner, and to reach with relative ease a finding that he is in default. Thus, in a recent case, *The Norman* case, the House of Lords refused to a shipowner the right to limit his liability because he had failed to draw the attention of one of his trawlers, which had put to sea, to the discovery of new reefs in the area where the trawler was about to cast its nets. [(1966, I, Lloyd's Reports, 1); see also for further instances of similar rigidity. *The Anonity*, C.A. 1961 (1961, 2 Lloyd's Reports) in which a shipowner had failed to give sufficiently clear orders prohibiting the use of a paraffin stove whilst the ship was alongside a petroleum products jetty: *The Lady Gwendolen*, C.A. 1965, (1965 1 Lloyd's Reports 335), relating to insufficient instructions as to the use of radar]. In the field with which we are concerned, and in a case where general maritime law would be applied ex hypothesi, it would seem likely that an English court would hold a shipowner at fault and would, thereby, be unable to limit his liability if, for instance, he had failed to draw the attention of his servants to the special hazards attributable to a given nuclear substance due to be carried, or had given them insufficiently clear instructions.

**

In conclusion, we would say that, although the rules of English law may appear to be amongst those most likely to prove reassuring to a carrier of nuclear substances — in particular insofar as greater provision is made for the application of the special rules of nuclear law — they nevertheless reveal defects and lacunae, which fully justify the drafting of specific international provisions — to which it may be expected that the United Kingdom, faithful to its traditions, will wish to be the first to adhere.

tion des dispositions du droit maritime général, pourrait prétendre limiter sa responsabilité à une somme équivalente à 1.000 francs Poincaré pour les dommages matériels et à 3.100 francs Poincaré au cas où l'évènement à donné lieu à des dommages corporels ou à la fois à des dommages matériels et corporels. Cette limitation est écartée en droit interne anglais en cas de faute personnelle de l'armateur, ou de participation de sa part à une faute d'un de ses agents (l'armateur s'abs tenant, par exemple, de corriger une erreur qu'il décèle).

Ces principes rappelés, on observera qu'en règle générale, les tribunaux anglais se montrent assez sévères à l'égard de l'armateur, admettant aisément la faute de celui-ci. Dans un arrêt récent, l'arrêt *The Norman*, la Chambre des Lords a ainsi refusé à un armateur le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité parce qu'il avait omis de signaler à l'un de ses chalutiers parti en mer la découverte de nouveaux récifs dans la zone où il allait pêcher (1966 1 Lloyd's Reports 1; voir aussi, faisant preuve d'une égale sévérité, les arrêts *The Anonity* C.A. 1961 2 Lloyd's Reports, concernant un armateur qui avait omis de donner des ordres suffisamment précis quant à l'interdiction d'utiliser un poêle à pétrole tandis que le navire était au quai des hydrocarbures; *The Lady Gwendolen*, C.A. 1965 1 Lloyd's Reports 335, concernant l'insuffisance des instructions quant à l'usage du radar). Dans le domaine qui nous concerne, et dans un cas où le droit maritime général serait par hypothèse applicable, on peut penser que le juge anglais déclarerait en faute, et par là incapable de limiter sa responsabilité, l'armateur qui aurait, par exemple, négligé d'attirer l'attention de ses préposés sur le risque particulier présenté par telle substance nucléaire devant faire l'objet d'un transport, ou leur aurait donné des instructions insuffisamment précises.

**

En conclusion, nous dirons que, si les règles du droit anglais peuvent apparaître parmi les plus propres à rassurer le transporteur de substances nucléaires — dans la mesure notamment où les règles particulières du droit nucléaire y sont plus largement applicables — elles n'en recèlent pas moins des défauts et des lacunes, qui justifient hautement que soit entreprise la rédaction de textes internationaux spécifiques — auxquels on peut penser que la Grande-Bretagne, fidèle à sa tradition, se voudra de donner la première son adhésion.

4.

PAPER

by

Mr. Emmanuel du PONTAVICE

In the first place, it should be noted that the present colloquy is in no way related to the Brussels Convention of the 25th May 1962 on the liability of Operators of Nuclear Ships.

Likewise, as Mr de Azcarraga y Bustamente and Miss Corretjer Palomo have remarked in their paper (The Relation between the Paris Convention and the Geneva Convention 1958, page 7) the congress is not concerned with the pollution of the seas resulting from the casting up of radioactive products or waste, neither is it concerned with the immersion of radioactive waste (it will be recalled that in the summer of 1967 a British vessel specially fitted out for that purpose, the « Topaz », immersed for a total of five voyages some 37.790 Containers filled with radioactive waste emanating from five different European countries, amongst which was France : « Figaro », 4th September 1968, please also refer to the Lagorse report, page 5); of course, the Paris Convention of the 29th July 1960 on Third Party Liability in the field of Nuclear Energy is concerned with the products of radioactive waste, as well as with other nuclear substances; (1) however, a congress dealing specially with the problem of radioactive waste was held at Monaco in November 1959 and accordingly, the matter shall not be examined anew by the present Symposium (please see Monaco Congress 1959, Philippe Reine, the Problem of radioactive waste, in « Aspects du Droit de l'énergie atomique, volume 2141, pages 152, etc.). Indeed, the problem of immersion involves questions which are directly related to it (liability in regard to the strength of the packing and in regard to the localization of the place of immersion).

The Symposium, therefore, shall merely examine the question of maritime carriage between two ports. On that score, accidents occurring during the course of maritime carriage give rise to a number of problems :

(1) In this respect, please refer to the account of the Conventions Motives N° 30; Stein report Page 12, note 3; Timm report, page 4 and Risch report page 14.

4.

EXPOSE de Monsieur Emmanuel du PONTAVICE

Il convient tout d'abord de noter que ce colloque n'a pas à s'occuper de la Convention de Bruxelles du 25 mai 1962, relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires.

De même, comme le remarquent M. de Azcarraga y Bustamante et Mlle Corretjer Palomo dans leur exposé (Les rapports entre la Convention de Paris et la Convention de Genève de 1958, page 7), le congrès ne concerne pas davantage la pollution des eaux maritimes due au rejet de produits et de déchets radioactifs ni l'immersion des déchets radioactifs (on se rappelle qu'un navire britannique spécialement aménagé, le « Topaz », a imméré dans l'Atlantique en cinq voyages 35.790 containers renfermant les déchets radioactifs de cinq pays d'Europe dont la France au cours de l'été 1967: Figaro, 4 septembre 1968, v. aussi rapport Lagorce p. 5); sans doute la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire s'applique aux produits de déchets radioactifs en même temps qu'aux autres substances nucléaires (¹), mais un congrès propre à ce problème particulier des déchets radioactifs s'est tenu à Monaco en novembre 1959 et par conséquent le présent Symposium ne reprendra pas l'étude de ce problème (v. sur le Congrès de Monaco de 1959, Philippe Reine, Le problème des déchets radioactifs, Aspects du Droit de l'énergie atomique, tome 2.141 pages 152 et s.). Le problème de l'immersion met en jeu en effet des questions qui lui sont propres (responsabilité de la solidité de l'emballage et de la localisation de l'immersion).

Le Symposium se bornera donc à étudier le transport maritime entre deux ports. A cet égard les accidents qui pourraient avoir lieu au cours du transport maritime posent un certain nombre de problèmes :

— responsabilité civile à l'égard des marchandises transportées autres que des substances nucléaires et des passagers transportés (pour les

(1) V. en ce sens exposé des motifs de la Convention, n° 30; rapport Stein p. 12 note 3. cf. rapports Timm p. 4 et Risch p. 14.

- third party liability in respect of the carriage of goods other than nuclear substances and in respect of the passengers carried (for damages in respect of the carriage of goods please see the Squires report, pages 6 and 7 and Möller report, pages 10 and 11).
- third party liability in respect of crews and dockers ⁽²⁾. Dealing with this point and with the intention of leaving it at that, we hasten to quote Article 6-h in the Paris Convention : « Where provisions of national or public health insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems include compensation for damage caused by a nuclear incident, rights of beneficiaries of such systems and rights of recourse by virtue of such systems shall be determined by the law of the Contracting Party or by the regulations of the Inter-Governmental organization which has established such systems ». (Please refer to the account of the Convention Motives).
- third party liability in respect of nuclear substances in the course of their carriage ⁽³⁾.
- liability in respect of the means of carriage proper, in respect of the ship ⁽⁴⁾. The problem which we are dealing with refers in particular to Hull Insurance. (Pl. see the Timm report, page 18).

The answer to these different problems as provided in international conventions shall determine the decision by maritime carriers to accept or refuse the carriage of nuclear substances from one port to another.

In common law, the Brussels International Conventions offer the carrier an efficient protection in the matter of third party liability :

- in respect of goods (Brussels Convention amended by the 1968 Protocol : limits of liability and exoneration following a fault in navigation).
- in respect of passengers: Brussels Convention of the 20th May 1961: limits of liability.
- in respect of passengers baggage (Brussels Convention, May, 1967, D.M.F. 1967.527 : limits of liability).
- in the event of collision : necessity of establishing the fault of the vessel : Brussels Convention 1910.
- In any case, the shipowner and persons assimilated to him, as per Brussels Convention of the 10th October 1957 on the limitation of liability, may limit their liability to a contractual sum per register

(2) Please see the Rand report, page 4 and Spingarn report, page 10.

(3) Please see the Pfeiffer report, as well as the Stein report, page 8, Risch report, page 16, Albano report, page 29 and Strohl report page 5.

(4) Pl. see the Belser and Warot reports, also the Masaki report, page 4, Risch report pages 17, 18 and 33, Möller report, pages 5 and 9, Rand report, page 4, Albano report, page 28, Timm report, pages 5, 7 and 9, Spingarn report, page 10.

- dommages causés aux marchandises transportées autre que les substances nucléaires, v. rapports Squires, pages 6 et 7 et Möller pages 10 et 11).
- responsabilité civile à l'égard de l'équipage ou des dockers⁽²⁾. Sur ce point citons tout de suite pour ne plus y revenir l'article 6-h de la Convention de Paris : « Si la réparation du dommage met en jeu un régime national ou public d'assurance médicale, de sécurité sociale ou de réparation des accidents du travail et maladies professionnelles, les droits des bénéficiaires de ce régime et les recours éventuels peuvent être exercés contre l'exploitant et sont réglés par la loi de la Partie contractante ou les règlements de l'organisation intergouvernementale ayant établi ce régime. » (v. exposé des Motifs de la Convention).
 - responsabilité civile à l'égard des substances nucléaires transportées (v. rapport Pfeiffer)⁽³⁾.
 - responsabilité à l'égard du moyen de transport lui-même, à l'égard du navire⁽⁴⁾. Le problème qui est ici posé concerne en particulier l'assurance corps (Rapport Timm, p. 18).

De la solution donnée par les conventions internationales à ces différents problèmes dépend la décision des transporteurs maritimes d'accepter ou de refuser le transport des substances nucléaires d'un port à un autre.

En droit commun le transporteur est garanti de façon efficace par les conventions internationales de Bruxelles, en ce qui concerne la responsabilité civile :

- à l'égard des marchandises (Convention de Bruxelles de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 : limitation de responsabilité et exonération pour faute nautique).
- à l'égard des passagers : Convention de Bruxelles du 20 mai 1961; limitation de responsabilité.
- à l'égard des bagages des passagers (Convention de Bruxelles de mai 1967, D.M.F. 1967 527 : limitation de responsabilité).
- en cas d'abordage, nécessité de prouver la faute du navire : Convention de Bruxelles 1910.
- De toute façon le propriétaire du navire et les personnes qui lui sont assimilées par la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité peuvent limiter leur responsabilité à une somme forfaitaire par tonneau de jauge, limitation qui

(2) V. Rapports RAND p. 4 et SPINGARN p. 10.

(3) V. aussi rapports STEIN p. 8, RISCH p. 16, ALBANO p. 29 et STROHL p. 5.

(4) Rapports BELSER et WAROT. V. aussi rapports MASAKI p. 4, RISCH p. 17, 18, 33, MOLLER p. 5-9, RAND p. 4, ALBANO p. 28, TIMM p. 5, 7, 9, SPINGARN p. 10.

ton to which limitation should be added the previous limitations as a result of which the inconveniences suffered by the victim shall be intensified.

Thus, the owner is not only protected by international convention in respect of third party liability which enjoys a legal status, but also by the insurance in respect of third party liability which is offered to him in the provisions of hull insurance or the supplementary provisions in hull insurance, or in the shipowner's « mutual benefit societies », known as « Protection and Indemnity Clubs ».

Hull insurance should be added to third party liability insurance which provides the shipowner with an indemnity in the event of the loss of, or damage to his ship on condition that hull insurance be subrogated as regards the right of the insured owner versus the party in an incident.

**

On the contrary, when a switch is made from common law to the carriage of nuclear substances, it is established that, be it in national legislation, or in international conventions ascribed to third party liability in the field of nuclear energy, or be it as visualized by the public in reference to the carriage of nuclear substances, there are certain characteristics which may result in a maritime carrier losing the benefit of the provisions of common law previously referred to.

First, it should be recalled that the limits of liability provided by the aforesaid 1957 Convention and by the domestic Act of the 3rd January 1967, both at present in force, are applicable only in the case of damages being restrictively enumerated in these texts, and that they are excluded in the event of it being proved that the shipowner is personally at fault. On the other hand, it should be noted that English Courts, when dealing in common law, are inclined to show a very liberal attitude towards a shipowner who is personally at fault. (Please see Bonassies and Rembauville-Nicolle reports). Now, the reparation of damages in the field of nuclear material may reach a considerable sum and, at all events, the amounts at stake are unforeseeable at the moment. Assuredly, we have the technician's assurance (Please see Philippe Reine op. et loco cit., Williams and Sousselier-Bouillet reports) that risks are practically non-existent, but the same might have been said regarding the carriage of oil before the stranding of the « Torrey Canyon ». From the foregoing it transpires that the maritime carrier faces the risk of his liability running into a considerable figure, well in excess of the amounts that one is accustomed to, even for the carriage of so-called dangerous material.

Moreover, it is worth remembering in the present instance that Bill No. 180, which was carried by the (French) National Assembly, is related to third party liability in the field of nuclear energy and is

s'ajoute aux limitations précédentes et qui en aggrave en conséquence la rigueur pour les victimes.

Non seulement le propriétaire de navire est ainsi garanti en ce qui concerne sa responsabilité civile par des conventions internationales mais il peut ajouter à cette première garantie qui est légale, la garantie de l'assurance de responsabilité civile qui lui est offerte, soit par les clauses de l'assurance corps, soit par les clauses additionnelles de l'assurance corps, soit par les mutuelles d'armateurs connues sous le nom de « Protection and Indemnity Club ».

A l'assurance de responsabilité civile il faut ajouter l'assurance corps, qui permet au propriétaire du navire d'être indemnisé de la perte ou de l'avarie de son bâtiment moyennant subrogation de l'assureur corps dans les droits du propriétaire assuré contre l'auteur de l'accident.

**

Au contraire, lorsque du droit commun nous passons au transport des substances nucléaires, nous constatons, soit dans les lois nationales, soit dans les conventions internationales propres à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, soit dans l'état d'esprit du public à l'égard du transport de substances nucléaires, un certain nombre de traits qui risquent de faire perdre au transporteur maritime le bénéfice des dispositions de droit commun que nous venons de rappeler.

Tout d'abord, il convient de rappeler que la limitation de responsabilité prévue par la Convention de 1957 précitée et par la loi interne du 3 janvier 1967, toutes deux en vigueur, ne s'applique qu'à certains dommages limitativement énumérés par ces textes et se trouve de toute façon exclue en cas de faute personnelle prouvée du propriétaire du navire. D'autre part, il faut noter qu'en droit commun les tribunaux anglais ont tendance à admettre très largement l'existence de la faute personnelle du propriétaire du navire (v. rapports Bonassies et Rembault-Nicolle). Or les dommages à réparer peuvent être considérables en matière nucléaire et en tout cas leur montant pour le moment est imprévisible. Sans doute les techniciens nous assurent-ils (v. Philippe Reine op. et loco cit. — Rapports Williams et Sousselier-Bouillet) que les risques sont à peu près inexistant, mais on en aurait dit autant du transport du pétrole avant d'échouement du « Torrey Canyon ». Par conséquent, la responsabilité du transporteur maritime risque d'être engagée pour un montant considérable, dépassant les sommes auxquelles on est habitué même pour le transport des matières dites dangereuses.

Il faut du reste noter à ce sujet que le projet de loi n° 180 adopté par l'Assemblée Nationale et relatif à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, qui complète la Convention de Paris; décide dans son article 9 : « Tout transport de substances nucléaires en

complementary to the Paris Convention, contains the following decision in Article 9 : « Any carriage of nuclear substances in transit through the national territory (including territorial waters), is subordinated to the justification of a security for the equivalent of at least Francs 600 million ».

Although the Paris and Vienna Conventions on third party liability in the field of nuclear energy, which we shall now examine, contain provisions safeguarding the carrier, it will be noted right away (with the help of Mr Lacroix's report, page 3) that national laws of application (taking the above mentioned French Bill as an example), are lacking in uniformity whereas, in fact, the Paris and Vienna Conventions, previously cited, leave it to national legislation to find a solution to important problems such as damage to ships or the substitution of the carrier for the operator in the matter of liability for damage. (On this score, please see the Paris Convention, Article 4-d).

The Conventions which we shall deal with hereafter are the following :

1. *Convention on Third Party Liability in the field of Nuclear Energy, Paris, 29th July 1960.*

- Brussels Supplementary Convention of the 31st January 1963, increasing the amount of compensation.
- Paris Additional Protocol of the 28th January 1964, to avert any conflict of opinion with the Vienna Convention. .

The Paris Convention has come into effect, as well as the Additional Protocol, signed by six countries, of which France in April 1968.

On the other hand, the Brussels Supplementary Convention of the 31st January 1963, whilst having been ratified by four countries including France, will not come into effect until after a delay of three months following the date of deposit of the sixth instrument of ratification.

The conventions referred to fit into the O.C.D.E. framework.

2. *The Vienna Convention of the 21st May 1963* relating to Third Party Liability in the matter of Nuclear Damage was signed on a broader base, to wit, that of the International Atomic Energy Agency. This convention was ratified by four countries and two other countries have acceded to it.

It will not come into effect until three months after the fifth instrument of ratification has been deposited. The conference was ratified by Cuba, U.A.R., the Philippines and the Argentine; The Cameroons, Trinidad, Tobago and Bolivia have signified their accession. (Please see Bulletin de Droit Nucléaire de l'O.C.D.E., 2e supplément au No 1, April 1968, page 5).

In view of the greater interest which the Paris Convention holds for France, we shall, with certain exceptions, refer to that convention, es-

transit sur le territoire national (qui comprend les eaux territoriales) est subordonné à la justification d'une garantie au moins égale à 600 millions de francs. »

Sans doute les Conventions de Paris et de Vienne sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire que nous allons étudier maintenant comportent-elles des dispositions protectrices du transporteur mais il faut noter tout de suite (avec le rapport de M. Lacroix, page 3) que les lois nationales d'application (dont le projet de loi français précité est un exemple) ne sont pas uniformes alors que précisément les conventions précitées de Paris et de Vienne abandonnent au législateur national la solution de problèmes importants comme celui des dommages causés aux navires ainsi que la substitution du transporteur à l'exploitant dans la responsabilité des dommages (v. sur ce dernier point, Convention de Paris, art. 4-d).

Les conventions qui vont nous occuper désormais sont les suivantes :

1. *Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, Paris 29 juillet 1960.*

- Convention complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963 augmentant le montant de la réparation.
- Protocole additionnel de Paris du 28 janvier 1964 destiné à prévenir tout conflit avec la Convention de Vienne.

La Convention de Paris est entrée en vigueur ainsi que le Protocole additionnel entre six pays dont la France en avril 1968.

En revanche, la Convention complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963, si elle a été ratifiée par quatre pays dont la France, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de trois mois après la date de dépôt du sixième instrument de ratification.

Les conventions que nous venons de citer ont pour cadre l'O.C.D.E.

2. *La Convention de Vienne du 21 mai 1963* relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires a été signée dans un cadre plus large, celui de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique. Cette convention a été ratifiée par quatre pays et deux autres pays y ont adhéré.

Elle n'entrera en vigueur que trois mois après le dépôt du cinquième instrument de ratification. Les pays ayant ratifié cette convention sont le Cuba, la R.A.U., les Philippines et l'Argentine; ont donné leur adhésion le Cameroun, Trinidad et Tobago (Bulletin de Droit nucléaire de l'O.C.D.E., 2ème supplément au n° 1, avril 1968, p. 5) et la Bolivie.

Etant donné le plus grand intérêt que présente pour la France la convention de Paris, nous nous référerons sauf exception à cette convention, d'autant plus qu'à la suite de sa modification par le protocole

pecially as after having been amended by the Additional Protocol, it is very closely related to the Vienna Convention (please see the Norden-son report concerning the differences in the two conventions in respect of the carriage of nuclear substance).

The inconvenience attached to the above mentioned Paris and Vienna Conventions is that they do not exonerate the maritime carrier in all cases. Most certainly, at first sight, these conventions may give the appearance of favouring the latter rather than would the maritime conventions in common law as they follow the principle of focusing, that is to say the principle of piling the claims which are at the disposal of the victim on to the shoulders of the operator or the nuclear installation. The operator is solely liable towards the victim and he shall have a right of recourse according to the Paris Convention, Article 6-f, only :

- « 1. if the damage caused by a nuclear incident results from an act or omission done with intent to cause damage, against the individual acting or omitting to act with such intent;
- 2. if and to the extent that it is so provided expressly by contract. »

Article X in the Vienna Convention contains similar provisions (please see the Kean report, page 13 in fine).

In spite of making a favourable impression, these conventions may be the cause of some legitimate concern amongst the owners for the following reasons :

I. *The geographical scope is restricted.*

1. The conventions do not apply to *non-Contracting States*. Now, as we have noticed, only a small number of nations, in which the United States are not included, have ratified the only convention actually in force, the Paris Convention. (Concerning this problem, please refer to the S.H. van Gijn report dealing with nuclear incidents occurring on the territories of non-Contracting States or damages sustained on those territories).

2. *On the high seas* : There has been some discussion as to whether these conventions apply on the high seas. In this respect, a comparison can be made between, on the one hand, the limitative report from Miss Hardenne, founded on the motives in international private law and, on the other, the report from her fellow-countryman, Mr Vandenameele, providing a much broader interpretation founded mainly on Article 2 of the Supplementary Convention. One may also refer to the above mentioned report by Mr de Azcarraga y Bustamante and Miss Palomo, as well as Mr Miles's report 7.

Concerning Miss Hardenne's report, one must make a reservation, not so much on the matter as on the expression which she has used.

additionnel, elle est très proche de la convention de Vienne (pour les différences entre les deux conventions à l'égard du transport des substances nucléaires, v. rapport Nordenson).

Les conventions précitées de Paris et de Vienne ont pour inconvénient de ne pas exonérer dans tous les cas le transporteur maritime. A priori, certes, ces conventions peuvent apparaître comme étant plus favorables à ce dernier que les conventions maritimes de droit commun puisqu'elles adoptent le principe de la canalisation, c'est-à-dire de la concentration de tous les recours des victimes sur la tête de l'exploitant de l'installation nucléaire. Celui-ci est seul responsable à l'égard des victimes et il n'a un droit de recours, aux termes de la convention de Paris, article 6-f, que :

- « 1. si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission procédant de l'intention de causer un dommage, contre la personne physique auteur de l'acte ou de l'omission intentionnelle;
- 2. si et dans la mesure où le recours est prévu expressément par contrat. »

L'article X de la Convention de Vienne contient des dispositions identiques (v. rapport Kean, p. 13 in fine).

En dépit de cette apparence favorable, ces conventions peuvent susciter de légitimes inquiétudes parmi les armateurs maritimes pour les raisons suivantes :

I. *Le champ d'application géographique est restreint.*

1. Les conventions ne s'appliquent pas aux *Etats non contractants*. Or, comme nous l'avons vu, c'est un très petit nombre de nations, dont ne font pas partie les Etats-Unis, qui ont ratifié la seule convention actuellement en vigueur, celle de Paris (v. sur ce problème des accidents nucléaires survenant sur le territoire d'Etats non contractants ou des dommages subis sur ces territoires, rapport S.H. van Gijn).

2. *En haute mer* : on discute sur le point de savoir si les conventions sont applicables en haute mer. On comparera à cet égard le rapport-restrictif et fondé sur des considérations de droit international privé de Mlle Hardenne et le rapport de son compatriote Vandenabeele, adoptant une interprétation beaucoup plus large qu'il fonde en particulier sur l'article 2 de la convention complémentaire. On consultera également le rapport précité de M. de Azcarraga y Bustamante et de Mlle Palomo ainsi que le rapport de M. Miles, page 7.

En ce qui concerne le rapport de Mlle Hardenne, il faut exprimer une réserve non pas sur le fond, mais sur les expressions utilisées. Mlle Hardenne en effet déclare que le navire — même le navire de commer-

Indeed, Miss Hardenne states that a ship, even a merchantman, is a floating part of the State « of which it nails the colours on the mast. » This expression which is faulty, although most certainly in use in jurisprudence, both French and international (5), is to be discarded for the reason that the State is quite unable to exercise any territorial jurisdiction but only personal jurisdiction on the high seas and the ships to be found there. A peculiar feature is the situation of a merchantman on the high seas submitting exclusively to the jurisdiction of the State of which it flies the colours, thus explaining the absence of any competent jurisdiction (Rousseau, Droit international public 1953, No. 535, etc.) The jurisdiction in the Flag Act which, personally, we approve, (on this point, please see Van der Elst, Lacunes en droit international privé, pages 421 and 422 in Le problème des lacunes en Droit), can therefore be construed without any allusion being made to the fable of extraterritoriality.

3. For the application of conventions in *territorial waters and contiguous zones*, please see the report, as previously mentioned, of Mr de Azcarraga y Bustamante and Miss Corretjer Palomo, as well as Mr Strohl's report, page 5.

II. The scope relating to nuclear substances.

Certain substances which are considered as unimportant are excluded from the scope of the convention following the terms contained in Article 1-b. Therefore the maritime carrier shall not be protected by the convention in case of damage by nuclear substances (please see the French report, pages 7 and 8, and Fitzsimmons report, page 6).

III. The scope as regards nuclear installations.

In the matter of carriage, the conventions apply only to damages resulting from the dispatch between nuclear installations, that is, reactors, factories and storage installations. In consequence, the convention does not safeguard nuclear substances during their carriage from one laboratory to another, as noted with some alarm by Messrs. Vial and Demoures (pl see their report, page 9) (6).

IV. The scope as regards damages.

The Paris and Vienna Conventions do not safeguard all damages.

(5) Please see the Albano report, page 22, N°. 12 a, for Italy.

(6) Exposé de Motifs de la Convention de Paris, N° 9. Rapport N°. 814 de M. Foyer à l'Assemblée Nationale sur le projet de loi N°. 642 relatif à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, annexe au procès-verbal de la séance du 15 mai 1968, seconde session ordinaire de 1967-1968.

ce — est une portion flottante de l'Etat dont il porte le pavillon. Cette expression vicieuse, certes utilisée par la jurisprudence tant française qu'internationale (5), est à rejeter car sur la haute mer et les navires qui s'y trouvent, l'Etat national ne peut exercer de compétence territoriale mais seulement une compétence personnelle.

En particulier la situation du navire de commerce en haute mer, c'est-à-dire sa soumission exclusive à la compétence de l'Etat dont il porte le pavillon, s'explique par l'absence de toute juridiction compétente (Rousseau, Droit international public 1953, n° 535 et s.). La compétence de la loi du pavillon, dont nous sommes personnellement partisan (v. sur ce point Vander Elst, Lacunes en droit international privé, p. 421 et 422 in Le problème des lacunes en Droit), s'explique donc sans qu'on fasse allusion à la fiction de l'exterritorialité.

3. Pour l'application des conventions en *mer territoriale et en zone contigüe*, v. le rapport précité de M. de Azcarraga y Bustamante et de Mlle Corretjer Palomo et celui de M. Strohl, p. 6.

II. *Champ d'application en ce qui concerne les substances nucléaires.*

Certaines substances, considérées comme peu importantes, sont exclues du champ d'application de la convention aux termes de l'article 1-b. La convention ne protègera donc pas le transporteur maritime dans le cas de dommages causés par ces substances nucléaires (v. rapports French p. 7-8 et Fitzsimmons p. 6).

III. *Le champ d'application quant aux installations nucléaires.*

Les conventions ne s'appliquent en matière de transport qu'aux dommages causés par l'expédition entre des installations nucléaires, c'est à-dire des réacteurs, des usines et des installations de stockage. Par conséquent, les substances nucléaires transportées d'un laboratoire à un autre ne sont pas couvertes par la convention, notent avec quelque effroi MM. Vial et Demoures (rapport page 9) (6).

IV. *Champ d'application quant aux dommages*

Tous les dommages ne sont pas couverts par les conventions de Paris et de Vienne.

(5) V. pour l'Italie, rapport ALBANO p. 22 n° 12 a.

(6) Exposé de Motifs de la Convention de Paris n° 9. Rapport n° 814 de M. FOYER à l'Assemblé Nationale sur le projet de la loi n° 642 relatif à la responsabilité civile dans la domaine de l'énergie nucléaire, annexe au procès-verbal de la séance du 15 mai 1968, seconde session ordinaire de 1967-1968.

1. Damage suffered by the carrying ship (7).

According to the terms contained in Article 3,a,ii, of the Paris Convention, the operator is not « responsible... for the means of transport which are being used for the nuclear substances involved at the time of the nuclear incident ».

Article IV, 5b, in the Vienna Convention, has been drafted on similar lines.

However, whilst the Vienna Convention is limited to a negative provision, Article 6,c,ii, in the Paris Convention, justifies the legislation of the State where the nuclear incident occurred or the legislation of the Contracting State in the territory in which the nuclear installation is situated, for the right to be extended to compensation for damages suffered by the ship. (Pl. see the Belser report, page 5, and Lagorce report, page 5). In England, the Act on Nuclear Installations of 1965 follows the same lines. (pl. see the Fitzsimmons report, page 5, No. 5), likewise the French Bill referred to above, with the approbation of the Commissariat Français à l'Energie Atomique; on the other hand, the French pool for the insurance of atomic risks shows no enthusiasm for this solution; assuredly, by the terms of Article 7,c, of the Paris Convention, the compensation for damage suffered by the ship gives rise to an increase in the cost of insurance : « in no case shall the inclusion of damage to the means of transport result in reducing the liability of the operator in respect of other damages to an amount less than 5.000.000 units of account ». (\$5.000.000).

The Bill departs from the solution which is standardized in France for dangerous material (8).

2. In any case, the ship shall carry the burden of general average.

Thus shall maritime common law aggravate its fate. (Pl. see Mr K.F. von Schlayer's report, page 12).

3. Damage to goods loaded subsequently to a voyage of nuclear substances.

The shipper of such ordinary goods may claim contamination of these goods due to the presence of radioactivity left over from nuclear fuel or other nuclear substances.

British legislation is liable to consider such damage as indirect (please see the Fitzsimmons report, pages 5 and 6, No. 6). Neither is French jurisprudence in the nuclear field inclined to fully acknowledge the link of causation (pl. see Hébert, La responsabilité dans le domaine

(7) Pl. see Warot report and Masaki report, page 4.

(8) Pl. see the Warot report.

1. Dommages causés au navire du transporteur (7)

Aux termes de l'article 3, a, ii, de la Convention de Paris, l'exploitant n'est pas « responsable... du moyen de transport sur lequel les substances nucléaires en cause se trouvent au moment de l'accident nucléaire. »

L'article IV, 5 b, de la Convention de Vienne est rédigé en des termes identiques.

Toutefois, alors que la convention de Vienne se borne à cette disposition négative, l'article 6, c, ii, de la Convention de Paris autorise la législation de l'Etat où est survenu l'accident nucléaire ou la législation de l'Etat contractant sur le territoire duquel est située l'installation nucléaire à étendre la réparation aux dommages subis par le navire (Rapports Belser, p. 5 in fine et Lagorce p. 5). C'est ce que fait après la loi anglaise de 1965 sur les installations nucléaires, (Rapport Fitzsimmons, p. 5 n° 5) le projet de loi français précité, avec l'assentiment du commissariat français à l'énergie atomique; en revanche, le pool français d'assurance des risques atomiques manque d'enthousiasme pour cette solution; en effet, aux termes de l'article 7, c, de la Convention de Paris, la réparation des dommages subis par le navire entraîne un accroissement du montant de l'assurance : « en aucun cas l'inclusion des dommages au moyen de transport n'(a) pour effet de réduire la responsabilité de l'exploitant pour les autres dommages à un montant inférieur à 5.000.000 d'unités de compte » (\$ 5.000.000).

Le projet de loi s'écarte de la solution classique en France pour les matières dangereuses (8).

2. De toute façon, le navire subira le poids de l'avarie commune.

Le droit commun maritime agrave donc son sort (Rapport de K.F. von Schlayer, p. 12).

3. Dommages causés aux marchandises chargées postérieurement au voyage des substances nucléaires

Le chargeur de ces marchandises pourra prétendre que ses marchandises sont contaminées par la radioactivité laissée par les combustibles ou autres substances nucléaires.

La législation de Grande-Bretagne est susceptible de considérer pareil dommage comme indirect (Fitzsimmons, Rapport p. 5-6, n° 6). La jurisprudence française en matière nucléaire n'est pas davantage portée à apprécier largement l'existence du lien de causalité (Hébert, La responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, J.C.P. 1966.

(7) Rapport WAROT. Rapport MASAKI n° 4.

(8) Rapport WAROT.

de l'énergie nucléaire, J.C.P. 1966. I. 1979, No. 3.V. as well as intervention Hébert au colloque européen de droit nucléaire, tenu à Paris les 5 et 6 mai 1966, Revue Internationale de Droit comparé 1968.897).

V. Scope in relation to international conventions on maritime common law.

According to Mr Lagorce (pl. see his report, page 4), shipowners were bent on preserving the benefit of maritime conventions by refusing, when the negotiations took place in Paris and Vienna, to allow nuclear conventions to prevail over maritime conventions in the field of third party liability for damage caused by a nuclear incident during the carriage of nuclear substances. In fact, it is stated in the Paris Convention, Article 6 b : « Except as otherwise provided in this Article, no other person shall be liable for damage caused by a nuclear incident, but this provision shall not affect the application of any international agreement in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention ». that is in 1960.

And the Vienna Convention, Article II, 5 : « except as otherwise provided in this Convention, no person other than the operator shall be liable for nuclear damage. This, however, shall not affect the application of any international convention in the field of transport in force open for signature... at the date on which this Convention is opened for signature », that is in 1963 (Lagorce report, page 3).

Now, paradoxically, the observance of the rules in maritime conventions is damaging to the interests of maritime carriers : instead of the liability being focused on the operator of the nuclear installation, and instead of being completely exonerated from liability, their only advantage is that of a limit being placed on their liability; and as it is, this limit does not always find credit amongst the carriers and is barred the moment that there is proof of a personal fault, however small, on the part of the shipowner (9).

The observance of the rules in traditional conventions is all the more astonishing as, in all recent maritime and other transport conventions, contrarily and invariably, the supremacy of nuclear conventions has been proclaimed :

1. *Brussels Convention of the 20th May 1961 relating to the Carriage of Passengers by Sea*, Article 14 : « This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law which governs liability for nuclear damage.

(9) Pl. see Bonassies and Remauville-Nicolle reports previously cited.

I. 1979, n° 3. V. aussi intervention Hébert au colloque européen de droit nucléaire, tenu à Paris les 5 et 6 mai 1966, in Rev. Internationale de Droit comparé 1968.897).

V. Champ d'application en face des conventions internationales maritimes de droit commun.

Selon M. Lagorce (Rapport p. 4), les propriétaires de navires ont tenu à conserver le bénéfice des conventions maritimes en refusant lors des négociations de Paris et de Vienne que les conventions nucléaires l'emportent sur les conventions maritimes en matière de responsabilité civile pour les dommages causés à des tiers par un accident nucléaire survenant au cours du transport de substances nucléaires. De fait, l'article 6 b de la Convention de Paris déclare : « Sous réserve des dispositions du présent article, aucune autre personne n'est tenue de réparer un dommage causé par un accident nucléaire; toutefois, cette disposition ne peut affecter l'application des accords internationaux dans le domaine des transports qui sont en vigueur ou ouverts à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, à la date de la présente convention », c'est-à-dire en 1960.

Et la Convention de Vienne, article II, 5 : « sauf disposition contraire de la présente convention, aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un dommage nucléaire. Toutefois, la présente disposition est sans effet sur l'application de toute convention internationale de transport qui était en vigueur ouverte à la signature... lorsque la présente convention a été ouverte à la signature », c'est-à-dire en 1963 (Rapport Lagorce p. 3).

Or, paradoxalement, le respect témoigné aux conventions maritimes lèse les transporteurs maritimes : au lieu d'une responsabilité canalisée sur l'exploitant de l'installation nucléaire, au lieu d'une exonération totale de responsabilités, ils ne bénéficient que d'une limitation de responsabilité; encore cette limitation ne s'applique-t-elle pas à toutes les créances sur le transporteur et se trouve-t-elle exclue dès lors que la faute personnelle, même légère, de l'armateur est prouvée (9).

Le respect témoigné aux conventions traditionnelles est d'autant plus étonnant que, dans toutes les conventions maritimes et autres conventions de transport récentes, c'est au contraire la suprématie des conventions nucléaires qui est proclamée :

1. *Convention de Bruxelles, du 20 mai 1961, en matière de transport de passagers par mer*, article 14 : « La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »

(9) Rapports BONASSIES et REMBAUVILLE-NICOLLE précités.

2. *Brussels Convention of the 25th May 1962, relating to the Liability of Operators of Nuclear Ships.* It is stated inversely in Article XIV : « This (Nuclear) Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it... »
3. *Brussels Convention of May 1967 relating to the Carriage of Passenger Luggage by Sea* (D.M.F. 1967.527). Article 15 contains the following provision : « This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law which governs liability for nuclear damage. »
4. *International Convention in respect of the Carriage of Goods by Railway* (C.I.M.) 25th February 1961, Article 64: « The railway is exonerated from any claim which devolves upon it by virtue of the present Convention when the damage is caused by a nuclear incident and when, by virtue of special prescriptions in force in a Contracting State fixing the liability in the field of nuclear energy, the operator of a nuclear installation or any other person acting as a substitute, is liable for the damage. » (pl. see the Lagorce report, pages 7 and 8).

5. *The Protocol signed in Brussels on the 23rd February 1968 amending the Convention relating to Bills of Lading signed in Brussels on the 25th August 1924* (D.M.F. 1968.397), although not yet in force, is interesting, Article 9 of the Convention having been replaced by the following provisions in Article 4 : « This Convention shall not affect the provisions of any International Convention or national law governing liability for nuclear damage ».

With the exception of the Passenger Convention, none of the above mentioned maritime conventions have come into force and we are compelled to admit that the principles to be found in the Paris and Vienna Conventions have remained intact : the focusing on the operator of the nuclear installation cannot affect the application of international agreements in the field of transport actually in force.

To begin with, what interpretation should be given to this provision ?

1. *Concept of an international agreement in the field of transport.*

The first question arises : what is understood by « international agreements in the field of transport », insofar as maritime law is concerned ? (10).

There should be no hesitation in respect of the aforesaid 1924 International Convention « relating to Bills of Lading. » This is an

(10) Pl. see the Stein report, page 13, note 1, concerning the corresponding (French) National Acts.

2. *La convention de Bruxelles, du 25 mai 1962, relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires*, déclare inversement, article XIV : « La présente convention (nucléaire) l'emporte sur les conventions internationales qui à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle... »
3. *La convention de Bruxelles de mai 1967 en matière de transport de bagages de passagers par mer* (D.M.F. 1967.527), article 15, dispose : « La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »
4. *La convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer* (C.I.M.) du 25 février 1961, article 64 : « Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente convention lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable du dommage. » (v. Lagorce, Rapport p. 7-8).

5. *Le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 et modifiant la Convention en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924* (D.M.F. 1968.397), bien qu'il ne soit pas encore en vigueur est intéressant, car il remplace l'article 9 de la convention par les dispositions suivantes (article 4) : « La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Comme aucune des conventions maritimes précitées, sauf celle concernant les passagers, n'est en vigueur, nous sommes bien obligés d'admettre que le principe des conventions de Paris et de Vienne demeure intact : la canalisation sur l'exploitant de l'installation nucléaire ne peut affecter l'application des accords internationaux dans le domaine des transports, qui sont en vigueur.

Tout d'abord, que faut-il entendre par cette disposition ?

1. *Notion d'accord international dans le domaine des transports*

Une première question doit être posée : que doit-on entendre par « accords internationaux dans le domaine des transports » en droit maritime⁽¹⁰⁾ ?

Aucune hésitation pour la convention internationale de 1924 précitée « en matière de connaissance ». C'est un accord international

(10) Pour les lois nationales correspondantes, v. Rapport STEIN p. 13 n° 1.

international agreement in the field of transport (¹). On the other hand, the Brussels Convention of 1910 on Collisions (²) and the Brussels Convention of 1957 on the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels, do not give me the impression of being international agreements in the matter of transport. They concern ships and their owners but not carriers. These conventions do not consider shipowners as being carriers even if, in actual fact, they are carriers. According especially to the terms contained in Article 4 in the 1910 Convention in the matter of Collisions, the relation between the colliding ship and the cargo is governed by the contract of carriage and, eventually, by the international conventions in the matter of Bills of Lading (Ripert, t.III, No. 2095, et s. Rodière, *Précis de Droit maritime*, 3e. édition, 1967, No. 441). Then again, any ships concerned with both the 1910 and 1957 Conventions might quite well not be transport ships but fishing boats, or pleasure craft or ships manned for a scientific expedition.

In the same way, the United Kingdom Act of 1965 on Nuclear Installations, Article 12 (1,b) and (4), limits the expression « international agreements in the field of transport » solely to the convention holding the carrier liable in relation to the owner of the cargo or in relation to the passenger, by virtue of a violation of the contract of carriage « that they might have perpetrated as contractual depositaries and not because of an infringement of common law ». (Masaki report, page 7, 2-3, and Bonassies report, page 4).

Accordingly, as we see it, it is merely the conventions which are solely and directly concerned with transport, that is in practice, maritime transport only, i.e., the 1924 Convention, which would prevail over the principle of focusing.

However, a much broader interpretation is to be found in Account No. 35 of the Paris Convention motives : «... the words « international agreements in respect of transport » refer to international agreements in respect of third party liability for damages resulting from a means of transport, international agreements relating to collisions occurring to the means by which transport is effected, as well as international agreements on bills of lading » (see the Kean report, page 12, and Rembaum-Nicolle report, the Stein report, page 13, note 1).

2. *Cumulative application ?*

In any case, the expression used in nuclear conventions does not mean in the least that they are inapplicable even though maritime conventions are applicable. It simply means that the focusing on the operator of the installation is not in opposition to the option conceded to the victim of taking proceedings against the shipowner.

(11) Pl. see the Bonassies report, page 4, and Strohl report, page 5.

(12) Pl. see the Bonassies report, page 5, Strohl report, page 5, and Pfeiffer report, page 4.

dans le domaine des transports⁽¹⁾). En revanche, la convention de Bruxelles de 1910 sur l'abordage⁽²⁾ et la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire⁽³⁾ ne me paraissent pas être des accords internationaux en matière de transport. Elles concernent des *navires* et leurs *propriétaires* et non pas des *transporteurs*. Ces conventions n'envisagent pas les propriétaires de navires en qualité de transporteurs, même s'ils le sont effectivement. En particulier, aux termes de l'article 4 de la convention de 1910 en matière d'abordage, les rapports entre le navire abordeur et sa cargaison restent régis par le contrat de transport et éventuellement les conventions internationales en matière de connaissance (Ripert, t. III, n° 2095 et s. Rodière, *Précis de Droit maritime*, 3ème édition, 1967, n° 441). D'autre part, les navires intéressés par ces deux conventions de 1910 et 1957 peuvent ne pas être des navires de transport, mais des navires de pêche, de plaisance ou armés pour une expédition scientifique.

En ce sens, la loi du Royaume-Uni de 1965 sur les installations nucléaires, article 12 (1,b) et (4) limite l'expression « accords internationaux dans le domaine des transports » aux seules conventions qui tiennent les transporteurs pour responsables vis à-vis soit des propriétaires des cargaisons, soit des passagers, en raison d'une violation du contrat de transport « qu'ils auraient commise en tant que dépositaires contractuels, et non pas en raison d'une infraction qu'ils auraient commise contre le droit commun » (Masaki, Rapport p. 7, 2-3. Bonassies, Rapport p. 4).

Dans notre interprétation, par conséquent, seules l'emporteraient sur le principe de la canalisation les conventions concernant directement et exclusivement le transport, c'est-à-dire en pratique, pour le transport maritime, la convention de 1924.

Toutefois, l'exposé des motifs de la Convention de Paris, n° 35, donne une interprétation beaucoup plus large : « ...on entend par « accords internationaux en matière de transport » les accords internationaux visant la responsabilité civile pour les dommages causés par un moyen de transport, les accords internationaux relatifs à la collision de moyens de transport ainsi que les accords internationaux sur les connaissances. » (v. dans le même sens Kean, Rapport p. 12, et Rembauville-Nicolle : *passim*; Stein, rapport p. 13 et note 1).

2. Application cumulative ?

De toute façon, l'expression utilisée par les conventions nucléaires ne signifie pas du tout qu'elles sont inapplicables dès lors que les conventions maritimes sont applicables. Elles signifie simplement que la

(11) En ce sens, BONASSIES, rapport p. 4. V. cependant STROHL, rapport p. 5.

(12) En ce sens, BONASSIES, rapport p. 5. Contra : Rapports STROHL p. 5 et PFEIFFER p. 4.

(13) En ce sens, STROHL rapport p. 4-5.

The meaning of account No. 36 of the Paris Convention motives is as follows : « In this manner, a person having suffered damage on the territory of a Contracting Party caused by a nuclear incident in the course of carriage has the recourse of instituting two actions : one against the operator who is liable according to the terms contained in the convention and the other against the carrier, pursuant to international agreements in the matter of carriage. »

The victim has therefore two actions at his disposal (14). Indeed, by no means does the Paris Convention say : « Maritime conventions prevail over nuclear conventions », as this would eliminate an action against the operator of the installation, but instead : « this provision (focusing the liability on the operator) does not affect the application of maritime conventions ».

Accordingly, and in opposition to what Mr Rembauville-Nicolle writes in fine in his report on page 10, priority is not conceded to maritime conventions, one merely tolerates their competitive application (15). The victim may, at the same time, take proceedings against the carrier pursuant to a maritime convention (the 1924 Convention, for instance) and against the operator as being liable by virtue of the nuclear convention. Naturally, in the event of the same person having reconciled both qualifications, particularly in a case where the liable operator is also the carrier, i.e. if he carries nuclear substances by a means of transport which belongs to him, the two actions shall be brought solely against one person. Under these circumstances, the operator cannot take advantage of the provisions contained in the international agreements in the matter of carriage to reduce or modify his liability consequent on the Paris Convention (account No. 36, para. 2 of the Paris Convention motives).

3. Finally, as expressed by Mr Rembauville-Nicolle in his report on page 19, there are cases where, in the matter of carriage of goods by sea, *the 1924 Convention shall be inapplicable* and, as a result, only the nuclear convention shall be applicable :

a) On the one hand, following on the terms contained in Art. 6 of the 1924 Convention, the provisions therein do not apply to *special goods*, as such goods are not considered as ordinary commercial cargo loaded in the course of ordinary commercial operations. It can be stated, therefore, that any form of cargo of nuclear substances shall fall into that category and, under these conditions, the 1924 Convention would still remain inapplicable in respect of nuclear substances.

b) On the other hand, in the terms of the 1924 Convention, Article 5, « no provision in the present Convention shall be applicable to

(14) For choice see the Albano report, page 26.

(15) Pl. see the Strohl report, page 4.

canalisation sur l'exploitant de l'installation ne fait pas obstacle à la faculté reconnue à la victime par les conventions maritimes d'agir contre le propriétaire du navire.

L'exposé des motifs de la convention de Paris, n° 36, est en ce sens : « Ainsi, une personne qui subit sur le territoire d'une Partie contractante un dommage causé par un accident nucléaire au cours d'un transport peut avoir deux actions : l'une contre l'exploitant responsable aux termes de la convention et l'autre contre le transporteur, en vertu des accords internationaux en matière de transport. »

La victime a donc deux actions (¹⁴). En effet, la convention de Paris ne dit nullement : « Les conventions maritimes emportent sur la convention nucléaire », ce qui exclurait l'action contre l'exploitant de l'installation, mais : « la disposition (canalisant la responsabilité sur l'exploitant) n'affecte pas l'application des conventions maritimes ».

Donc, contrairement à ce que dit page 10 in fine du rapport de M. Rembauville-Nicolle, on ne donne pas priorité aux conventions maritimes, on se contente de permettre leur application concurrente (¹⁵). La victime peut à la fois poursuivre le transporteur en vertu d'une convention maritime (convention de 1924 par exemple) et l'exploitant comme responsable au titre de la convention nucléaire. Naturellement, dans le cas où la même personne cumule les deux qualités, dans le cas en particulier où l'exploitant responsable est en même temps transporteur, par exemple s'il transporte des substances nucléaires sur un moyen de transport lui appartenant, ces deux actions ne peuvent être introduites que contre une seule personne. Dans ce cas, l'exploitant ne peut tirer avantage des dispositions des accords internationaux en matière de transport pour réduire ou modifier sa responsabilité telle qu'elle résulte de la convention de Paris (Exposé des motifs de la Convention de Paris, n° 36 alinéa 2).

3. Enfin, comme le montre M. Rembauville-Nicolle dans son rapport page 19, il existe des cas où, en matière de transport de marchandises par mer, *la convention de 1924 sera inapplicable* et par conséquent la convention nucléaire sera seule applicable :

a) D'une part, aux termes de l'article 6 de la convention de 1924, les dispositions de celle-ci ne s'appliquent pas aux *marchandises spéciales*, ne pouvant être considérées comme cargaisons commerciales ordinaires chargées au cours d'opérations commerciales ordinaires. On peut donc dire que toute cargaison de substances nucléaires rentre dans cette catégorie, et la convention de 1924 serait toujours inapplicable aux substances nucléaires dans ces conditions.

(14) Au choix : Albano, rapport p. 25.

(15) STROHL, rapport p. 4.

charter-parties », when practically all nuclear substances are carried under charter-party.

At all events, the maritime carrier need only take the precaution of having his ship chartered under a charter-party agreement and of not issuing a bill of lading, for the 1924 Convention to be inapplicable, resulting in an advantage for the nuclear conventions.

4. Most certainly, the carrier whose liability is questioned in pursuance of an international maritime convention or the Act of a non Contracting State, shall, under the Paris Convention (Article 6 d), acquire by *subrogation* the rights of the person suffering damage whom he has so compensated.

Therefore, if by virtue of the 1924 Convention, the carrier is sentenced to pay, he shall be indemnified by the nuclear operator (Account No. 37 of the Paris Convention motives). As a guarantee, the shipowner shall have an action against the maritime operator (Fitzsimmons report, page 4, No. 3). But he shall rank equally with the other creditors in respect of the amount of insurance of the operator (Fitzsimmons report, page 5, No. 4b) in such a way that his recourse may seem illusory.

Conclusion and proposed solutions

1. A first solution in the conflict between the maritime conventions and the nuclear conventions is suggested in the reports from Messrs. Vial and Demoures on the one hand, and Mr. Deprimoz on the other : *extend to the maritime carrier the prerogatives and obligations belonging to the operator of the nuclear installation*. In this way, as is pointed out in account No. 36 in fine of the Paris Convention motives, the carrier when deemed to be the operator, shall not be able to turn to his account the provisions contained in maritime conventions to reduce or modify his liability as arising in connection with the nuclear convention.

But, on the one hand, such a radical solution compelling the carrier to take out a costly insurance shall not prove acceptable to the maritime carriers.

On the other hand, in pursuance of the present text, the liability of the carrier shall be « substituted » only, and then under certain very strict conditions, to the liability of the nuclear operator; it shall not be possible for the carrier to be acknowledged as a nuclear operator irrespective of the agreement of the operators for whom he shall carry the cargo. (Vial and Demoures, page 10).

It shall be noted that in German law (pl. see the Deprimoz report, page 5) and in Italian law (pl. see the Deprimoz report, page 5, and Marchetti report, Notion de transporteur abusif, page 4), the maritime carrier of nuclear substance lends himself open to shouldering the liability in pursuance of nuclear legislation, together with the operator, all of which is not likely to make things easier for him or, particularly the

b) D'autre part, aux termes de la convention de 1924, article 5, « aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux *chartes-parties* ». Or pratiquement les substances nucléaires sont transportées sous charte-partie.

En tout cas, il suffit que le transporteur maritime prenne la précaution de fréter son navire sous charte-partie et de ne pas délivrer de connaissance pour que la convention de 1924 soit inapplicable, au bénéfice des conventions nucléaires.

4. Certes, le transporteur dont la responsabilité est mise en cause en vertu d'une convention internationale maritime ou de la loi d'un Etat non contractant acquiert par *subrogation* les droits dont la personne ainsi indemnisée aurait bénéficié en vertu de la convention de Paris (article 6 d).

Donc, condamné à payer en vertu de la convention de 1924, le transporteur se fera indemniser par l'exploitant nucléaire (art n° 37 de l'exposé des motifs de la convention de Paris). Le propriétaire de navire a une action en garantie contre l'exploitant maritime (Fitzsimmons, Rapport p. 4 n° 3). Mais il viendra en concours avec les autres créanciers sur le montant de l'assurance de l'exploitant (Fitzsimmons, Rapport p. 5, n° 4 b) de telle sorte que son recours peut être illusoire.

Conclusion et solutions proposées

1. Une première solution au conflit entre conventions maritimes et conventions nucléaires est proposée par les rapports de MM. Vial et Demoures d'une part, Deprimoz d'autre part : *donner au transporteur maritime les prérogatives et obligations de l'exploitant de l'installation nucléaire*. De la sorte, comme le remarque l'exposé des motifs de la convention de Paris, n° 36 in fine, le transporteur considéré comme exploitant, ne pourra tirer avantage des dispositions des conventions maritimes pour réduire ou modifier sa responsabilité telle qu'elle résulte de la convention nucléaire.

Mais, d'une part, une solution aussi radicale obligeant le transporteur à une coûteuse assurance ne sera pas agréée par les transporteurs maritimes.

D'autre part, en vertu des textes actuels, la responsabilité du transporteur ne peut être que « substituée », et dans des conditions très strictes, à celle de l'exploitant nucléaire; le transporteur n'a pas la possibilité d'être reconnu exploitant nucléaire indépendamment de l'accord des exploitants dont il transporte les cargaisons (Vial et Demoures, p. 10).

On notera que dans les lois allemande (Deprimoz, Rapport p. 5) et italienne (Deprimoz, Rapport p. 5 et Marchetti, Rapport Notion de transporteur abusif, p. 4), le transporteur maritime de substances nucléaires risque d'être responsable, en vertu de la législation nucléaire, aux côtés de l'exploitant, ce qui n'est pas de nature à améliorer son sort, ni

French carrier who, for reasons of legal conflict and in the event of any particular carriage being required, would be governed by the laws of either of the above mentioned countries.

Consequently, the answer to the solution shall certainly not be found in the carrier qualifying as the operator.

2. It is far better to amend the Paris and Vienna Conventions, and instead of the Articles in question which refer to maritime conventions, (Art. 6 b in the Paris Convention and Art. II, 5, in the Vienna Convention) to add a sentence *patterned on the C.I.M.*, Art. 64 : « The maritime carrier of nuclear substances or the owner or the operator of the colliding ship is exonerated from any liability which devolves upon him by virtue of any international agreements or any national law when the damage is the result of a nuclear incident and when, by virtue of special prescriptions in force in a Contracting State by virtue of the present convention regulating the matter of liability in the field of nuclear energy, the operator of a nuclear installation, or any other person acting as a substitute, shall be liable for the damage. »

3. As a safeguard, the maritime carrier should, moreover, *charter his ship on a voyage basis only*, in order to avoid, in any case, an application of the 1924 Convention.

4. And for all that, for the reasons previously mentioned, these provisions shall not be enough to remove the disquiet which is felt by the carriers : *the Paris Convention is being applied by too few Nations* and the Vienna Convention is not even in force.

Therefore, as noted by Mr Rembauville-Nicolle in his report, page 13, the maritime carrier is unable to agree to loading nuclear substances as he may find that, owing to some foreign internal maritime law, he is liable in respect of the national of a country which has not acceded to a nuclear convention (¹⁶); he shall then be held liable for an unlimited amount :

- a) in instances where the 1957 Convention on the limitation of liability does not apply;
- b) in instances where the 1957 Convention does apply, if the Court considers that there is proof of a personal fault by the shipowner.
- c) in instances where the 1957 Convention does apply if the country where the Court holding office has neither ratified the 1957 Convention nor the 1924 Convention on the limitation of liability of the shipowner, this being the case for most of the maritime States.

Not only maritime law, but nuclear laws for non-Contracting States as well, are a source of danger to maritime carriers. (pl. see the Masaki report, page 6, on bilateral agreements between the United States Atom-

(16) Pl. see the Bonassies report, page 6.

celui du transporteur français qui, pour une raison tenant aux règles de conflits de lois, serait régi par le droit de l'un de ces deux pays pour un transport particulier.

Ce n'est donc certes pas dans la direction de l'extension au transporteur de la qualité d'exploitant qu'il faut chercher une solution.

2. Il est bien préférable d'amender les conventions de Paris et de Vienne et d'y inclure, au lieu des articles précités qui visent les conventions maritimes (articles 6 b de la convention de Paris et II,5 de la convention de Vienne) une *phrase calquée sur la C.I.M.*, Article 64 : « Le transporteur maritime de substances nucléaires ou le propriétaire ou exploitant du navire abordeur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de tout accord international ou de toute loi nationale, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu de prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant, en vertu de la présente convention, réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage. »

3. Par précaution, le transporteur maritime devrait en outre *frèter son navire au voyage* afin d'écarter de toute façon l'application de la convention de 1924.

4. Et cependant, pareilles dispositions ne suffiront pas à apaiser l'inquiétude des transporteurs, pour la raison que nous avons déjà rencontrée : la *convention de Paris est en vigueur entre trop peu de Nations* et la convention de Vienne n'est même pas en vigueur.

Donc, comme le remarque M. Rembauville-Nicolle, page 13 de son rapport, le transporteur maritime ne peut accepter de charger des substances nucléaires, car il peut se trouver responsable au titre d'une loi interne étrangère envers un ressortissant d'un pays n'ayant pas adhéré aux conventions nucléaires⁽¹⁶⁾; il sera alors responsable de façon illimitée :

- a) dans les cas que la convention de 1957 sur la limitation de responsabilité ne couvre pas;
- b) dans les cas qu'elle couvre, si le tribunal estime que la faute personnelle du propriétaire du navire est prouvée;
- c) dans les cas qu'elle couvre, si le pays auquel appartient le tribunal n'a ratifié ni la convention de 1957 ni la convention de 1924 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, ce qui est le cas de la plupart des Etats maritimes.

Non seulement la loi maritime, mais la loi nucléaire des Etats non contractants est dangereuse pour le transporteur maritime (v. Rapport Masaki, p. 6, sur les accords bilatéraux conclus entre la commission de

(16) BONASSIES, rapport p. 6.

ic Energy Subcommittee and the various governments receiving enriched fuel).

5. As a consequence, P. and I. Clubs are refusing to insure the carriage of certain nuclear substances, as we are reminded in Mr Miller's report, page 8.

6. Accordingly, maritime carriers have been lead to request a total guarantee from the State which charters the ship (pl. see the Miles report, page 6). The P. & I. Clubs have invited their affiliated members to accept the carriage of nuclear substances only after such a guarantee has been signed; however, « from experience, carriers have learned that it is not possible to enter into such an agreement » (please see the Vandenabeele report, page 5d) covering damage to third party, damage to goods carried at the same time as nuclear substances or during a subsequent voyage, damage to passengers and to the ship itself.

Consequently, the big French shippers have been compelled to renounce this profitable source of revenue; the only steamships companies willing to run the risk are those operating single ships.

Emmanuel du Pontavice

l'Energie atomique des Etats-Unis et les différents gouvernements destinataires des combustibles enrichis).

5. La conséquence, c'est que les P. and I. Clubs refusent d'assurer les transporteurs de certaines substances nucléaires, comme le rappelle M. Miller, dans son rapport page 8.

6. Les transporteurs maritimes sont donc amenés à demander la garantie totale de l'Etat qui affrète le navire (Rapports Risch, p. 13 et Miles, page 6). Les P. and I. Clubs ont invité leurs affiliés à n'accepter le transport de substances nucléaires que moyennant la signature de cet accord de garantie totale; or « l'expérience a enseigné aux transporteurs qu'il n'est pas possible de recueillir pareil engagement » (Rapport Vandenebeele, p. 5 d), couvrant dommages aux tiers, dommages aux marchandises transportées en même temps que les substances nucléaires ou dans un voyage ultérieur, dommages aux passagers et au navire lui-même.

Aussi les grands armements français sont-ils contraints de renoncer à cette source de profit; n'acceptent de courir un pareil risque que les compagnies de navigation dont l'actif est limité à un seul navire.

Emmanuel du Pontavice

5.

CONCLUSIONS ON THE MONACO SYMPOSIUM

1. The Restricted Committee set up by the two Agencies which organised the Symposium on Third Party Liability and Insurance in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Substances met on Thursday, 10th October, following the meetings which had taken place during the first three days of the Symposium.

The Committee was made up of the following : Messrs. Niklas Kihlbom, Albert Lilar, Georges Martin, Albert Raspi, Roy Shoultz, John P.H. Trevor.

Mr. Pierre Huet, Chairman of the final Session of the Symposium, took part in the proceedings.

Mr. J.P.H. Trevor was elected Chairman.

2. The Committee took note of the fact that in some countries difficulties had arisen in organizing such carriage since carriers felt that the present legal system left in doubt the extent of their potential liability for damage which might result and that, therefore, it was difficult and sometimes impossible to obtain the necessary cover.

With this in mind, the Committee reviewed the main problems raised both in the papers and during discussions as well as measures proposed to resolve them, in order to consider the best way of following up these proposals.

Naturally, the list which follows is incomplete and other problems may be brought up in the course of the discussions which are to take place.

Technical problems

3. The technical uncertainties which exist in some quarters with regard to maritime carriage of nuclear substances could prevent the normal development of such carriage.

The Committee took particular note of the following :

- a) the fact that not all interested parties, and certainly neither the public nor the press, were sufficiently informed as to the kind of hazards involved in such carriage or as to the extent of damage which might result; this may lead to an over-evaluation of the extent of the insurance cover required.

5.

CONCLUSIONS DU SYMPOSIUM DE MONACO

1. Le Comité restreint, constitué à l'initiative des deux Agences qui ont organisé le Symposium sur la responsabilité civile et l'assurance en matière de transports maritimes de substances nucléaires, s'est réuni le jeudi 10 octobre 1968, à la suite des trois premiers jours du Symposium.

Ce Comité était composé des personnalités suivantes : MM. Niklas Kihlbom, Albert Lilar, Georges Martin, Albert Raspi, Roy Shoultz et John P.H. Trevor.

Monsieur Pierre Huet, Président de la dernière séance du Symposium, a participé à ces travaux.

Le Comité a élu Monsieur John P.H. Trevor en qualité de Président.

2. Le Comité a constaté que, dans certains pays, des difficultés ont surgi dans l'organisation de ces transports, car les transporteurs estiment que le régime juridique actuel comporte des incertitudes sur l'étendue de leur responsabilité éventuelle et qu'il en résulte des difficultés, voire même une impossibilité d'obtenir la couverture nécessaire.

C'est pourquoi le Comité a passé en revue les principaux problèmes soulevés dans les communications et au cours des discussions, ainsi que les mesures proposées pour les régler, afin d'envisager la suite qui pourrait être donnée à ces propositions.

Bien entendu, l'énumération ci-dessous n'est pas complète et d'autres problèmes pourront apparaître dans les discussions à venir.

Problèmes d'ordre technique

3. Les incertitudes qui existent dans certains milieux sur le plan technique, en ce qui concerne les transports maritimes de substances nucléaires, sont de nature à entraver le développement normal de ces transports.

Le Comité a particulièrement retenu :

- a) le fait que tous les milieux intéressés, et surtout le public et la presse, ne sont pas suffisamment informés en ce qui concerne la nature des risques que comportent ces transports, et l'étendue des dommages qui peuvent en résulter, ce qui peut conduire à des évaluations trop larges de la couverture d'assurance qui est nécessaire;

- b) the gaps which are still extant in rules covering safety conditions during carriage and the divergencies in the manner in which these rules are applied in different countries.

Legal problems

4. The Committee recognises that the main problem arises from the possible simultaneous application of nuclear and maritime laws. Double liability might result and as a consequence reciprocal rights of recourse between the nuclear operator and the carrier. This might in turn make double insurance a necessity.

5. The Committee then considered problems arising from the nuclear conventions themselves and, in particular to :

- a) the existence of two different nuclear conventions which will not necessarily be binding to the same States;
- b) limitations imposed on the scope of application of these conventions owing to their ratification by a limited number of States. Moreover, it is possible that the courts of non-Contracting States may not take into account the application of the nuclear conventions (especially as concerns the high seas), by virtue of rules of private international law;
- c) the diversity in measures of application which may be taken by various Contracting States as concerns the options left to them under the nuclear conventions (field of application of the Paris Convention, inclusion of damage to the means of transport, substitution of the carrier for the operator, etc.).

6. The Committee also considered the following problems raised by the possible application of maritime law :

- a) determination of the maritime conventions which could be applied to liability in the case of a nuclear incident by virtue of Article 6(b) of the Paris Convention and Article II(5) of the Vienna Convention;
- b) the applicability of these two Articles to amendments in maritime conventions made subsequently to the signature of the nuclear conventions;
- c) difficulties which might arise from the application of maritime law to questions of liability resulting from a nuclear incident (liability based on fault, unlimited liability of the carrier).

Projected measures

7. The Committee considered the various measures proposed in the course of the Symposium in order to resolve these problems. These would appear to fall into two categories :

- b) les lacunes qui subsistent dans la règlementation des conditions de sécurité des transports et les divergences dans la manière dont ces réglementations sont appliquées dans les différents pays.

Problèmes d'ordre juridique

4. Le Comité a reconnu que le problème principal résulte de l'éventuelle application concurrente du droit nucléaire et maritime. Il peut en résulter une double responsabilité et, par conséquent, des recours réciproques entre l'exploitant nucléaire et le transporteur, ce qui entraîne la nécessité d'une double assurance.

5. Le Comité a ensuite envisagé les problèmes découlant des Conventions nucléaires elles-mêmes. Il s'agit en particulier :

- a) de l'existence de deux Conventions nucléaires différentes qui ne lieront pas nécessairement les mêmes Etats;
- b) des limites dans le champ d'application de ces Conventions, dans la mesure où elles ne sont ratifiées que par un nombre restreint d'Etats; en outre, il est possible qu'un tribunal d'un Etat non contractant écarte l'application des Conventions nucléaires (en particulier en haute mer) en vertu des règles de droit international privé;
- c) de la diversité des mesures d'application qui pourront être prises par les différents Etats contractants sur les points où les Conventions nucléaires laissent une option à ces Etats (champ d'application de la Convention de Paris, inclusion des dommages aux moyens de transport, substitution du transporteur à l'exploitant, etc...).

6. Le Comité a également envisagé les problèmes suivants, soulevés par l'application éventuelle du droit maritime;

- a) détermination des Conventions maritimes visées par l'article 6(b) de la Convention de Paris, et l'article II(5) de la Convention de Vienne qui sont susceptibles de s'appliquer à la responsabilité en cas d'accident nucléaire;
- b) application de ces deux articles aux modifications apportées aux Conventions maritimes après la signature des Conventions nucléaires;
- c) difficulté que peut présenter l'application du droit maritime aux questions de responsabilité pouvant résulter d'un accident nucléaire (responsabilité pour faute, responsabilité illimitée du transporteur).

Mesures envisagées

7. Le Comité a passé en revue les différentes mesures qui ont été proposées au cours du Symposium en vue de résoudre ces problèmes. Il semble que celles-ci peuvent être de deux ordres :

- a) practical measures which insurers and shipowners could adopt within the present system. The Committee felt that these measures would be facilitated by the work done both during and after the Symposium. This should result in reducing the technical and legal uncertainties which at present complicate the maritime carriage of nuclear substances;
- b) measures which might be taken by governments, the most important of which is early ratification of the nuclear conventions or accession to them. Others are the harmonization of legislative options taken within the framework of the conventions, agreed interpretations of certain provisions in the conventions by the competent bodies of IAEA and of ENEA, provisions of cover for carriers, etc.

8. The Committee felt that amendments to existing conventions should be considered if the above measures proved to be insufficient, in which case the amendments should, so far as possible, enable nuclear law to take priority over maritime law as regards the maritime carriage of nuclear substances.

Suggestions from the Committee

- 9. a) With regard to the analysis of technical aspects of maritime carriage of nuclear substances, the Committee considered that it would prove useful if the nature of the risk and the extent of possible damage were reviewed once again. It also felt that the work of unifying safety measures should be pursued and that steps should be taken to improve the means of application of these measures.
- b) With respect to legal problems, it would be useful if competent organizations made a further examination of the above mentioned problems and of the proposals made for solving them.
- c) In the light of these studies, a meeting including all interested parties should be called to arrive at a concrete solution for all these problems.

10. The Committee expressed satisfaction at this stage over the noteworthy results achieved by the Symposium, having considerably added to the information available to the various interests concerned and promoted this initial and most fruitful exchange of views.

It hoped that competent international organisations would perfect these results by making the proposed consultations possible.

- a) les mesures pratiques que les assureurs et les armateurs pourraient adopter dans le cadre du régime existant; le Comité a estimé que ces mesures seraient facilitées par les travaux effectués au cours et à la suite du Symposium, afin de réduire les incertitudes techniques et juridiques qui compliquent actuellement le transport maritime nucléaire;
- b) les mesures qui pourraient être prises par les gouvernements, et en premier lieu la ratification rapide des Conventions nucléaires ou l'adhésion à celles-ci; d'autres mesures seraient l'harmonisation des options législatives prises dans le cadre des Conventions, l'accord sur l'interprétation de certaines dispositions des Conventions par les organes compétents de l'AIEA et de l'NEA, l'octroi d'une garantie aux transporteurs, etc.

8. Le Comité estime que la modification des Conventions existantes devrait être envisagée si les mesures qui viennent d'être mentionnées s'avéraient insuffisantes. Dans ce cas, une telle modification devrait, dans la mesure du possible, aboutir à la primauté du droit nucléaire sur le droit maritime, en ce qui concerne le transport maritime de substances nucléaires.

Suggestions du Comité

- 9. a) En ce qui concerne l'analyse des aspects techniques de ces transports, le Comité pense qu'il serait utile de procéder à un nouvel examen de la nature des risques et de l'étendue des dommages possibles. Il estime qu'il serait également nécessaire de poursuivre l'unification des mesures de sécurité et d'améliorer les moyens de contrôle de l'application de ces mesures;
- b) en ce qui concerne les questions juridiques, il serait souhaitable que les organisations compétentes poursuivent l'étude des problèmes mentionnés ci-dessus et des mesures envisagées pour les résoudre;
- c) à la lumière des études, une réunion comprenant tous les milieux intéressés devrait être organisée pour discuter les solutions concrètes à ces problèmes.

10. Le Comité se félicite dès maintenant des résultats importants auxquels le Symposium a abouti en améliorant, dans une large mesure, l'information des milieux intéressés, et en permettant un premier échange de vues très fructueux.

Il espère que les organisations internationales compétentes pourront parachever ces résultats en favorisant les consultations proposées.

TORREY CANYON

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

TORREY CANYON

PRELIMINARY DRAFT 26th SEPTEMBER 1968

Article I

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk.
2. « Person » means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. « Owner » means the person or persons owning the ship.
4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo.
5. « Pollution damage » means loss caused or damage done by the escape of oil, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.
6. « Preventive measures » are any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin with causes pollution damage.

Article 2

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

COMMISSION INTERNATIONALE

TORREY CANYON

AVANT-PROJET MODIFIÉ DU 26 SEPTEMBRE 1968

Article 1

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac.
2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques, ainsi que toute entité publique ou privée n'ayant pas la personnalité juridique.
3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes dont le navire est la propriété.
4. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage transportés comme cargaison sur un navire.
5. « Pollution » signifie tous dégâts ou dommages causés par une perte d'hydrocarbures, où qu'elle se produise, et comprend le coût des mesures de sauvegarde.
6. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
7. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont une pollution résulte.

Article 2

Le propriétaire est responsable de toute pollution causée par son navire, sauf s'il prouve que la perte ne provient point de sa faute ni de celle d'aucune personne (qu'elle soit ou non son préposé ou son mandataire) participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire.

Article 3

No claim for compensation shall be made against the owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. Nothing herein shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article 4

When oil has escaped from two or more ships, and the pollution damage caused thereby is not reasonably separable, the owners of all the ships concerned shall be jointly and severally liable for all such damage.

For the purposes of this Article, « ship concerned » shall not include any ship whose owner is exonerated under the provisions of Article 2 of this Convention.

Article 5

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

2. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the court or other competent authority of the State or States mentioned in Article 8.

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

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

Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any such compensation, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

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

Article 3

Les demandes d'indemnisation intentées contre le propriétaire ne pourront être formées que sur la base de la présente Convention.

Cette disposition ne porte pas atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article 4

Lorsque les pertes d'hydrocarbures sont survenues sur plus d'un navire et que la pollution en résultant n'est pas raisonnablement divisible, les propriétaires de tous les navires impliqués sont solidiairement responsables pour la totalité du dommage.

Pour l'application du présent article « navire impliqué » ne comprend pas le navire dont le propriétaire est exonéré en application de l'article 2 de la Convention.

Article 5

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

2. Pour bénéficier de la limitation prévue à l'alinéa premier du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité entre les mains du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat ou des Etats indiqués à l'article 8.

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

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

Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie pareille indemnisation, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire a lui-même fait des dépenses ou subi des dégâts pour des mesures de sauvegarde, il a une créance sur le fonds de ce chef.

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

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

Article 6

After the fund mentioned in Article 5(2) has been constituted no person having a claim for compensation arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim.

Article 7

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within two years from the date of the incident.

Article 8

Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the owner.

If pollution damage occurs in the territory or territorial waters of more than one Contracting State and actions are brought in the courts of more than one Contracting State, the owner may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

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

Article 9

a) A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article 8 shall be recognized in the territory of any other contracting State, except :

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

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

Article 6

Après la constitution du fonds indiqué à l'article 5, 2 de la présente Convention, aucun droit à indemnisation résultant de l'événement à propos duquel le fonds a été constitué ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

Article 7

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée contre le propriétaire dans les deux ans de la date de l'événement.

Article 8

Lorsqu'un événement a causé une pollution sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un ou de plusieurs Etats contractants les demandes d'indemnisation ne peuvent être intentées que devant les tribunaux de ces Etats contractants.

Avis doit être donné au propriétaire de l'introduction de telles demandes.

Si la pollution atteint les territoires de plusieurs Etats contractants et si les demandes sont intentées devant les tribunaux de plusieurs Etats contractants, le propriétaire peut constituer le fonds de limitation entre les mains du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque de ces Etats.

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

Article 9

a) Tout jugement définitif prononcé par un tribunal compétent aux termes de l'article 8 sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant sauf si :

1. Where the judgment was obtained by fraud; or
 2. Where the owner was not given a fair opportunity to present his case.
- b) A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any reexamination of the merits of any claim.

Article 10

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

1. le jugement a été obtenu frauduleusement, ou
2. le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

b) Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par le loi de l'Etat contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il agissait d'un jugement d'un tribunal de cet Etat contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

Article 10

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

ADMINISTRATION

BUREAU PERMANENT

MEETING OF THE 16th NOVEMBER 1968 REPORT REGARDING THE MINUTES

1. The President opened the session by paying tribute to the memories of the late Mr N.V. Boeg and of the late Mr A. Malvagni, who had both passed away since the last Meeting of the Bureau Permanent. All members present joined in the President's sympathy.

2. The following members, upon being proposed by their respective National Associations, have been appointed as Titulary Members by the Bureau Permanent :

Denmark : M. Søren M. THORSEN,

Japan : Mr Akira SAITO,
Mr Fujio YONEDA,
Mr Hisashi TANIKAWA,
Mr Shiro ABE,
Mr Yoshiya KAWAMATA,

United States : Mr James J. HIGGINS.

3. The cost of the subscription to DOCUMENTATION CMI 1969 has been increased to BF. 500.— The fee for Titulary Members remains at BF. 500,— and includes a subscription as above.

4. The Bureau Permanent has decided to charter two JAL planes Europe/Japan at a cost of US \$ 150.000.— and has fixed the cost of the transport at US \$ 750 to be paid by each participant.

5. Two new International Sub-committees have been appointed :
— Carriage of Nuclear Substances : Prospective President : Mr Arthur M. BOAL;
— Hovercrafts : President : Mr James-Paul Govare.

At the moment, the work of these Sub-committees shall be limited to investigation duties.

6. The German Association has moved that the next Plenary Conference be held at Hamburg.

BUREAU PERMANENT

REUNION DU 16 NOVEMBRE 1968 COMPTE RENDU DU PROCES VERBAL

1. Le Président en ouvrant la séance à rendu hommage à la mémoire de Monsieur N.V. Boeg et de Monsieur A. Malvagni, tous les deux décédés depuis la dernière réunion du Bureau Permanent. Tous les membres présents se sont joints à cet hommage.

2. Le Bureau a désigné en qualité de Membre Titulaire, sur proposition de leur Association Nationale, les personnalités suivantes :

Danemark : M. Søren M. THORSEN,

Japon : M. Akira SAITO,

M. Fujio YONEDA,

M. Hisashi TANIKAWA,

M. Shiro ABE,

M. Yoshiya KAWAMATA,

Etats-Unis : M. James J. HIGGINS.

3. Le prix de l'abonnement à « DOCUMENTATION CMI. 1969 » est porté à FB. 500; la cotisation des Membres Titulaires restera fixée à FB. 500, cette cotisation comprenant un abonnement gratuit.

4. Le Bureau décide d'affréter deux avions J.A.L. Europe/Japon au prix de US \$ 150.000 et fixe à US \$ 750 le prix du transport à acquitter par chacun des participants.

5. Deux nouvelles Commissions Internationales ont été constituées :

- Transport de Substances Nucléaires : Président pressenti M. Arthur M. BOAL;
- Hovercrafts : Président : M. James-Paul GOVARE.

Ces Commissions n'auront provisoirement qu'une mission d'exploration.

6. L'Association Allemande a proposé que la prochaine Conférence Plénière ait lieu à Hambourg.

C.M.I. PUBLICATIONS

Despatch by ordinary registered mail will be arranged by the Administrative Secretariat at the following prices after receipt of payment, either by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account No. 10353, Henry Voet-Génicot/CMI, at the Société Générale de Banque, s.a., Antwerp, or by postal transfer to the Postal Cheque Office, Brussels, account No. 1015.58, Henry Voet-Génicot/account CMI, 17, Borzestraat, Antwerp-1, Belgium.

1. *Conférence Diplomatique de Bruxelles*

Minutes of the :

	Belg. Frs.
Conférence Internationale de Droit Maritime, 9e. Session — Bruxelles 1952 (nouveau tirage)	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime — 10e. Session — Bruxelles 1957	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 11e. Session — (1ère. phase) — Bruxelles 1961	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 11e. Session (2e. phase) — Bruxelles 1962	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 12e. Session (1ère. phase) — Bruxelles 1967	650,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 12e. Session (2e. phase) — Bruxelles 1968	300,—

(Speeches are published in their original tongue).

PUBLICATIONS C.M.I.

Le Secrétariat Administratif enverra sous pli recommandé par voie postale ordinaire au prix indiqué à la liste ci-après et moyennant paiement préalable par chèque payable à Anvers, ou par virement bancaire au compte No. 10353, Henry Voet-Génicot/CMI, à la Société Générale de Banque, s.a., Anvers, ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles, compte No. 1015.58, Henry Voet-Génicot/compte CMI, 17, Borzestraat, Antwerpen-1 (Belgique).

1. Conférence Diplomatique de Bruxelles

Procès Verbaux de :

Frs. Belges

Conférence Internationale de Droit Maritime, 9e. Session — Bruxelles 1952 (nouveau tirage)	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime — 10e. Session — Bruxelles 1957	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 11e. Session (1ère phase) — Bruxelles 1961	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 11e Session (2e. phase) — Bruxelles 1962	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 12e. Session (1ère. phase) — Bruxelles 1967	650,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime, 12e Session (2e. phase) — Bruxelles 1968	300,—

(Les discours sont reproduits dans la langue dans laquelle ils ont été prononcés).

2. Minutes of the Comite Maritime International Conferences

AMSTERDAM 1949	(English and French)	350,—
NAPLES 1951	" " "	350,—
MADRID 1955	" " "	350,—
RIJEKA 1959	" " "	350,—
ATHENS 1962	" " "	350,—
STOCKHOLM 1963	" " "	350,—
NEW YORK 1965	" " "	350,—

3. C.M.I. Documents

Documents « Containers » & « Torrey Canyon » 1967	300,—
Documents C.M.I. 1968	300,—
Annual subscription (1969)	500,—

REMARKS :

1. The documentation relating to the subjects appearing on the agenda of the Tokyo Conference, namely the volumes dealing with « Containers », « Torrey Canyon » and « Documentation CMI 1968 », shall be placed on sale at the Tokyo Conference (having been specially bound) at a cost of, respectively, B. Fr. 300.— and B. Fr. 500.—
2. There is good reason to believe that members shall be able to put their names down at the Tokyo Conference for a complete series of the Minutes of the Brussels Diplomatic Conferences since they were originated in 1905. Up to the present moment, the cost and form of reproduction have not been decided upon.

2. Procès-verbaux des Conférences du Comité Maritime International

AMSTERDAM 1949	(Français et Anglais)	350,—
NAPLES 1951	" " "	350,—
MADRID 1955	" " "	350,—
RIJEKA 1959	" " "	350,—
ATHENES 1962	" " "	350,—
STOCKHOLM 1963	" " "	350,—
NEW YORK 1965	" " "	350,—

3. Documents C.M.I.

Documents « Containers » & « Torrey Canyon » 1967	300,—
Documents C.M.I. 1968	300,—
Abonnement annuel (1969)	500,—

NOTES :

1. La documentation relative aux sujets à l'ordre du jour de la Conférence de Tokyo, à savoir les brochures « Containers », « Torrey Canyon » et « Documentation CMI 1968 », sera mise en vente à la Conférence de Tokyo (sous une couverture spéciale) au prix de respectivement Fr. B. 300.— et Fr. B. 500.—

2. Il est probable qu'à la Conférence de Tokyo des inscriptions pourront être prises pour une série complète de procès-verbaux de la Conférence Diplomatique de Bruxelles depuis son origine en 1905. Ni le prix, ni la forme de reproduction n'ont pu être fixés jusqu'à présent.

INDEX

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

	Page
Questionnaire Nuc-1	4
<i>Questionnaire Nuc-I</i>	5
Replies	
<i>Réponses</i>	
NUC- 2 Belgium - <i>Belgique</i>	6- 7
NUC- 3 Sweden - <i>Suède</i>	12-13
NUC- 4 Finland - <i>Finlande</i>	18-19
NUC- 5 United States - <i>Etats-Unis</i>	20-21
NUC- 6 Switzerland - <i>Suisse</i>	24-25
NUC- 7 France - <i>France</i>	28-29
NUC- 8 Norway - <i>Norvège</i>	34-35
NUC- 9 United Kingdom - <i>Royaume-Uni</i>	38-39
NUC-10 Netherlands - <i>Pays-Bas</i>	44-45
NUC-11 Germany - <i>Allemagne</i>	48-49
NUC-12 Italy - <i>Italie</i>	52-53
NUC-13 Japan - <i>Japon</i>	62-63
NUC-14 Yugoslavia - <i>Yougoslavie</i>	68-69
Monaco Symposium - <i>Symposium Monaco</i>	
1. Introduction	C. van den Bosch
<i>Introduction</i>	72
	73
2. Paper	R. Rembauville-Nicolle
<i>Communication</i>	78
	79
3. Note on English law	P. Bonassies
<i>Note sur le Droit Anglais</i>	124
	125
4. Paper	E. du Pontavice
<i>Exposé</i>	136
	137
5. Conclusions	164
<i>Conclusions</i>	165
 « TORREY CANYON »	
Preliminary Draft, 26th September 1968 TC. 24/11-68	170
<i>Avant-projet modifié, 26 septembre 1968 TC. 24/11-68 (tra)</i>	171
 ADMINISTRATION	
Meeting of the Bureau Permanent of the 16th November 1968	182
Report on the Minutes	182
<i>Réunion du Bureau Permanent du 16 novembre 1968</i>	183
<i>Compte rendu du procès-verbal</i>	183
 PUBLICATIONS	
	184