

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1969

II

PASSENGERS

PASSAGERS

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

"PASSENGERS"

QUESTIONNAIRE

- I. Do you consider that the 1961 Passenger Convention should be revised and adapted to the 1967 Luggage Convention ?
- II. Do you agree that the revision of the Passenger Convention will only concern the problems of the limits of liability and of the jurisdiction ?
- III. Do you agree that a concordance of the texts of the two Conventions will, at the same time, be envisaged as outlined under the figures II, 2 of this report ?
- IV. Which figure (in gold francs) do you consider as just, equitable and appropriate for the limit of the liability ?
 - V. Do you consider that the clause on the jurisdiction in article 13 of the 1967 Luggage Convention can be taken over, in the Passenger Convention, without modification, or which eventual modifications do you consider inevitable ?
- VI. Must one adapt the rules on the scope of the 1961 Passenger Convention to the provisions concerning it in Article 2 of the 1967 Luggage Convention ?
- VII. Which form and scope of the International instrument to amend the 1961 Passenger Convention do you deem necessary ?

Basel, the 13th May 1968.

*The President of the
International Subcommittee for the
revision of the 1961 Convention on
the Carriage of Passengers by Sea.
(signed) Dr. Walter Müller.*

(*) The report was published in its entirety in « Documentation 1968 IV » page 18 etc.

COMMISSION INTERNATIONALE

”PASSAGERS”

QUESTIONNAIRE :

- I. Estimez-vous que la Convention « Passagers » de 1961 devrait être révisée et adaptée à la Convention « Bagages » de 1967 ?
- II. Etes-vous d'accord que la révision de la Convention « Passagers » ne touche que les problèmes des limites de responsabilité et de la compétence ?
- III. Etes-vous d'accord qu'une concordance des textes des deux Conventions soit envisagée simultanément dans les lignes esquissées au paragraphe II, 2 du présent rapport ?
- IV. Quel chiffre (en franc-or) estimez-vous juste, équitable et approprié pour la limite de la responsabilité ?
- V. Considérez-vous que la clause de compétence à l'article 13 de la Convention « Bagages 1967 » pourra être reprise, dans la Convention « Passagers », sans autre modification, ou quelles modifications éventuelles jugez-vous inévitables ?
- VI. Faut-il adapter les règles sur le champ d'application de la Convention « Passagers » 1961 aux dispositions correspondantes de l'article 2 de la Convention « Bagages » 1967 ?
- VII. Quelle est la forme et la portée de l'instrument international portant modification de la Convention « Passagers 1961 » que vous estimez nécessaire ?

Bâle, le 13 mai 1968.

*Le président de la Commission
Internationale pour la révision
de la Convention de 1961 sur
le transport de passagers par mer.
signé : (Dr. Walter Müller)*

(*) Le rapport intégral a été publié dans « Documentation 1968-IV » page 19 etc.

SWEDISH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPLIES

I

Yes.

II

We are not quite sure whether it will be possible to confine the revision only to the subjects of limitation and jurisdiction.

III

We submit that the Passenger Convention be amended to come into line with the Luggage Convention in respect of the following points :

- a) Definitions (Art. 1)
- d) Conversion (Art. 6)
- f) Interest (Art. 6 : 5)
- g) Written notice (Art. 11. resp. 10)
- h) Nullity (Art. 9. resp. 12 and 13).

IV

We are well aware that to commit oneself at an early stage to a definite figure might tie our hands in the debates to come. Nevertheless we believe that the present figure is not adequate and that a higher figure is preferable, provided a wide agreement can be obtained.

V

We think that the jurisdiction clause in Art. 13 of the Luggage Convention can be taken over in the Passenger Convention, without modification.

VI

We believe such adaption should be made.

ASSOCIATION SUEDOISE DE DROIT MARITIME

REPOSES

I

Oui.

II

Nous sommes sceptiques quant à la possibilité de limiter la révision aux seuls problèmes des limites de responsabilité et de la compétence.

III

Nous proposons que la Convention « Passagers » soit modifiée afin qu'elle soit conforme à la Convention « Bagages » en ce qui concerne les questions suivantes :

- a) Définitions (art. 1)
- d) Conversion (art. 6)
- f) Intérêt (art. 6 : 5)
- g) Protestations écrites (art. 11, resp. 10)
- h) Nullité de clauses (art. 9, resp. 12 et 13)

IV

Nous n'ignorons pas que nous pourrions nous trouver les mains liées dans les discussions ultérieures si, dès le début, nous nous sommes engagés pour un chiffre déterminé. Néanmoins, nous pensons que le chiffre actuel ne suffit pas et qu'il serait préférable de s'en tenir à un chiffre plus élevé à condition que l'on se mette d'accord sur une base plus large.

V

Nous pensons que la clause de compétence à l'article 13 de la Convention « Bagages » pourra être reprise dans la Convention « Passagers » sans autre modification.

VI

Nous estimons cette adaptation souhaitable.

VII

We believe the best way to obtain a result is to have an additional protocol made to the Passenger Convention.

Stockholm, August 21st, 1968.

Claës Palme,
Hon. Secretary.

Kaj Pineus,
President

VII

Nous pensons qu'un protocole complémentaire ajouté à la Convention « Passagers » serait la solution la plus efficace.

Stockholm, le 21 août 1968.

Claës Palme,
Secrétaire Hon.

Kaj Pineus,
Président.

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

Yes.

II

We suggest that the revision be limited to :

- a) the limit of liability and jurisdiction provisions,
- b) bringing other provisions of the Passenger Convention into line with parallel provisions of the Luggage Convention.

III

Yes.

IV

It is difficult to suggest any concrete figure until the limits of the Warsaw Convention have been revised. In any case, a substantial raise is desirable in order to avoid abolition of limitation of liability altogether.

V

We believe that the jurisdiction clause of the Luggage Convention should be copied in the interest of simplicity.

VI

This would be desirable.

VII

We suggest a Protocol to amend the Passenger Convention.

Oslo, August 29th, 1968.

Alex Rein, Chairman

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

Oui.

II

Nous proposons que la révision apportée à la Convention « Passagers » ne vise que :

- a) les limites de responsabilité et les dispositions de la compétence;
- b) l'établissement d'une conformité entre les autres dispositions de la Convention « Passagers » et les dispositions correspondantes de la Convention « Bagages ».

III

Oui.

IV

Il est malaisé de proposer un chiffre concret tant que les limites de la Convention de Varsovie n'auront pas été revues. De toute façon, une augmentation sensible est souhaitable afin d'éviter la suppression totale de la prescription d'indemnité.

V

Dans le but de simplifier les choses, nous sommes d'avis de reprendre la clause de compétence de la Convention « Bagages ».

VI

Cela serait souhaitable.

VII

Nous proposons un Protocole modifiant la Convention « Passagers ».

Oslo, le 29 août 1968.

Alex Rein, Président

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

(prepared by Soren Thorsen)

The Introductory Report of the President of the International Subcommittee for the revision of the 1961 Convention on the Carriage of Passengers by Sea has been studied with great interest by the Danish Association.

The replies of the Danish Association to the Questionnaire are as follows :

I

Yes.

As the subject of the Passenger Convention and the subject of the Luggage Convention are closely connected, we feel that it might have been desirable to have the rules of both Conventions held in one Convention which was the original intention. As we now, however, have two Conventions, we agree that the texts of these ought to be as much in accordance with one another as possible, and we realize that the only practical way of obtaining this is to reconsider the 1961 Passenger Convention.

It may be added that the rules on passengers and luggage in the Scandinavian Maritime Codes are assembled in one chapter and it is likely that this will also be the case if and when the two Conventions are ratified by Denmark.

II

We agree that the two points mentioned are the most important, but we see no objection to a reconsideration of other parts of the Passenger Convention for the above mentioned purpose as contemplated by the Bureau Permanent of the C.M.I. in its commissioning of the International Subcommittee, cfr. III.

III

Yes — with the following comments and modifications :

a) *definitions (article 1)*

We do not see how complete uniformity could be obtained here.

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

(Rédigées par Mr. Soren Thorsen)

C'est avec beaucoup d'intérêt que l'Association danoise a pris connaissance du Rapport introductif du Président de la Commission Internationale pour la révision de la Convention de 1961 sur le transport de passagers par mer.

Voici les réponses de l'Association danoise au questionnaire :

I

Oui.

Les problèmes de la Convention « Passagers » et de la Convention « Bagages » étant étroitement liés, nous jugeons qu'il aurait été souhaitable de réunir les deux Conventions en une seule, ainsi qu'il avait été prévu tout d'abord. Toutefois, étant donné qu'à présent il existe deux Conventions, nous estimons que les textes de ces deux Conventions devraient être unifiés dans la mesure du possible et nous nous rendons à l'évidence que la seule façon pratique d'obtenir un tel résultat est la révision de la Convention « Passagers » de 1961.

Nous ajouterons que d'après les Codes maritimes scandinaves, les règles concernant les passagers et les bagages sont rassemblées en un seul chapitre et il est probable qu'il en sera de même quand le Danemark ratifiera les deux Conventions, s'il les ratifie.

II

Tout en reconnaissant que ces deux problèmes sont les plus importants, nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que d'autres parties de la Convention « Passagers » soient revues dans la même optique, comme le Bureau Permanent du C.M.I. l'a envisagé en constituant la Commission Internationale, cfr. III.

III

Qui, sous réserve des modifications et commentaires suivants :

a) *définitions (article 1)* :

Nous ne voyons pas sous quelle forme l'on pourrait arriver à une unification complète des deux textes.

b) *scope (article 2)*

The two Conventions ought to be given the same scope. The comparative summary of differences in the Introductory Report does not mention that the Passenger Convention according to article 2 applies if the ship *flies the flag of a Contracting State* while the Luggage Convention applies if the ship *is registered in a Contracting State*.

As the Passenger Convention includes place of destination and as the reference of the Luggage Convention to the place of the contract may cause difficulties of interpretation, we might prefer the wording of article 2 of the Passenger Convention, however, we will not object if there is a strong wish to have it replaced by the text of article 2 of the Luggage Convention.

c) *burden of proof (article 4)*

We can accept article 4 (4) of the Luggage Convention to be incorporated into the Passenger Convention.

d) *conversion (article 6)*

The rule of the Passenger Convention is identical with Danish Law, and we see no objection to the incorporation of the rule of the Luggage Convention into the Passenger Convention.

e) *increase of the limits (article 6, paragraph 3)*

We do not see the importance of article 6, paragraph 3 of the Passenger Convention, and agree that uniformity could be obtained by deleting the paragraph.

f) *exclusion of the interests (article 6, paragraph 5)*

We find that the text of the Luggage Convention is preferable and in accordance with the practice of Danish Law and probably with the practice of most countries.

g) *written notice (article 11 respectively 10)*

Although we foresee cases of doubt about who might be « agent » of the carrier in this relation, we shall not object to the insertion of the text of the Luggage Convention into the Passenger Convention.

h) *nullity of clauses (article 9 respectively 12 and 13)*

Article 13 of the Luggage Convention should be inserted into the Passenger Convention, and the following words of article 9 deleted : « or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration ».

b) *champ d'application (article 2) :*

Les deux Conventions devraient avoir le même champ d'application. Le résumé comparatif des divergences, dans le Rapport introductif, ne mentionne pas que, d'après l'article 2, la Convention « Passagers » est d'application lorsque le navire *bat le pavillon d'un Etat Contractant*, alors que la Convention « Bagages » est d'application si le navire *est immatriculé dans un Etat Contractant*.

Etant donné que la Convention « Passagers » comprend le lieu de destination et étant donné que la référence de la Convention « Bagages » au lieu de contrat peut entraîner des difficultés, nous serions tentés de préférer le texte de l'article 2 de la Convention « Passagers », mais nous nous inclinons si la tendance générale est de le voir remplacé par le texte de l'article 2 de la Convention « Bagages ».

c) *fardeau de la preuve (article 4) :*

Nous sommes d'accord pour que l'article 4 (4) de la Convention « Bagages » soit repris dans la Convention « Passagers ».

d) *conversion (article 6) :*

La règle reprise dans la Convention « Passagers » est identique à celle de la loi danoise et nous ne voyons aucune objection à ce que la règle de la Convention « Bagages » soit reprise dans la Convention « Passagers ».

e) *augmentation des limites (article 6, paragraphe 3) :*

Nous ne voyons pas l'importance de l'article 6, paragraphe 3 de la Convention « Passagers » et nous nous rallions à l'idée que la suppression de ce paragraphe entraînerait l'unification des textes.

f) *exclusion des intérêts (article 6, paragraphe 5) :*

Nous accordons notre préférence au texte de la Convention « Bagages », conforme à la procédure danoise et probablement à celle de la plupart des pays.

g) *protestations écrites (article 11, réserves respectivement 10) :*

Nous ne voyons pas d'objection à ce que le texte de la Convention « Bagages » soit adapté à la Convention « Passagers », bien que nous prévoyons des cas où l'identification de l'« agent » du transporteur prêterait à confusion.

h) *nullité de clauses (article 9, respectivement 12 et 13) :*

L'article 13 de la Convention « Bagages » devra être repris par la Convention « Passagers » et les mots suivants de l'article 9 devront être biffés : « ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé ».

i) *reservations (Protocol Passenger Convention)* :

We should like the quoted reservation (1) as well as the reservations (2) and (3) to be upheld.

(The reservation (2) is identical with article 16 (1) of the Luggage Convention).

k) *form and size of the documents (article 16 in the Luggage Convention)* :

We feel that the right of reservation of the Luggage Convention can be taken over into the Passenger Convention.

l) *coming into force (article 17 respectively 21)*

We have no comments.

m) *dispute between Contracting Parties* :

We feel that articles 17 and 18 of the Luggage Convention can be taken over into the Passenger Convention.

IV

We do not at this stage see any reason for alteration of the figure of the 1961 Passenger Convention.

V

We find that article 13 of the Luggage Convention can be taken over without modifications.

VI

See above III (b).

VII

We agree to the suggestion made in the Introductory Report (6°).

Copenhagen, 13th August, 1968.

N.V. BOEG

i) *réerves (Protocole Convention « Passagers »)*

Nous aimerons que la réserve mentionnée (1) ainsi que les réserves (2) et (3) soient maintenues.

(La réserve (2) est identique à l'article 16 (1) de la Convention « Bagages »).

k) *forme et dimensions des documents (article 16 dans la Convention « Bagages »)* :

Nous sommes d'avis que les réserves formulées dans la Convention « Bagages » peuvent être reprises dans la Convention « Passagers ».

l) *entrée en vigueur (article 17, respectivement 21)* :

Pas de commentaires.

m) *différend entre Parties Contractantes*

Nous sommes d'avis que les articles 17 et 18 de la Convention « Bagages » peuvent être repris dans la Convention « Passagers ».

IV

Au stade actuel, nous ne voyons aucune raison de modifier le chiffre de la Convention « Passagers » 1961.

V

Nous sommes d'avis que l'article 13 de la Convention « Bagages » peut être repris sans autre modification.

VI

Voir III (b) précité.

VII

Nous nous rallions à la proposition contenue dans le Rapport introductif (6°).

Copenhague, le 13 août 1968

N.V. Boeg

FINNISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

The Finland Branch of Comité Maritime International has studied the Report and Questionnaire prepared by Doctor Walter Müller and replies to the questions as follows.

I

It is, of course, awkward to have the wording of two Conventions differ, when they both are intended to regulate damages to be paid to a passenger (or his heirs) and the underlying claims, very often at least, arise :

- a) under the same circumstances,
- b) at the same time and
- c) for the same reasons.

II - III

It would be most convenient to limit the revision of the Passenger Convention to its stipulations relating to the limit of liability and of jurisdiction (if it is agreed that such a revision is necessary). But if out of the same accident claims for life damage and claims for luggage damage are presented, then if the wording of the two Conventions differs difficulties will arise. Now, as the Luggage Convention has just come in force and as in shaping its wording possible irregularities in the Passenger Convention of 1961 naturally have been taken note of, it seems obvious that this latter Convention be reworded to comply with the wording of the Luggage Convention.

IV

At this stage we do not want to fix our standpoint as to what figure should replace the Fr. 250.000 in the present Convention.

ASSOCIATION FINLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

La branche finlandaise du Comité Maritime International a étudié le Rapport et le Questionnaire préparés par le docteur Walter Müller et communiqué les réponses suivantes :

I

Il est évidemment malaisé de se trouver devant des divergences de rédaction dans deux Conventions différentes lorsqu'elles sont destinées à régir toutes les deux les dommages-intérêts attribués à un passager (ou à ses ayant-droit) et lorsque les réclamations de base surgissent très fréquemment :

- a) dans les mêmes circonstances,
- b) en même temps et
- c) pour les mêmes raisons.

II - III

La solution la plus pratique serait de limiter la révision de la Convention « Passagers » aux stipulations concernant la limitation de la responsabilité et de la compétence (si la nécessité d'une telle révision se fait sentir). Toutefois, il faut s'attendre à des difficultés. Mais si le même accident provoque des réclamations pour dommages à des personnes et pour dommages à des bagages, une divergence de rédaction dans les deux conventions pourrait faire naître des difficultés.

Maintenant que la Convention « Bagages » vient d'entrer en vigueur et que, lors de sa rédaction, d'éventuelles irrégularités dans la Convention « Passagers » ont été tout naturellement prises en considération, il paraît évident que le texte de la Convention « Passagers » devra être remanié afin de se conformer au libellé de la Convention « Bagages ».

IV

Au stade actuel, nous ne désirons pas nous compromettre sur le chiffre devant remplacer celui des 250.000 francs dans la Convention actuelle.

V - VI

Our standpoint is stated under II & III above : if any part of the Passenger Convention needs revising, then the whole Convention should be redrafted to be, as far as this is possible, worded as the Luggage Convention.

VII

A protocol, as was used in amending the Salvage and the B/L Conventions, would, it seems, be most convenient.

Helsinki, August 29th, 1968

Herbert Anderson
President

V - VI

Notre attitude est expliquée dans les paragraphes II et III précités : si certaines parties de la Convention « Passagers » doivent être révisées, celle-ci devra être entièrement remaniée afin que sa rédaction et celle de la Convention « Bagages » soient aussi identiques que possible.

VII

Il semble que la solution la plus pratique soit un Protocole semblable à celui modifiant les Conventions « Sauvetage » et « Connaissances ».

Helsinki, le 29 août 1968

Herbert Andersson
Président

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

In our opinion, it would be desirable to revise the 1961 Passenger Convention and to adapt the provisions to the 1967 Luggage Convention in order to facilitate their application and to ensure general acceptance of both Conventions.

II

Subject to our remarks to question III we agree that a fundamental revision of the Passenger Convention should only concern the problems of the limit of liability and of jurisdiction because these clauses are the main topics which non-contractual states required to be revised.

III

We agree that it would be desirable to bring the Passenger Convention in line with the Luggage Convention. The proposed adaptation of the Passenger Convention outlined under figures II, 2 of the report PA-1/6-68 would be acceptable in principle. We cannot see any reason, however, to revise the rules of the burden of proof stipulated in the Passenger Convention as proposed in the synopsis of the aforementioned report under figure 2, c). In our opinion no case had been made out for accepting a shift in the burden of proof to ease the claimants or the defendants problems in proving liability or the absence of fault.

IV

Considering the increase of the amount of liability in international agreements referring to other means of transport, a new level of limitation should be fixed in the 1961 Passenger Convention as well. The new limitation figure will depend on the solution of various insurance and commercial problems and should be both workable in practi-

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

REPOSES

I

Il nous semble judicieux de revoir la Convention « Passagers » de 1961 et d'en adapter les stipulations à la Convention « Bagages » de 1967 afin de faciliter l'application des deux Conventions et d'en assurer une acceptation générale.

II

Sous réserve de notre réponse à la question III, nous sommes d'accord qu'une révision de fond de la Convention « Passagers » ne devrait toucher que les problèmes des limites de responsabilité et de la compétence, ces clauses étant à la base des questions majeures dont la révision est réclamée par les Etats non-Contractants.

III

Nous reconnaissons qu'il serait souhaitable d'aligner la Convention « Passagers » sur la Convention « Bagages ». La proposition d'adaptation de la Convention « Passagers » exposée au paragraphe II, 2, du rapport PA-1/6-68 serait acceptable en principe. Toutefois, nous ne voyons aucune raison de revoir les règles du fardeau de la preuve, stipulées dans la Convention « Passagers », comme le suggère la proposition relevée au tableau synoptique du rapport précité 2, c). Nous estimons qu'il n'y a pas eu de cas pouvant motiver un déplacement du fardeau de la preuve dans l'intention d'alléger le problème des parties requérantes ou défendantes quant à la question de preuves de responsabilité ou d'absence de faute.

IV

Vu l'augmentation du montant de responsabilité reconnu par les conventions internationales visant d'autres moyens de transport, un nouveau montant de limitation devrait figurer dans la Convention « Passagers » de 1961. La façon dont seront résolus certains problèmes touchant les assurances et le commerce, déterminera le nouveau montant de limitation, qui devra être réalisable sous une forme pratique et universel-

ce and universally acceptable by governments and by the shipping industry. Specific recommendations should, therefore, be made at a later stage.

V

The jurisdiction clause in article 13 of the Luggage Convention should be incorporated in the Passenger Convention without modifications. It would not be reasonable to have different competences of several courts for personal injuries and luggage damages caused e.g. by the same accident.

VI

From our view pointed out above it would be reasonable to adapt the rules on the scope of the Passenger Convention to the provisions in article 2 of the Luggage Convention.

VII

A revision of the 1961 Passenger Convention should follow the example of the Bill of Lading Convention and the Protocol to amend this Convention signed in Brussels 1968. Accessions and ratifications to the new Protocol should have the effect of accession to the Passenger Convention. After the date of coming into force of a Protocol it should not be possible to accede to the Passenger Convention without ratifying the Protocol too.

Hamburg, August 1968.

For the Sub-Committee
« Revision of Passenger Convention » :

Heinrich Wefing
Chairman
Dr. Bernd Kröger,
Secretary

lement acceptable, tant par les gouvernements que par l'industrie maritime. Par conséquent, des recommandations précises devraient être formulées à un stade ultérieur.

V

La clause de compétence à l'article 13 de la Convention « Bagages » de 1967 pourra être reprise dans la Convention « Passagers » sans autre modification. Il ne serait pas raisonnable de se baser sur les compétences différentes de divers tribunaux en ce qui concerne les lésions corporelles et les dommages aux bagages résultant p. ex. du même accident.

VI

Conformément à l'opinion que nous avons exposée précédemment, il semblerait raisonnable d'adapter les règles sur le champ d'application de la Convention « Passagers » aux dispositions correspondantes de l'article 2 de la Convention « Bagages ».

VII

La Convention sur les connaissements et le Protocole portant modification sur la Convention signée à Bruxelles en 1968 devrait inspirer la révision de la Convention « Passagers » de 1961. Les adhésions au nouveau Protocole et les ratifications permettraient l'adhésion à la Convention « Passagers ». Après l'entrée en vigueur du Protocole, l'adhésion à la Convention « Passagers » sans ratification simultanée du protocole ne devrait pas être possible.

Hambourg, août 1968.

Pour la commission
« Révision de la Convention Passagers »,

Heinrich Wefing
Président
Dr Bernd Kröger
Secrétaire

JUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

Yes.

II

We consider that insofar as the jurisdiction is concerned, a revision of the 1961 Convention would be most helpful and that the problems of the limits of liability could also be profitably discussed.

III

We believe that on principle and from a drafting point of view, it would be useful if a concordance of the texts could be arranged in the Conventions of 1961 and 1967.

IV

Although we acknowledge that the matter of the 250.000 Francs Poincaré could be ventilated anew, it seems to us that as long as the Hague Protocol has not been revised, perhaps the time is not opportune for a revision of the limit of liability in the 1961 Brussels Convention.

V

We are of the opinion that the text in Article 13 of the 1967 Convention is satisfactory.

VI

The scope of both the 1961 and 1967 Conventions should, of necessity, be identical.

VII

If the 1961 Convention is to be taken over in the 1967 Convention after having been redrafted and materially adjusted anent the provision of judicial liability, it would seem that this is indeed the unification of two conventions. It might be found more profitable to blend both

ASSOCIATION YOUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

Oui.

II

Nous considérons qu'il serait très utile de procéder à la révision de la Convention de 1961 en ce qui concerne la compétence judiciaire et qu'il sera également utile de discuter le problème des limites de responsabilité.

III

Nous estimons qu'en principe il serait utile d'établir une concordance des textes des deux Conventions, de 1961 et de 1967, du point de vue rédactionnel.

IV

Bien que nous admettons que la somme de 250.000 francs Poincaré puisse être remise en discussion, il nous semble que tant qu'on n'a pas encore soumis à révision le Protocole de La Haye il n'est peut-être pas opportun de procéder à la révision de la limite de responsabilité dans la Convention de Bruxelles de 1961.

V

Nous sommes de l'avis que le texte de l'art. 13 de la Convention de 1967 est satisfaisant.

VI

Le champ d'application des deux Conventions de 1961 et de 1967 devrait être nécessairement le même.

VII

Si on procède à une adaptation rédactionnelle de la Convention de 1961 à celle de 1967 et matérielle en ce qui concerne les dispositions relatives à la compétence judiciaire, il nous semble qu'il s'agit bien d'une fusion de deux conventions. Il serait peut-être plus utile de réunir les

texts into one single convention rather than being restricted to the drafting of a single protocol amending the 1961 Convention. thus avoiding having to subordinate the rules of reports from a single contract to three international texts.

We would add that the dissimilarities to be found in the texts of both conventions have a scope that goes beyond the limits of plain phraseology and that they will require careful scrutiny from the hands of the International Subcommittee.

Zagreb, July 1968

deux textes dans une seule convention que de se limiter de rédiger un protocole portant modification de la Convention de 1961, en évitant ainsi de soumettre la réglementation de rapports dérivant d'un seul contrat à trois textes internationaux.

Nous ajoutons que certaines des divergences entre le texte des deux conventions ont une portée qui n'est pas purement rédactionnelle et qu'elles exigeront un examen attentif de la part de la Commission internationale.

Zagreb, juillet 1968.

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

The French Maritime Law Association Subcommittee, having been entrusted with the task of replying to the questionnaire prepared by Mr. Müller, met in Paris on the 10th July 1968.

The Subcommittee has replied as follows to the questionnaire prepared by Mr Müller :

I

The French Subcommittee believes that the revision and adaptation in question are desirable on certain points as they offer two practical advantages :

On the one hand, the revision will avoid some unfortunate discordances between the two Conventions which are both concerned with passengers.

On the other hand, it will provide the opportunity for certain ratifications which, in the absence of a revision, would not take place.

II

For the same reason, in the opinion of the Subcommittee, a revision of the 1961 Convention should not be confined to the problems of liability and of the jurisdiction, notwithstanding the fact that the task entrusted to the International Committee presided by Mr Müller is limited to those two questions. (Mr Müller's report, paragraph II, No. 1).

III

The French Subcommittee agrees accordingly that the text of the 1961 Convention be in keeping with the text of the 1967 Convention on certain of the points dealt with by Mr Müller in his report of the 13th May 1968, § II, 2.

IV

In order to arrive at a unification of the two limits, the French Subcommittee suggests that the instrument amending the 1961 Convention take into consideration whatever decision is reached in the matter of carriage by air.

ASSOCIATION FRANCAISE DU DROIT MARITIME

REPONSES

La commission de l'Association Française du Droit Maritime chargée de répondre au questionnaire préparé par M. Müller, s'est réunie à Paris le 10 juillet 1968.

Elle a répondu de la façon suivante au questionnaire préparé par M. Müller :

I

La commission française est d'avis que, sur certains points, cette révision et adaptation est souhaitable, car elle présente deux intérêts pratiques :

d'une part, la révision évitera une fâcheuse discordance entre deux conventions concernant toutes deux le passager,

d'autre part, elle permettra certaines ratifications qui ne se produiraient pas en l'absence de révision.

II

Pour la même raison la commission n'est pas d'avis que la révision de la Convention de 1961 doive se restreindre aux problèmes de limitation de responsabilité et de compétence, bien que la tâche confiée à la Commission Internationale présidée par M. Müller se borne à ces deux questions (rapport de M. Müller, § II, No 1).

III

La commission française donne donc son accord pour que le texte de la Convention de 1961 soit mis en harmonie avec le texte de 1967 sur certains des points traités par M. Müller dans son rapport du 13 mai 1968, § II, 2.

IV

La commission française propose que l'instrument modifiant la Convention de 1961 tienne compte de ce qui pourra être décidé en matière de transports aériens, afin d'unifier les deux limites.

V

The clause on the jurisdiction in Article 13, paragraphs 1, 2 and 3, of the 1967 Luggage Convention can be taken over in the Passenger Convention but, as the clause is not very clear, only after due modification. The Subcommittee suggests the choice of two draftings, with a preference for the second one.

The first drafting would be simply for the sake of good form. The English text reads : « ...according to his preference, only before »; whereas the French text states : « ...according to his choice, solely, be it before... ».

In this manner, whereas the English text is clear and does not need altering, in the French text, one cannot make out whether the words that precede (« according to his choice ») or the words that follow, are determined by the word « solely ». On the other hand, the words « be it » cannot be used alone. Therefore, in French, one should read « according to his choice, solely before » :

- a) the Court... of the defendant; *or*
- b) the Court... to the contract of carriage; *or*
- c) ...« whilst adding the word « or » at the end of (a) and (b) just as « or » figures in the English text in the same place.

The Subcommittee, however, suggests taking advantage of the occasion to draft a clearer clause without, of course, distorting it :

1. *According to the claimant's choice, the action for damages shall be brought solely before :*

- a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant; *or*
- b) the court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage; *or*
- c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. *Any contrary contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage is null and void, but the nullity, etc...*

3. The text to remain as at present.

VI

The rules on the scope of application of the 1961 Passenger Convention should be adapted to the provisions concerning it in Article 2 of the 1967 Luggage Convention.

Nevertheless, the French Subcommittee deplores the fact that, contrary to what is found in the 1961 Convention, no mention is made, in the various criterions of application referred to in Article 2 of the 1967 Convention, of the *place of destination* in addition to the place of departure.

V

La clause de compétence figurant à l'article 13, § 1, 2 et 3, de la Convention sur les bagages de 1967 pourra être introduite dans la Convention relative aux passagers mais avec une modification, car elle est peu claire. La commission propose deux rédactions, au choix, la seconde ayant sa préférence.

Une première rédaction serait de pure forme : à l'article 13, § 1, le texte anglais dit : « ...according to his preference, only before »; le texte français déclare de son côté : « ...à son choix, uniquement, soit devant... ».

De telle sorte, alors que le texte anglais est clair et ne doit pas être modifié, on ne sait plus, en français si « uniquement » détermine les mots qui précèdent (« à son choix ») ou les mots qui suivent. D'autre part, le mot « soit » ne s'emploie pas seul. Donc il faut lire en français : « à son choix, uniquement devant :

- a) le tribunal... du défendeur; *ou*
- b) le tribunal... au contrat; *ou*
- c- ... », en ajoutant le mot « ou » à la fin de (a) et de (b), comme dans le texte anglais figure au même endroit le mot « or ».

Mais la commission propose de profiter de l'occasion pour rédiger la clause — sans la dénaturer — plus clairement :

1. *L'action en dommages-intérêts sera portée, au choix du demandeur, uniquement devant :*

- a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur; *ou*
- b) le tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat; *ou*
- c) le tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.

2. *Toute stipulation contraire conclue avant le fait générateur du dommage est nulle et non avenue, mais la nullité, etc...*

3. Dans son texte actuel ».

VI

Il faut adapter les règles sur le champ d'application de la convention relative aux passagers de 1961 aux dispositions correspondantes de l'article 2 de la Convention concernant les bagages, de 1967.

Toutefois, la commission française déplore que l'article 2 de la Convention de 1967 ne retienne pas, à la différence de la Convention de 1961, au nombre des critères d'application, le lieu de destination aussi bien que le lieu de départ.

VII

We favour a protocol.

But it would have seemed preferable to elaborate a single convention embodying at one and the same time the rules relating to passengers and the rules relating to the carriage of their luggage.

VIII

There follows the opinion given by the French Subcommittee on each of the disparities appearing in the two Conventions and drawn up by Mr Müller in his report (II paragraph 2), in line with the comparative summary instigated by him.

a) *Definitions (Article 1)*

The Subcommittee suggests that the term « carrier » be replaced by the term « operator ».

b) *Scope.*

See VI above.

c) *Burden of proof*

The provisions contained in Article 4, paragraph 4, of the 1967 Convention do not call for any comment on the part of the French Committee, which, notwithstanding, sees no objection to the provisions being taken over in the Passenger Convention.

d) *Conversion (Article 6)*

The French Subcommittee adheres to the system dealt with in Article 6, paragraph 1, in fine of the 1961 Convention, as it is the most rational, but it agrees to the *lex fori* reference as provided in Article 6, paragraph 4, in fine of the 1967 Convention.

e) *Increase of the limits*

There is no equivalent in the 1967 Convention of the provision found in Article 6, paragraph 3, of the 1961 Convention. And yet, insofar as passengers are concerned, there is no need to suppress it. The Americans being extremely partial to that clause, a situation which allows their national legislation to assume higher limits, as against those assumed by American carriers.

f) *Exclusion of the interest*

Article 6, paragraph 5, of the 1961 Convention prescribes that legal costs awarded and taxed by a Court shall not be included in the limits of liability. The same provision, with the inclusion of interests, is prescribed in Article 6, paragraph 7, of the 1967 Convention.

Accordingly, the text of the 1961 Convention should be lined up on that of the 1967 Convention.

VII

Il s'agira d'un protocole.

Mais il aurait été préférable de procéder à l'élaboration d'une convention unique, englobant à la fois les règles relatives aux passagers et les règles relatives au transport de leurs bagages.

VIII

En annexe, la commission française donne son avis sur chacune des disparités relevées par M. Müller, dans son rapport (II, § 2), entre les deux conventions, en suivant la division adoptée par M. Müller :

a) *Définition (art. 1er)*

La commission propose qu'on substitue, dans la Convention de 1961, le terme d'exploitant à celui d'armateur.

b) *Champ d'application*

V. VI ci-dessus.

c) *Fardeau de la preuve*

Pour les Français, les dispositions de l'article 4, § 4, de la Convention de 1967 vont de soi, mais la commission française ne voit pas d'inconvénient à ce qu'elles soient insérées dans la convention relative aux passagers.

d) *Conversion (art. 6)*

La commission française est attachée au système prévu par l'article 6, § 1 in fine de la convention de 1961, parce qu'il est le plus rationnel, mais elle accepte le renvoi à la *lex fori* prévu sur ce point par l'article 6, § 4 in fine de la Convention de 1967.

e) *Augmentation des limites*

La disposition prévue par l'article 6, § 3, de la Convention de 1961 n'a pas d'équivalent dans la Convention de 1967.

Il n'y a pas lieu cependant de la supprimer en ce qui concerne les passagers, car les Américains sont très attachés à cette clause qui permet à leur législation nationale d'adopter des limites plus élevées à l'encontre des transporteurs américains.

f) *Intérêts*

L'article 6, alinéa 5 de la Convention de 1961 prévoit que les frais de justice alloués et taxés par un tribunal ne sont pas inclus dans la limite de responsabilité. L'article 6, alinéa 7 de la Convention de 1967 prévoit la même disposition en outre pour les intérêts.

Il y a donc lieu d'aligner la Convention de 1961 sur le texte de la Convention de 1967.

g) *Written notice*

Article 10, paragraph 1, a) of the 1967 Convention provides that written notices may be addressed to the carrier's *agent* as well as to the carrier. Article 11, paragraph 1, of the 1961 Convention provides the dispatch of written notices to the carrier only.

Accordingly, the provisions contained in the 1967 Convention relating to the carrier's agent should be taken over in the 1961 Convention.

h) *Nullity of the attribution of competence clauses and the compromising clauses*

(Please see V as above).

i) *Reservations appearing in the Protocol for the 1961 Convention*

The Protocol for the 1961 Convention contains a reservation (2) which is identical to reservation (1) appearing in Article 16 of the 1967 Convention : « Any Contracting Party may at the time of signing, ...make the following reservations : ... (2) not to give effect to this Convention when the passengers and the carrier are both subjects of the said Contracting Party. » Morocco took advantage of the reservation when ratifying the 1961 Convention.

In contrast, the Protocol for the 1961 Convention contains a reservation (1) with no equivalent in the 1967 Convention, Article 16 : « not to give effect to this Convention to any carriage which, according to national law, is not considered as international carriage ». Should it be maintained ? This provision is not clear : there will be no difficulty if carriage by coastal and home trade vessels is excluded. Actually, it would appear that the provision was introduced into the 1961 Convention at the request of the four Scandinavian countries, which countries, having the advantage of a widely unified maritime legislation, do not consider maritime carriage betwixt Scandinavian countries as international carriage. No difficulty can exist as long as, for instance, the contacts are between a Scandinavian operator and a Scandinavian passenger. If, on the other hand, the passenger belongs to a Contracting State other than Scandinavian, he would normally expect the Convention to be applied and it would not seem fair to refuse this.

We do not propose maintaining this reservation which is somewhat obscure; it will be observed that only two countries, Cuba and the United Arab Republic, have given it respectively their adhesion and ratification.

k) *Form and size of the documents*

Article 16 of the 1967 Convention contains a reservation which does not appear in the 1961 Convention; it refers to the form and size of the advices embodying the provisions of the Conventions which are to be found in the Contract of carriage.

g) *Protestation*

L'article 10, § 1, a, de la Convention de 1967 dispose que les protestations écrites pourront être adressées à l'agent du transporteur aussi bien qu'au transporteur. L'article 11, § 1 de la Convention de 1961 prévoit l'envoi des protestations écrites au seul transporteur.

Il y a donc lieu d'étendre à la Convention de 1961 les dispositions de la Convention de 1967 relatives à l'agent du transporteur.

h) *Nullité des clauses d'attribution de compétence ou des clauses compromissoires*

(V. ci-dessus V).

i) *Réserves figurant sur le protocole de la Convention de 1961*

Le protocole de la Convention de 1961 contient une réserve (2) qui est identique à la réserve (1) figurant à l'article 16 de la Convention de 1967 : « Toute H.P.C. pourra, lors de la signature, ...formuler les réserves suivantes : ... (2) de ne pas appliquer la convention lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette P.C. » Le Maroc a fait usage de cette réserve en ratifiant la Convention de 1961.

En revanche, le protocole de la Convention de 1961 contient une réserve (1) qui n'a pas d'équivalent dans la Convention de 1967, article 16 :

« de ne pas appliquer la convention aux transports qui, d'après la loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux ». Faut-il la maintenir ? Cette disposition n'est pas claire : si elle exclut le transport au cabotage et au bornage, pas de difficultés. Mais il semble qu'en réalité, elle ait été insérée dans la Convention de 1961 à la demande des quatre pays scandinaves qui, bénéficiant d'une législation maritime largement unifiée considèrent que les transports entre pays scandinaves ne sont pas internationaux. Dans la mesure où les rapports se nouent entre un armateur scandinave et un passager scandinave, il n'existera pas de difficulté. En revanche, si le passager appartient à un Etat Contractant non scandinave, il n'apparaît pas juste de refuser l'application de la convention, à laquelle le passager doit normalement s'attendre.

Le maintien de cette réserve, au surplus obscure, n'est pas souhaitable; on observera que seuls deux pays, Cuba et la R.A.U. ont assorti respectivement leur adhésion et leur ratification de cette réserve.

k) *Forme et dimension des documents*

L'article 16 de la Convention de 1967 contient une réserve (2) qui ne figure pas dans la Convention de 1961; elle est relative à la forme et aux dimensions des avis contenant les dispositions de la convention et devant figurer dans le contrat de transport.

It stands to reason that the provisions in the 1967 Convention must be taken over in those of the 1961 Convention.

l) *Coming into force*

The 1961 Passenger Convention subordinates the enforcement of two ratifications (Article 17) and the 1967 Luggage Convention subordinates the enforcement of five ratifications (Article 21).

It will be possible to arrange a unification in the Protocol amending the 1961 Convention, as it will be recalled that the 1961 Convention is already in force and will remain in force, having been given the benefit of four ratifications.

m) *Dispute between Contracting Parties*

It seems appropriate to introduce into the 1961 Convention the provisions relating to this subject in Articles 17 and 18 of the 1967 Convention.

Paris, 10th July 1968.

Il est évident que les dispositions de la Convention de 1967 doivent être introduites dans celles de 1961.

l) *Entrée en vigueur*

La Convention sur les Passagers de 1961 subordonne l'entrée en vigueur à deux ratifications (art. 17). La Convention sur les Bagages subordonne l'entrée en vigueur à cinq ratifications (article 21).

L'unification pourra se faire pour le protocole modifiant la Convention de 1961, étant rappelé que la Convention de 1961 est déjà en vigueur et restera donc en vigueur, puisqu'elle a bénéficié à ce jour de quatre ratifications.

m) *Différend entre Parties contractantes*

Il convient d'insérer dans la Convention de 1961 les dispositions prévues à ce sujet par les articles 17 et 18 de la Convention de 1967.

Paris, le 10 juillet 1968.

SPANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

We think that taking into account the different reasons exposed in the « Rapport introductif », it is convenient to revise the « Passengers Convention 1961 », and as soon as it is advisable, to adapt it into the « Luggage Convention 1967 ».

II

We understand that if the revision is convenient, it should not be limited to those problems connected with the limitation of liability and competence, but it should also be applied — as it is proposed in the « Rapport » — to reach a better understanding between both Conventions. The different direction followed by the Conventions, as to the regime of liability, makes difficult by the moment, to think again on the possibility of a single Convention, but this fact means nothing against that work of coordination between both Conventions, which is advisable due to technical reasons and in view of its practical application.

III

The double legal regime, has been imposed — as it has been said — by the different inspiration of the system of liability. We think that an effective approaching between both Conventions, and even the possibility of a single Convention would be greatly factible if the threefold idea of objective liability, limitation of liability and compulsory insurance, was admitted. The compulsory insurance was tried and abandoned by the International Maritime Committee some years ago (Meetings at Gottemburg, 1923, Genoa 1925, Amsterdam 1927 and Antwerp 1930). Nevertheless it could be submitted today, within the more modern conceptions referring to the objective liability. As to air transport, some legislations — the Spanish one, amongst them — have taken a decisive step in that sense, and it is very probable that this well known

ASSOCIATION ESPAGNOLE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

Tenant compte des différentes raisons exposées dans le « rapport introductif », nous croyons que la Convention « Passagers » de 1961 devrait être révisée et adaptée à la Convention « Bagages » de 1967.

II

Nous croyons comprendre que la révision éventuelle de la Convention ne devrait pas se limiter aux problèmes touchant les limites de responsabilité et de la compétence mais devrait être étendue — comme prévu dans le Rapport — afin d'établir une meilleure concordance entre les deux Conventions. Pour ce qui touche au régime de responsabilité, les Conventions ont suivi deux directions différentes de sorte qu'il est difficile actuellement d'envisager une nouvelle Convention unique, mais ceci est peu de chose en regard du travail demandé pour la coordination des deux Conventions qui néanmoins serait judicieuse pour des raisons tant techniques que d'application pratique.

III

Comme il a été dit plus haut, deux régimes juridiques différents sont trouvés imposés en raison d'interprétations dissemblables du système de responsabilité. Nous croyons qu'un rapprochement des deux Conventions et même l'édification d'une Convention unique seraient grandement facilités si le triple principe de la responsabilité objective, de la limite des responsabilités et de l'assurance obligatoire étaient admis.

Il y a quelques années, l'idée de l'assurance obligatoire fut lancée et puis abandonnée par le Comité Maritime International (Conférences de Gothembourg de 1923, de Gênes de 1925, d'Amsterdam de 1927 et d'Anvers de 1930). Néanmoins, l'idée pourrait être reprise aujourd'hui dans le cadre des conceptions plus modernes quant à la responsabilité objective. En ce qui concerne le transport aérien, certaines jurisprudences — la jurisprudence espagnole, entre autres — ont fait un pas décisif en ce sens et il est fort probable que cette fameuse « socialisation du

« risk socialization » reaches a particular development during the next years.

This suggestion nevertheless, does not allow us to alter the limits of the « questionnaire ». However it could be of interest, in order to emphasize that the approaching or coordination between both conventions has also importance under this aspect, as it could serve to facilitate a possible unification in the future. The question seen from this point of view, it is doubtful the criterion established in paragraph II, 3, of the « rapport », in the sense that it is excluded the possibility to adapt « luggage Convention 1967 » to the « passengers Convention 1961 », and it is only possible to consider the adaptation of the second to the first one. After the long and tiresome discussions, during the preparation of these Conventions, the problems created by the adhesion to one and another text, and the more recent and careful wording of the luggages Convention, it is understandable that now it is necessary to act with a great care and in that way, but it is obvious that this idea could make difficult a higher improvement of all the matter.

With this exception, we agree to the proposal of approaching both texts, according to paragraph II, 2, of the « rapport ». As only an agreement in principle is requested, upon the lines of concordance proposed, we do not deal with the examination of each of the subparagraphs of the said paragraph. We shall make some general remarks : In some cases the technical correction will not mean a great improvement for the passengers Convention 1961 : this will be the case of the substitution of the word « armateur » for « exploitant », in article 1. In other cases important changes will occur and the possible alteration must be object of particular attention; this will happen with the modification in article 2 of the passengers Convention as to the question of its application, and in a less way in respect of the conversion of money, provided in article 6, 1) and article 6, 4) in both conventions. In other cases the generalization of the rules of the Convention of luggages to the passengers Convention, taking into account the differences in structure and discipline of both, will be very doubtful : this will occur, in our view, with the matter referring to the burden of the proof, in article 4, it would be more appropriate the extension of the rules of articles 17 and 18 to solve the differences between the contracting parties, in order to the interpretation or application of the Convention. It would be easier, perhaps, the generalization in the opposed way, i.e., the extension of some rules of the Conventions of passengers, not included in that of luggages, but this is a question that, considering the view of the project, is excluded, because if the only possibility is to adapt the Convention of passengers to that of luggages, the generalization is not possible and one only can think in the omission — not advisable — of those parts of the Conventions of passengers not included in that of luggages; for instance, article 6, 3), on agreed limitation of liability; article 9, on

risque » ira en s'amplifiant, particulièrement durant les prochaines années.

Cependant, bien que cette proposition ne nous permette pas d'aller au delà des limites du « questionnaire », elle pourrait être intéressante, ne fût-ce que pour faire ressortir l'importance à cet égard d'un rapprochement ou d'une coordination des deux Conventions puisqu'elle rendrait l'unification future plus aisée. Si l'on examine la question sous cet angle, le critère relevé au paragraphe II, 3, du « rapport » prête à équivoque en ce sens qu'il exclut la possibilité d'une adaptation de la Convention « Bagages » de 1967 à la Convention « Passagers » de 1961, de sorte que l'on ne peut qu'envisager une adaptation de la seconde Convention à la première. Après les longues et laborieuses discussions consacrées à la préparation de ces Conventions, les problèmes créés par l'adhésion à l'un ou l'autre texte, et la rédaction récente et plus soignée de la Convention « Bagages », on comprend facilement qu'à présent il faut agir avec beaucoup de discernement et dans ce sens bien que manifestement cette proposition ne pourrait améliorer la situation qu'à grand peine.

Cette exception mise à part, nous sommes d'accord sur la proposition d'un rapprochement des deux textes dans l'esprit du par. II, 2, du « rapport ». Nous ne ferons pas l'examen de chaque alinéa de ce paragraphe, seul un accord de principe étant requis. Nous ferons des observations d'ensemble. Dans quelques cas seulement, une rectification d'ordre technique apportera une amélioration sensible à la Convention « Passagers » de 1961. Il en est ainsi du remplacement du mot « exploitant » par le mot « armateur » à l'article 1. Dans d'autres cas, il y aura d'importants changements et toute modification éventuelle devra être l'objet de soins attentifs. Il en sera ainsi de la modification de l'article 2 de la Convention « Passagers » en ce qui concerne la question de la mise en pratique et, dans une moindre mesure, en ce qui concerne la conversion de la monnaie, comme le prévoient respectivement l'article 6, 1 et l'article 6, 4 des deux Conventions. Dans d'autres cas encore, il est très douteux que l'on puisse adapter les règles de la Convention « Bagages » à celles de la Convention « Passagers » étant donné les différences de structure et de disposition dans les deux textes. A notre avis, une telle situation se présentera au sujet du problème du fardeau de la preuve à l'article 4. Afin que la Convention soit interprétée et appliquée de façon exacte, il serait opportun d'étendre les règles comprises dans les articles 17 et 18 afin de résoudre les problèmes consécutifs ou les différends entre les parties contractantes. Il se peut qu'une généralisation en sens inverse soit plus aisée, c.-à-d. l'extension de certaines règles de la Convention « Passagers » qui ne sont pas reprises dans la Convention « Bagages », bien que cette question soit exclue après étude du projet, étant donné que si la seule solution réside en une adaptation de la Convention « Passagers » à la Convention « Bagages », la généralisation n'est pas possible et l'on ne peut envisager que l'omis-

nullity of clauses; and reserves in connection with transports that, according to the national law, are not considered as international ones. In other instances, the projected adaptation will be less doubtful: this will be the case of article 6, 5) on exclusion of interests; article 11, 1) on written protests; article 17, 1) on the coming into force of the Convention; and article 16, 2) of the Convention of luggages on the form and size of the documents.

IV

In spite of the different criteria on this matter and the differences as to the amounts of indemnities between the figure stated in the Convention and the smaller ones established by law or accepted by the courts of some countries (ours amongst them), it does not seem neither possible nor convenient to avoid the current of public opinion created by the practice in air traffic: under this aspect we understand that the present amount of 250.000 francs Poincaré, established in the Varsovia Convention of International Air Transport, as modified by the Hague Protocol of 1955, must be increased to an amount considered advisable, taking into account the interests of most of the Estates and the alterations occurred in the air transport.

V

This competence clause may and must be, in our view, applied to the Passengers Convention 1961. This is a rule which intends to protect the position of passengers and which sufficiently preserves the interest of the carrier.

Considering this balanced estimate of the interests involved, in which the rule is inspired, we understand that, perhaps, it should be thought to convert its numbers 1) and 2) in a compulsory rule, as otherwise it is probable that this effect is limited, i.e., that the agreement foreseen in the rule does not become common and the question continues within the limits of the conflicts of jurisdiction.

VI

The modifications introduced in article 2 of the luggages Convention 1967 in connection with the formula of article 2 of the passengers Convention 1961 — accepted without discussion by the Draft Convention of luggages, as approved in the Conference of Stockholm, 1963 — are of certain importance; in one hand the application of the Convention is extended to the contracts of transport signed in a Contracting Estate; on the other hand, it is not applied in those cases in which, simply, the place of destination is in one Contracting Estate. We think

sion, qui n'est pas souhaitable, de certaines parties de la Convention « Passagers » non reprises dans la Convention « Bagages » : par exemple, l'art. 6, 3) portant sur un accord sur la limite de la responsabilité; l'art. 9, sur la nullité de clauses et les réserves pour les transports considérés comme non-internationaux par la législation nationale. Dans d'autres cas, le projet d'adaptation prêtera moins à équivoque, par exemple, l'art. 6, 5) sur l'exclusion des intérêts, l'article 11, 1) sur les protestations écrites, l'art. 17, 1) sur l'entrée en vigueur de la Convention et l'art 16, 2) de la Convention « Bagages » sur la forme et les dimensions des documents.

IV

Malgré les différents critères se rapportant à cette question, les divergences dans les montants d'indemnité entre le chiffre cité dans la Convention et les chiffres moins élevés fixés par la loi ou acceptés par les tribunaux de certains pays (c'est le cas pour le nôtre), il semblerait qu'il n'est ni possible ni aisé d'éviter le courant d'opinion publique issu de la pratique aérienne. Nous considérons donc que le montant actuel de 250.000 francs Poincaré, chiffre emprunté au Protocole de la Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie sur le transport de passagers par air, devra subir l'augmentation que l'on estimera appropriée, compte tenu des intérêts de la plupart des Etats et des modifications survenues dans le domaine du transport aérien.

V

A notre avis, la clause de compétence dont question peut et doit être reprise dans la Convention « Passagers » de 1961. Cette règle a pour but de sauvegarder les intérêts des passagers tout en préservant suffisamment les intérêts du transporteur. En tenant compte d'une saine évaluation des intérêts engagés sur laquelle la règle a été basée, nous pensons qu'il serait peut-être utile de modifier les par. 1) et 2) dans les sens d'une règle obligatoire, sans quoi leurs effets seront probablement limités, l'accord prévu d'après la règle ne tombera pas sous la loi commune et la question restera pendante dans les limites des conflits de juridiction.

VI

Les modifications apportées à l'article 2 de la Convention « Bagages » de 1967 par rapport à la formulation de l'article 2 de la Convention « Passagers » de 1961 — accepté sans discussion par le projet de Convention sur les bagages tel qu'il avait été accepté à la Conférence de Stockholm de 1963 — sont d'une importance certaine : d'une part, le champ d'application de la Convention comprendra les contrats de transport ratifiés dans un Etat Contractant; d'autre part, la Convention ne s'appliquera pas lorsque le lieu de destination est situé dans un Etat

that the reference to the place of registration of the vessel or to the places of departure and arrival, according to the contract of transport, is less open to discussions and arbitrariness than, the reference to the place in which the contract was agreed. Doubts as to the place of the contract may arise from the increasing interference of the travel agencies, this making the contract agreed between absent persons. We must recognize that the criterion established in the Luggages Convention 1967, giving way to the different solutions (with the omission of the port of destination) is worth to be supported, and if we add the necessity to establish the same scope of application for both conventions, we think that it is convenient to adapt the Passengers Convention 1961, to the provisions in article 2, of the Luggages Convention 1967.

VII

Considering the importance of the adaptation of the rules, and in our view, the transitory or provisional character of this unifying effort, we think that the most advisable way is, in fact, to draft a « *Protocole portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 29 avril 1961* ».

As to its range, we also think that it would be wise to include a provision as follows : « *La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention* ». In this way, only the relations amongst the Estates ratifying the Convention and the Protocol and those Estates ratifying only the Convention will be only ones without regulating. As up to the moment the « Passengers Convention 1961 » has been only ratified by France, United Arabian Republic, Maroc and Switzerland, the question will not be very serious in practice, as it is most possible that all these States will ratify the Protocol. In any case, as it is also foreseeable that the rule by which the Protocol will not come into force until a month after the deposit of five ratifications (number of ratifications established in the Luggages Convention 1967, and in the Protocol of 27th May, 1967 on modification of the 1910 Convention on salvage) it would not be seriously prejudicial to integrate the modifications of the Protocol within the Convention, in the sense that, but for a proper opposition, the effect of the Protocol will represent an acceptance of the Convention with the modifications introduced by those States ratifying the Convention, leaving without any effect the previous ratification of the Convention, if the said opposition occurs. It is true that this system affects, in a certain way, to some of the basic principles concerning international conventions but as we have said before, it does not seem seriously prejudicial and it would avoid the seed of diversification represented by the different rules in a field where all the efforts should lead to unification. Anyway this question also serves to show the convenience of thinking

Contractant sans plus. Nous sommes d'avis que l'indication du lieu d'inscription du navire ou des points de départ et de destination aux termes du contrat de transport, prête moins à discussion et à arbitraire que l'indication du lieu où le contrat a été conclu. Des doutes sur le lieu d'établissement du contrat sont possibles en raison de l'immixtion croissante des agences de voyages pouvant amener la signature d'un contrat entre parties étrangères l'une à l'autre. Il nous faut reconnaître que le critère figurant à la Convention « Bagages » de 1967 et préparant la voie à différentes solutions (avec omission du port de destination) est valable; considérant en outre la nécessité d'avoir un même champ d'application pour les deux Conventions, nous pensons qu'il serait heureux d'adapter la Convention « Passagers » de 1961 aux dispositions contenues dans l'article 2 de la Convention « Bagages » de 1967.

VII

Etant donné l'importance que revêt l'adaptation des règles et caractère transitoire ou provisoire que nous attribuons à l'effort actuel pour arriver à une unification, nous croyons que la solution la plus judicieuse réside en fait dans la rédaction d'un « *Protocole portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 29 avril 1961* ». Quant à l'étendue de son champ d'application, nous croyons aussi qu'il serait utile d'y ajouter la disposition suivante : « *La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention comporte adhésion à la Convention* ». Ainsi, seuls les rapports entre les Etats ayant ratifié et la Convention et le Protocole et les Etats n'ayant ratifié que la Convention ne devront pas être réglés. La France, la RAU, le Maroc et la Suisse ayant ratifié la Convention « Passagers » de 1961 jusqu'à présent, la question n'engendrera pratiquement pas trop de difficultés en raison de la ratification probable du Protocole par ces Etats. De toute façon, comme il est prévu en outre que le Protocole n'entrera en vigueur qu'un mois après la date de dépôt de cinq instruments de ratification (ceci étant le nombre des instruments de ratification établi dans la Convention « Bagages » de 1967 et dans le protocole du 27 mai 1967 modifiant la Convention de Sauvetage de 1910) l'intégration au Protocole des modifications de la Convention ne constituerait pas de préjudice grave en ce sens qu'à moins de se trouver devant une véritable opposition, le Protocole fera l'effet d'une Convention favorablement accueillie reprenant les modifications introduites par les Etats ayant ratifié la Convention et n'affectant aucunement la ratification précédente de la Convention. S'il est vrai que ce système a une influence relative sur certains des principes de base se rapportant aux conventions internationales, il ne semble pas causer de préjudice grave, comme nous l'avons déjà dit, et il éviterait le germe de diversité apporté par des règles différentes dans un domaine où tous les efforts devraient tendre à

on a convention ruling in an unitary way (although there would be the necessary reservations) the transport of passengers and luggages, and the necessity to contemplate the Draft Protocol as a step to the effort of unification which is being made in this fundamental sector of the maritime transport.

Madrid, August, 1968.

Juan B. Montfort
General Secretary
Aurelio Menendez
Rapporteur

l'unification. De toute façon, cette question montre bien l'avantage qu'il y a à prendre en considération une convention régissant sur une base unitaire (avec les réserves d'usage, évidemment) le transport de passagers et de bagages, ainsi que le besoin de prévoir un projet de protocole qui sera le pas en avant pour l'unification que l'on prépare dans ce secteur capital du transport maritime.

Madrid, août 1968.

Juan B. Monfort
Secrétaire Général de l'Association
Espagnole de Droit Maritime
Aurelio Menendez
Rapporteur

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

We agree that the opportunity of revising the 1961 Passenger Convention and adapting it to the 1967 Luggage Convention should be taken advantage of.

II

The revisions should not only affect the problems of the limits of liability and of the jurisdiction but they should take in, whenever possible and opportune, all the provisions which are common to both Conventions.

III

In our opinion, it should be possible, as envisaged, to arrive at a better concordance in the two texts after a study of the differences in the wording, this having been pointed out in the introductory report.

To this purpose, the following remarks may be found helpful :

a) *definitions (Art. 4) :*

Upon comparing both French texts, one notes an appreciable difference in the definition of the word « carrier »; unquestionably, priority must be given to the form of text found in the Luggage Convention. However, we notice that one does not come up against the same difference in the two English texts, the word « carrier » being defined as follows : « The shipowner, the charterer or the operator of the ship. »

b) *scope (Art. 2) :*

Please see our reply in para. VI.

c) *burden of proof (Art. 4) :*

1) The difference between the two Conventions cannot be attributed to the fact that there is no mention in the Passenger Convention of the burden of proof concerning the extent of damage lying with the passenger, and to the fact that the damage in question is subordinated to an event bound to the carriage.

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

Nous sommes d'accord sur l'opportunité de modifier la Convention « Passagers » de 1961 pour l'harmoniser avec la Convention « Bagages » de 1967.

II

Les modifications ne devraient pas toucher seulement les limites de responsabilité et de la compétence, mais elles devraient s'étendre, dans la mesure où cela sera possible et opportun, à toutes les dispositions communes aux deux Conventions.

III

Nous sommes d'avis qu'il serait possible d'arriver à l'harmonisation envisagée en examinant les différences qui séparent les deux textes, telles qu'elles sont mises en relief dans le rapport introductif.

A cette fin, il paraît utile de faire les observations suivantes :

a) *définitions (Art. 1er) :*

De l'examen comparé des textes français il se dégage une différence sensible dans la définition du « transporteur »; il faut préférer sans aucun doute la formule de la Convention « Bagages ».

Il convient cependant de remarquer que cette différence ne se rencontre pas dans les deux textes anglais où le « carrier » est défini comme « The shipowner, the charterer or the operator of the ship ».

b) *champ d'application (art. 2) :*

Voir la réponse ci-dessous sub VI.

c) *fardeau de la preuve (art. 4) :*

1) La différence entre les deux Conventions ne consiste pas dans le fait que la Convention Passagers ne contient pas la mention d'après laquelle le fardeau de la preuve est mis à la charge du passager pour ce qui regarde l'étendue du dommage et le fait que ce dommage dépend d'un événement lié au transport.

Even though the burden is not explicitly mentioned in the terms of the Passenger Convention, one would imagine that a reference to the burden in the Conference was intended as a matter of general principle.

The real difference consists rather more specially in the system in the Luggage Convention according to which, when a passenger has proved that damage is the result of an incident which occurred in the course of carriage, the fault of the carrier is presumed (except where a special rule has been provided for the carriage of vehicles and valuables and except where there is exoneration of liability in the event of an error in navigation).

In the system to be found in the Passenger Convention, the fault of the carrier is presumed only in the case of catastrophic events, whereas in other cases, the fault of the carrier must be proved by the passenger.

2) Consequently, as regards the burden of proof, a unification of the two Conventions is not desirable, inasmuch as the differences in the Conventions are warranted by the differences in kind in the carriage of passengers and the carriage of luggage; it would be preferable to harmonize the carriage of luggage with the carriage of goods.

d) *conversion (Art. 6) :*

For practical reasons which are evident, it is advisable to place the Passenger Convention and the Luggage Convention on a uniform basis.

e) *increase of the limits (Art. 6, para. 3) :*

1) The fact that the provision contained in Art. 6, para. 3, of the Passenger Convention has not been taken over in the Luggage Convention is not necessarily an indication that the latter Convention has served a Contracting State with the refusal of an option to regulate liabilities in the relations between nationals of that State, in a different manner; indeed, one may consider in any case that such an option is absolute.

2) If, on the contrary, it was agreed that the absence in the Luggage Convention of Art. 6, para. 3 which appears in the Passenger Convention, deprives the Contracting States of fixing higher limits for their own nationals, a modification of the Passenger Convention would seem inopportune.

As a matter of fact, it would be difficult to find a reason for suppressing this option if one considers the juridical and moral aspects justifying better treatment of the passengers than of their luggage.

f) *exclusion of the interests (Art. 6, para. 5) :*

A unification of both Conventions on this point would be advisable for reasons of opportunity. None the less, it must be pointed out that in the laws of certain countries (amongst which, Italy), interests on the amounts which are awarded for damages are considered as an indem-

Même si ce fardeau n'est pas formellement exprimé dans les termes de la Convention Passagers, on peut l'estimer présupposé dans cette Convention, comme découlant des principes généraux.

La véritable différence réside plutôt dans le système de la Convention Bagages aux termes duquel, quand un passager a prouvé que le dommage dépend d'un accident du transport, la faute du transporteur est présumée (sauf le régime spécial prévu pour le transport de véhicules et d'objets précieux et sauf l'exonération de responsabilité pour faute nautique).

Dans le système de la Convention Passagers, la faute du transporteur n'est présumée que dans le cas d'événements catastrophiques, tandis qu'elle doit être prouvée par le passager dans les autres cas.

2) Il faut donc retenir qu'en ce qui concerne le fardeau de la preuve, on ne doit pas procéder à une unification entre les deux Conventions, étant donné que la différence qui sépare les deux régimes se justifie par la nature différente du transport de passagers et du transport de bagages, qu'il faudra plutôt harmoniser avec celui du transport de marchandises.

d) *Conversion (art. 6) :*

Il est opportun d'uniformiser la Convention Passagers avec la Convention Bagages pour d'évidentes raisons d'ordre pratique.

e) *Augmentation des limites (art. 6, al. 3) :*

1) Le fait que la disposition de l'art. 6 al. 3 de la Convention Passagers n'ait pas été reproduite dans la Convention Bagages ne semble pas vouloir signifier que la seconde ait entendu refuser à un Etat Contractant la faculté de réglementer d'une façon différente la responsabilité dans les rapports entre ses nationaux; en effet, on peut estimer que cette faculté est en tout cas implicite.

2) Si, au contraire, on entendait que la non-reproduction dans la Convention Bagages de l'art. 6, al. 3 de la Convention Passagers implique une interdiction pour les pays contractants de fixer des limites plus élevées pour leurs propres nationaux, il ne paraît pas opportun de devoir procéder à la modification de la Convention Passagers.

En effet, on aurait peine à trouver une raison pour la suppression d'une telle faculté, si l'on pense aux éléments juridiques et moraux qui justifient pour les passagers un traitement plus favorable que celui qui est établi pour les bagages.

f) *Exclusion des intérêts (art. 6, al. 5) :*

Des raisons d'opportunité conseillent d'uniformiser les deux Conventions sur ce point. Il convient néanmoins de remarquer que les intérêts portant sur les sommes allouées à titre de dommages-intérêts ont dans certaines législations (parmi lesquelles l'italienne) un caractère compensatoire et ont dès lors la nature d'une réparation de dommages;

nity and thus they have the semblance of a redress of damages; accordingly, interests should be included in the limitation amount, redress of any damages being maintained within this amount, as prescribed in the Passenger Convention.

g) *written notice (Art. 10, resp. 11) :*

It would be opportune to line up the Passenger Convention on the Luggage Convention, as it must be remembered that when one mentions the carrier to whom notices in writing are to be given, one also refers to the persons representing the carrier.

h) *nullity of clauses (Art. 9, resp. 12 and 13) :*

Apparently, there is no sign of any divergencies in the two Conventions where the possibility of not conforming to the jurisdiction is touched upon.

In Article 9 of the Passenger Convention (where there is no enactment of a specific rule of jurisdiction), the clauses, as concluded before the occurrence which caused the damage and which contain the choice of any particular jurisdiction or arbitration, shall be null and void.

Article 13 of the Luggage Convention indicates the ineluctable limits by which the parties may choose jurisdiction by agreement prior to the occurrence which caused the damages whereas the same article leaves them entirely at liberty to choose jurisdiction or arbitration by agreement after the occurrence.

Both regulations, insofar as the possibility of derogating from the rules on jurisdiction is concerned, are tantamount, even under the influence of a different juridical system.

i) *reservations (Protocol Passenger Convention) :*

It is advisable to maintain this reservation.

k) *form and size of the documents (Art. 16 in the Luggage Convention)*

We consider that this rule, which does not appear in the Luggage Convention, should be taken over in the Passenger Convention.

l) *coming into force (Art. 17, resp. 21) :*

If, all things having been considered, it was found unnecessary to place the Passenger and Luggage Conventions under one single Convention, and to leave the two Conventions separate, one does not see the need of concordance in the two provisions.

m) *dispute between Contracting Parties :*

The provisions which do not appear in the Luggage Convention should be taken over in the Passenger Convention.

IV

Here and now, one would be hard put to fix a new figure specifying the limit of liability for which a carrier is responsible as a result of

par conséquent, ils devraient être compris dans le montant-limite dans le cadre duquel la réparation de tout le dommage doit être contenue, comme l'établit la Convention Passagers.

g) *Protestations écrites (art. 11 resp. 10) :*

Il est opportun d'aligner la Convention Passagers sur la Convention Bagages parce qu'il faut considérer que, quand on parle de « transporteur » auquel les protestations doivent être adressées, on se réfère aussi aux personnes qui représentent le transporteur.

h) *Nullité de clauses (art. 9, resp. 12 et 13) :*

Il ne semble pas qu'il y ait de divergences entre les deux Conventions pour ce qui regarde la possibilité de déroger à la compétence juridictionnelle.

L'art. 9 de la Convention Passagers (qui n'édicte pas une règle spécifique de juridiction) déclare nulles les clauses stipulées avant le fait producteur du dommage, qui contiendraient les choix d'un juge ou d'un arbitre déterminé.

L'art. 13 de la Convention Bagages indique les limites inéluctables dans lesquelles les parties peuvent choisir un juge par un accord antérieur au fait dommageable tandis qu'elle les laisse pleinement libres de choisir un juge ou un arbitre par un accord postérieur à ce fait.

Les deux réglementations, pour ce qui regarde la possibilité de déroger aux règles sur la juridiction, sont équivalentes même sous l'empire d'un régime juridictionnel différent.

i) *Réserves (Protocole Convention Passagers) :*

Il est opportun de maintenir cette réserve.

k) *Forme et dimensions des documents (art. 16 dans la Convention Bagages) :*

On estime que ce principe, qui ne figure que dans la Convention Bagages, devrait être accueilli dans la Convention Passagers.

l) *Entrée en vigueur (art. 12 resp. 21) :*

Si l'on ne devait pas, en fin de compte, décider de couvrir sous une Convention unique les passagers et les bagages, c'est-à-dire, de laisser subsister deux Conventions séparées, on ne voit pas la nécessité d'harmoniser les deux dispositions.

m) *Différend entre Parties Contractantes :*

Ces dispositions qui ne figurent que dans la Convention Bagages devraient être accueillies dans la Convention Passagers.

IV

Il semble difficile d'établir d'ores et déjà un nouveau chiffre pour la limite dans laquelle le transporteur devrait répondre du chef de mort

death or personal injury to the passenger. The figure can be set when the Diplomatic Conference next meets.

V

1) It would seem desirable to have a clause on the jurisdiction inserted in the Passenger Convention; the present system offers grave difficulties leading to a state of uncertainty.

2) The following exceptions will be found in the Luggage Convention where, prior to the occurrence of the incidents, agreements between the parties have been signed: the State where the defendant has his residence or domicile, the State where the port of departure or arrival is situated following the Contract of Carriage, the State where the passenger has his residence or domicile if the carrier has a place of business there and is subject to jurisdiction in that State.

It is difficult to imagine how a limitation of the jurisdiction arising out of damages suffered by the passengers could be fixed on a scale narrower than that fixed for claims for damages to luggage; thus, it would appear that a satisfactory solution for a unification of the matter may be found in the adoption of Article 13 of the Luggage Convention.

Indeed, the theories under consideration in Article 13 of the Luggage Convention meet all the requirements needed for a reasonable protection of the passenger who, on the basis of these rules, shall always find a jurisdiction before which he shall be able to assert his claims without much difficulty.

VI

The best solution would consist in adapting the three criterions to the two Conventions, to wit: the place where the contract is settled, the place of departure and the place of destination.

As there is no amendment in sight in the Luggage Convention, we considered it advisable not to harmonize the two Conventions on this point, but instead, to modify the Passenger Convention by incorporating the criterion relating to the place of settlement of the Contract. In this way, the two points now standing in contrast with one another would blend into one single point.

VII

The solution under consideration in the report appears to be appropriate.

ou lésions corporelles du passager. Le chiffre pourra être fixé lors de la Conférence Diplomatique.

V

1) Il est souhaitable d'insérer dans la Convention Passagers une clause réglant la compétence; le régime actuel présente de graves difficultés, ce qui donne lieu à une situation d'incertitude.

2) La Convention Bagages a indiqué comme fors pouvant être choisis dans les accords antérieurs à l'accident, celui de l'Etat où le défendeur a sa résidence ou son domicile, celui de l'Etat où se trouve situé le port de départ ou de destination résultant du contrat de transport, celui de l'Etat où le passager a sa résidence ou son domicile si le transporteur y a un siège de son activité et est soumis à la compétence de cet Etat.

On a peine à imaginer qu'on puisse limiter la compétence du chef de dommages subis par les passagers à une sphère plus étroite que celle fixée pour les actions en dommages-intérêts pour les bagages; par conséquent, il semble que l'adoption de l'art. 13 de la Convention Bagages représente la solution satisfaisante pour arriver à une uniformité en la matière.

En effet, les hypothèses envisagées à l'art. 13 de la Convention Bagages donnent satisfaction aux exigences d'une protection raisonnable du passager lequel, sur la base de ces règles, trouvera toujours un juge devant lequel il ne lui sera pas excessivement onéreux de faire valoir ses droits.

VI

La meilleure solution consisterait à adopter, pour les deux Conventions, les trois critères, savoir le lieu de la conclusion du contrat, le lieu de départ et le lieu de destination. Puisqu'on ne prévoit pas de modifier la Convention Bagages, on estime plus convenable de ne pas harmoniser les deux Conventions sur ce point, mais de modifier la Convention Passagers en y ajoutant le critère du lieu de la conclusion du contrat. De telle sorte, les deux points de contraste actuellement existants se réduiraient à un seul.

VII

La solution envisagée dans le rapport paraît convenable.

THE JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

The Japanese Maritime Law Association would like to answer to the Questionnaire on « Passengers » Convention (in PA-1) as follows :

I

We do not consider the 1961 Convention should be revised at present stage.

II

If the Passenger Convention is revised, the revision of the Convention shall only concern the problems of the limits of liability and of the jurisdiction.

III

We consider that such concordance of the texts of the two Conventions is not necessary.

IV

We consider that the change of figure for the limit of the liability is not necessary.

V

We have no objection to take over the clause on the jurisdiction in Art. 13 of the 1967 Luggage Convention, in the Passenger Convention.

VI

It may be desirable.

VII

The amendment protocol may be suitable.

Hisashi Tanikawa
Shiro Abe
Rapporteurs

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

L'Association Japonaise de Droit Maritime communique les réponses suivantes au questionnaire annexé au Rapport Introductif de la Commission Internationale « Passagers » (PA-1) :

I

Nous estimons qu'au stade actuel, la Convention de 1961 ne devrait pas être révisée.

II

Si la Convention « Passagers » est révisée, cette révision ne devra porter que sur les problèmes des limites de responsabilité et de la compétence.

III

Nous estimons qu'une concordance des textes des deux Conventions n'est pas nécessaire.

IV

Nous estimons qu'une modification des chiffres pour les limites de responsabilité n'est pas nécessaire.

V

Nous ne voyons pas d'objection à ce que la clause de compétence figurant à l'article 13 de la Convention « Bagages » de 1967 soit reprise dans la Convention « Passagers ».

VI

Cela pourrait être souhaitable.

VII

Un protocole de modification pourrait convenir.

Rapporteurs
Hasashi Tanikawa
Shiro Abe

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

A Subcommittee of the Canadian Maritime Law Association under the Chairmanship of Mr. Bruno Desjardins has studied Dr. Walter Müllers introductory report and questionnaire. The report of our Subcommittee was dealt with at a meeting of the Executive Committee of the Canadian Maritime Law Association held last week and we are pleased to submit the following replies :

I

Yes.

II

The Canadian Maritime Law Association recommends that the only substantial changes which should be brought about in a revision of the Passenger Convention are those relating to the limit of liability and jurisdiction.

III

The Canadian Maritime Law Association agrees that there should be a concordance of the texts of the 1961 Passenger Convention and the 1967 Luggage Convention as envisaged in the report.

IV

The Canadian Association is of opinion that the limit of 250,000 gold francs prescribed by Article 6 of the 1961 Conventions is unrealistically low, even though a higher per capita limit may be fixed by the National Legislation of any High Contracting Party with respect to carriers of such State. It is considered doubtful that international agreement can be obtained on a new limitation figure. It is suggested that it would be preferable to leave the question of the quantum of damages to the discretion of the Court having jurisdiction, provided always that in no case should a shipowner's total liability exceed that laid down in

ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Réunie sous la présidence de Monsieur Bruno Desjardin, la Commission de l'Association Canadienne de Droit Maritime a examiné le Rapport Introductif et le Questionnaire du Docteur Walter Müller. A son tour, le Comité Exécutif de l'Association Canadienne de Droit Maritime s'est réuni la semaine dernière afin d'étudier le rapport de notre Commission et nous sommes heureux de pouvoir soumettre les réponses suivantes :

I

Oui.

II

Concernant la révision de la Convention « Passagers », l'Association Canadienne de Droit Maritime préconise que seuls les problèmes touchant les limites de responsabilité et de compétence tombent sous le coup de modifications majeures.

III

L'Association Canadienne de Droit Maritime est d'accord qu'une concordance des textes de la Convention « Passagers » de 1961 et de la Convention « Bagages » de 1967 soit envisagée dans le présent rapport.

IV

L'Association Canadienne de Droit Maritime est d'avis que la modicité du chiffre de la limite de 250.000 francs-or prévu à l'article 6 de la Convention 1961 ne tient pas compte des réalités, même en admettant que les lois d'une Haute Partie Contractante peuvent fixer une limite per capita plus élevée pour les transporteurs de cet Etat. Il est douteux que l'on puisse s'attendre à un accord international sur le chiffre-limite. Nous proposons de laisser la question du quantum des dommages à la discrétion du tribunal exerçant la juridiction, à condition que, dans aucun cas, la responsabilité totale d'un propriétaire de navire ne dépasse

the 1957 International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Seagoing Ships.

V

We believe that Article 13 of the 1967 Luggage Convention should be included in the Passenger Convention without modification.

VI

We prefer the wording of Article 2 of the Passenger Convention to the wording of the corresponding article of the 1967 Luggage Convention.

VII

We recommend that the form of the international instrument should be a « Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, signed at Brussels on the 29th April, 1961 » and that as to the scope of this instrument, its ratification by any State not a party to the Convention should have the effect of accession to the Convention.

Montreal-3, September 20th, 1968

A. Stuart Hyndman
President

celle qui a été arrêtée par la Convention Internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

V

Nous croyons que l'article 13 de la Convention « Bagages » devrait être repris dans la Convention « Passagers » sans autre modification.

VI

Nous préférons la rédaction de l'article 2 de la Convention « Passagers » à celle de l'article correspondant dans la Convention « Bagages » 1967.

VII

Nous recommandons pour la forme de l'instrument international un « Protocole pour la Modification de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Transport de Passagers par Mer, signée à Bruxelles, le 29 avril 1961 » : quant à la portée de l'instrument, la ratification par un Etat non-Contractant à la Convention aurait la portée d'une adhésion à la Convention.

Montréal-3, le 20 septembre, 1968.

A. Stuart Hyndman
Président

TURKISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

We are of the opinion that the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea should be revised and brought into harmony with the Rules relating to the Carriage of Passenger Luggage by Sea.

II

We consider that the revision should not only concern the problems of the limits of liability and of the jurisdiction. On the contrary, we believe that it would be preferable to eliminate all divergencies appearing in the two texts, the subjects dealt with in both Conventions being closely related to one another. A disagreement might bring about an awkward situation. It might even seem desirable to arrive at a complete unification of the two Conventions and to elaborate a one and only text. For all that, as some difficulty may be anticipated if steps are to be taken for the unification and elaboration of a new convention, we believe that it would be more advisable at the moment to reconcile the Convention relating to the Carriage of Passengers with the Convention dealing with the Carriage of Passenger Luggage.

III

See our reply in para. II.

IV

It is difficult to indicate any figure. However, we do consider it desirable to use the limitation fixed by the Warsaw Convention on the carriage of passengers by air as a basis.

V

We are of the opinion that Article 13 in the Luggage Convention should be taken over in the same article in the Passenger Convention. But it does seem necessary for the French text to be adapted so as to make it clearer and brought into complete harmony with the English version.

ASSOCIATION TURQUE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

Nous sommes d'avis que la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de Transport de Passagers par mer doit être révisée et mise en harmonie avec celle qui concerne le transport des bagages de passagers par mer.

II

Nous estimons que la révision ne doit pas être limitée au sujet de la limitation de la responsabilité et de la compétence. Nous croyons au contraire qu'il est préférable d'éliminer toutes les divergences existant entre les deux textes. Car les sujets de ces deux conventions sont étroitement liés l'un à l'autre. Le désaccord peut conduire à des situations fâcheuses. Il nous semble même souhaitable d'unifier entièrement les deux conventions et d'élaborer un seul et unique texte. Cependant, prévoyant les difficultés à surmonter pour l'unification et pour l'élaboration d'une nouvelle convention, nous jugeons plus opportun pour le moment de mettre en accord la Convention relative au transport des passagers et celle qui a pour objet le transport des bagages des passagers.

III

Voir la réponse II.

IV

Il est difficile d'indiquer un chiffre quelconque. Nous estimons seulement qu'il est souhaitable de prendre pour base la limite établie par la Convention de Varsovie concernant le transport aérien.

V

Nous sommes d'avis que l'article 13 de la Convention relative au transport de bagages doit être reproduit dans celle qui concerne le transport de passagers. Mais il nous semble nécessaire de remanier le texte français afin de lui donner plus de clarté et de le mettre en harmonie complète avec la version anglaise.

VI

We consider that Article 2 in the International Convention relating to passengers must be revised and adapted to the corresponding provision in the Luggage Convention.

VII

It will be sufficient to have an additional protocol to reach the objective in mind. Nevertheless, as previously stated, our preference goes to the elaboration of a single convention embodying the two matters in question. We believe that our future efforts should be directed towards that end.

VI

Nous sommes d'avis que l'art. 2 de la Convention Internationale concernant les passagers doit être révisée et adaptée à la disposition correspondante de la Convention relative au transport des bagages.

VII

Un protocole additionnel suffira à atteindre le but envisagé. Cependant nous rappelons que notre préférence va vers l'élaboration d'une convention unique englobant les deux sujets en question. Nous pensons que nos efforts doivent s'orienter dans le futur à atteindre ce but.

NETHERLANDS ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPLIES

The Netherlands Association of Maritime Law wishes to advise the following replies to the questionnaire attached to the Introductory Report of the 13th May 1968 drawn up by Dr Walter Müller, President of the International Subcommittee for the revision of the 1961 Convention on the Carriage of Passengers by Sea.

I

It is considered that there should be a harmonization between the Passenger Convention 1961 and the Luggage Convention 1967, although this should not necessarily be in the form of a complete adaptation of the Passenger Convention 1961 to the Luggage Convention 1967.

It might be more desirable to achieve the harmonization in another manner in respect of certain provisions.

II

No. Once the work of revision of the two Conventions is undertaken, it is desirable that the provisions of both Conventions are brought in line as far as possible, and the revision therefore should not be confined to a limited number of provisions only.

III

Yes. A concordance of both texts should be studied by the C.M.I.

IV

Although consideration may be given to the question whether the provisions on limitation of liability in the Passenger Convention 1961 should be amended, there do not seem to be any preponderant reasons at the moment for an increase of the limits provided for in the 1961 Convention.

V

Yes, it is desirable to incorporate the provision on jurisdiction also in the Passenger Convention 1961, but the desirability should be considered of omitting subsection 1(c) of Article 13 of the Luggage Convention.

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

L'Association Néerlandaise de Droit Maritime communique les réponses suivantes au questionnaire annexé au rapport introductif du 13 mai 1968 rédigé par le Dr Walter Müller, président de la Commission Internationale pour la révision de la Convention de 1961 sur le transport de passagers par mer :

I

Nous estimons qu'une harmonisation de la Convention « Passagers » 1961 et de la Convention « Bagages » 1967 s'impose, bien qu'une concordance des textes ne doive pas nécessairement revêtir la forme d'une adaptation pure et simple de la Convention « Passagers » 1961 à la Convention « Bagages » 1967.

Pour certaines dispositions, il serait peut-être préférable de rechercher l'harmonisation d'une autre façon.

II

Non. Il serait souhaitable, si l'on fait tant que d'entreprendre une révision des deux Conventions, que celles-ci soient conformes dans la mesure du possible et que la révision ne se limite pas tout bonnement à certaines dispositions.

III

Oui. Le C.M.I. devrait étudier la question de la concordance des deux textes.

IV

A l'heure actuelle, il n'y a apparemment pas de raison majeure d'augmenter les limites de la responsabilité, comme le prévoit la Convention « Passagers » 1961, bien qu'il faille considérer l'opportunité d'une modification éventuelle de ces dispositions.

V

Oui, il serait souhaitable de reprendre la clause de compétence dans la Convention « Passagers » 1961 sans autre modification; toutefois, on pourrait envisager la suppression de l'alinéa 1(c) à l'article 13 de la Convention « Bagages ».

VI

No. In fact it is considered that the provisions on the scope of the Convention in the Passenger Convention are preferable to those of the Luggage Convention, because they give a wider scope to the Convention and thus a better chance to achieve the purpose of unification of international law on the subject.

VII

An amendment of the 1961 Convention probably can be effected by a Protocol, but if the amendments prove to be numerous, the form of a new Convention may be preferable. It may prove necessary to amend the 1967 Convention as well but it is desirable that the subjects of carriage of passengers by sea and carriage of their luggage continue to be regulated in such a manner that it will remain possible for a State to adopt the international rules on either of these subjects, only without being forced to adopt them also for the other subject.

Amsterdam, 22nd October, 1968.

VI

Non. A vrai dire, nous donnons notre préférence aux règles sur le champ d'application de la Convention « Passagers » plutôt qu'à celles de la Convention « Bagages » du fait qu'elles offrent à la Convention et un champ d'application plus étendu et une meilleure occasion de réussir l'unification d'une loi internationale sur ce chapitre.

VII

Grâce à un protocole, une modification de la Convention 1961 serait possible, mais si les modifications s'avèrent nombreuses il serait peut-être préférable de s'en tenir à une nouvelle convention. La Convention de 1967 devra peut-être subir des modifications, elle aussi, mais il serait souhaitable que les clauses de transport par mer des passagers et celles du transport de leur bagages soient toujours réglées de telle façon qu'un Etat puisse adopter la réglementation internationale concernant une de ces questions sans être obligé de l'adapter pour l'autre.

Amsterdam, le 22 octobre 1968.

BELGIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPLIES

Having perused the Report prepared by Mr Walter Müller regarding certain modifications in the International Convention of the 29th April 1961 on the carriage of passengers, our Association Committee has submitted, ad hoc, the following replies to the questions raised by Mr Müller.

I

Our reply is positive, as we believe that to leave de facto situations which are often identical or intimately bound, at the mercy of different systems, would be contrary to the concern generally felt for a uniforming of maritime laws.

II

We believe that the modifications touching the main issues should be confined to the problems of the jurisdiction and limits of liability.

III

We come round to the suggestion contained in the Report, at II, 2, that the text in the Passenger Convention be brought into alignment with the text in the Baggage Convention.

IV

It does not seem advisable to make changes in the matter of the limit of liability as long as the limit of 250.000 Poincaré Francs appearing in the Hague Protocol relating to the carriage of passengers, has not been modified.

V

It seems desirable to have the clause on the jurisdiction in Article 13 of the Luggage Convention taken over in the Passenger Convention.

VI

The scope in the Passenger Convention should coincide with the scope to be found in the Luggage Convention.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Ayant pris connaissance du rapport de Mr Walter Müller concernant les modifications à apporter à la Convention Internationale du 29 avril 1961 sur le transport des passagers, la Commission ad hoc constituée par notre association a répondu comme suit aux six questions posées par Mr Müller.

I

Notre réponse est positive, car nous estimerions aller à l'encontre des préoccupations d'uniformisation du droit maritime en laissant des situations de fait souvent identiques ou étroitement liées régies par des systèmes distincts.

II

Nous sommes d'avis qu'il est souhaitable de limiter les modifications touchant des questions de fond à celles de la compétence et des limites de responsabilité.

III

Nous nous rallions à la proposition faite dans le rapport sous le II 2° qu'il soit procédé à un alignement du texte de la Convention des Passagers sur celui des Bagages.

IV

Il ne nous semble pas opportun d'innover en matière de limitation de responsabilité aussi longtemps que la limite de 250.000 francs Poincaré inscrite dans le Protocole de La Haye relatif au transport aérien de passagers n'aura pas été modifiée.

V

Nous estimons souhaitable de reprendre dans la Convention sur les Passagers la clause de compétence figurant sous l'article 13 de la Convention sur les Bagages.

VI

Le champ d'application de la Convention sur les Passagers devrait coïncider avec celui prévu dans la Convention sur les Bagages.

VII

We consider that any modifications in the Passenger Convention should be in the shape of a Protocol. The idea of a fusion of the texts into one single instrument might bring the States which have supported only one of the two Conventions to withhold their acceptance.

20th January 1969.

VII

Nous estimons que les modifications qui seraient apportées à la Convention sur les Passagers devraient prendre la forme d'un Protocole. La solution qui consisterait à fusionner en un seul instrument les textes des deux conventions pourrait amener les Etats partisans d'une seule des deux Conventions à renoncer à donner leur acceptation.

20.1.1969

ECUADORIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPLIES

I

The Ecuadorian Association is of the opinion that the 1961 Passenger Convention should be revised and adapted to the 1967 Luggage Convention.

II

Insofar as the problem of jurisdiction is concerned, the Ecuadorian Association considers a revision of the Passenger Convention as absolutely necessary.

III

The Ecuadorian Association agrees that a concordance in the drafting of the texts of the two Conventions is essential.

IV

The Ecuadorian Association believes that the figure should remain unaltered, although this does not mean that it will definitely maintain this stand at the Tokyo Conference where other criterions may be examined.

V

The Ecuadorian Association believes that both Conventions should refer to the same clause.

VI

The Ecuadorian Association thinks that this suggestion should be adopted.

VII

The Ecuadorian Association considers that the formula of a Protocol, as recommended in the Preliminary Report, is a suitable means of arriving at practical results.

ASSOCIATION EQUATORIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

L'Association Equatorienne est d'avis que la Convention Passagers de 1961 devrait être révisée et adoptée à la Convention Bagages de 1967

II

L'Association Equatorienne considère qu'il est absolument nécessaire de procéder à une révision de la Convention Passagers pour ce qui concerne le problème de la compétence.

III

L'Association Equatorienne estime qu'il convient de réaliser une concordance dans la rédaction des textes des 2 conventions.

IV

L'Association Equatorienne pense que le montant ne peut pas être modifié, sans que cela signifie que ce sera sa position définitive à la Conférence de Tokyo où d'autres critères pourront être examinés.

V

L'Association Equatorienne pense que les deux Conventions devraient se référer à la même clause.

VI

L'Association Equatorienne estime qu'il convient d'accepter cette proposition.

VII

L'Association Equatorienne considère que la formule d'un Protocole, préconisée par le Rapport Préliminaire, convient pour arriver à des résultats pratiques.

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

Yes.

II

Whilst the two problems mentioned are the most important matters, we think it would be a mistake if the revision of the Passenger Convention is confined merely to these points. If the Passenger Convention is to be revised, the job should be done thoroughly.

III

Yes. There should be as much harmony as possible between the texts of the two Conventions. With regard to the points raised in Dr. Müller's report, our comments are as follows :

a) *Definitions*

We think these will have to be re-examined in the light of the comments of the Italian Maritime Law Association in their reply PA-10. This applies to the French text.

b) *Scope*

We think the Convention should apply to any international carriage if the place where the contract is made, the place of departure or the place of destination is in a contracting State. We do not think that the place where the ship is registered or the flag of the ship should have any bearing on this question of scope because we think that if the courts of a contracting State are dealing with a claim arising out of the provisions of the Convention they should be entitled to apply the Convention even if the ship is registered in a non-contracting State or flies the flag of a non-contracting State.

c) *Burden of Proof*

We would be content to allow the provisions with regard to the burden of proof to remain as they are in both Conventions even

ASSOCIATION IRLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPOSES

I

Oui.

II

Bien que les deux problèmes dont il est question soient les plus importants, il nous semble que l'on aurait tort de limiter la révision de la Convention « Passagers » purement et simplement à ces deux points. Si l'on s'attaque à la révision de la Convention « Passagers », il faut le faire à fond.

III

Oui. Il serait utile d'harmoniser tant que faire se peut les textes des deux Conventions. Quant aux points soulevés dans le rapport du Docteur Müller, voici nos commentaires :

a) *Définitions.*

Nous pensons que celles-ci devraient être réexaminées à la lumière des commentaires exprimés par l'Association Italienne de Droit Maritime dans son rapport PA-10. Nous nous référons ici au texte français.

b) *Champ d'application.*

Nous croyons que la Convention doit être appliquée lorsque le lieu où le contrat a été conclu, le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans un Etat Contractant. Nous ne croyons pas que le lieu d'immatriculation du navire ou la nationalité de celui-ci doit exercer une influence sur cette question de champ d'application car nous estimons que, si la réclamation surgissant des dispositions de la Convention est réglée par des tribunaux situés dans un Etat Contractant, ceux-ci devraient pouvoir appliquer la Convention, même si le navire est immatriculé dans un Etat non-Contractant ou arbore le pavillon d'un Etat non-Contractant.

c) *Fardeau de la preuve.*

Bien que dans les deux Conventions les dispositions concernant le fardeau de la preuve ne soient pas similaires, nous serions disposés à

though they are not the same. The provisions in each Convention seem to be appropriate to the particular matters dealt with in that Convention.

d) *Conversion*

We prefer the provision in the 1967 Convention that the date of conversion of the sum awarded into international currency shall be governed by the law of the court seized of the case.

e) *Increase of the limits*

We should not object to the inclusion in the 1967 Convention of a rule similar to that which appears in Article 6 (3) of the 1961 Convention.

f) *Exclusion of Interests and Costs*

We prefer the wording of the 1967 Convention on this point.

g) *Written Notice*

We do not think that there should be any real difficulty in serving notice on the carrier. For this reason, we think that the words « or agent » in the 1967 Convention should be deleted.

h) *Nullity of Clauses*

We see no reason why provisions along the lines of Articles 12 and 13 of the 1967 Convention could not be included in the 1961 Convention. We, therefore, think that Article 9 on the 1961 Convention should be amended.

IV

We would like to reserve our position on this point.

V

We would have no objections to the inclusion in the 1961 Convention of a provision on the lines of Article 13 of the Luggage Convention.

VI

We prefer the rules stated in Article 2 of the 1967 Convention.

VII

If it is decided that it will be impractical to incorporate the provisions of the Passenger and Luggage Conventions in one new Convention, then we think that the amendments should be done by protocol.

24th January, 1969

*J. Niall McGovern,
Honorary Secretary.*

les laisser telles qu'elles sont. Dans chacune des deux Conventions les dispositions semblent s'appliquer exactement à chaque cas traité dans cette Convention particulière.

d) *Conversion.*

Nous donnons notre préférence à la disposition reprise dans la Convention de 1967 qui stipule que la date de conversion en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) *Augmentation des limites.*

Nous ne verrions pas d'objection à ce qu'une règle similaire à celle publiée à l'article 6 (3) de la Convention de 1961 soit reprise dans la Convention de 1967.

f) *Exclusion des intérêts.*

En ce qui concerne ce point, notre préférence va à la rédaction de la Convention de 1967.

g) *Protestations écrites.*

Nous ne croyons pas qu'il y ait des difficultés matérielles à adresser des protestations écrites au transporteur. C'est pourquoi nous pensons que les mots « ou à son agent » dans la Convention de 1967 doivent être biffés.

h) *Nullité de clauses.*

Nous ne voyons aucune raison de ne pas reprendre dans la Convention de 1961 des dispositions similaires à celles des articles 12 et 13 de la Convention de 1967.

IV

Nous ne désirons pas nous engager à présent sur ce point.

V

Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce qu'une disposition similaire à celle de l'article 13 de la Convention « Bagages » soit reprise dans la Convention de 1961.

VI

Nous préférons les règles exposées à l'article 2 de la Convention de 1967.

VII

Nous croyons que toute modification devra se faire au moyen d'un Protocole si l'on estime irréalisable de rassembler en une seule Convention les dispositions de la Convention « Passagers » et de la Convention « Bagages ».

Le 24 janvier 1969.

*J. Niall Mc Govern,
Secrétaire honoraire.*

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

The replies of the British Maritime Law Association to the questionnaire submitted by Dr. Müller on 30th May are as follows :

I

The BMLA is of the opinion that relations between shipowners and passengers are best left to the contracting parties. It recognises, however, that certain States wish to regulate liability for passengers and disallow clauses exempting the shipowner from liability for negligence. Where national laws have this effect it is desirable that they should be uniform. For this purpose the BMLA supports a revision of the Passenger Convention which would make it more generally acceptable.

While still completely opposed to a Passengers' Luggage Convention, the BMLA agrees that certain of the clauses in the 1967 Convention, such as the jurisdiction clause, provide a useful guide to the best way of making the Passenger Convention acceptable to governments.

Consequently the BMLA agrees that the CMI should revise the Passenger Convention 1961 and in doing so should draw on the provisions of the Passengers' Luggage Convention 1967.

II

Whilst the BMLA agrees that the main points to be considered are the per capita limits of liability and the question of jurisdiction, it does not think that these are the only points; for example, further consideration should be given to Article III and the desirability of deleting the references to the obligation to exercise due diligence.

However, while agreeing to a re-examination of the per capita limits of liability in Article 6 of the Passenger Convention, the BMLA would strongly oppose any suggestion of re-opening examination of the overall « catastrophe » limits provided for in Article 8.

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

REPOSES

Voici les réponses de l'Association Britannique de Droit Maritime au questionnaire soumis le 30 mai par le docteur Müller :

I

L'Association Britannique de Droit Maritime pense qu'il vaut mieux laisser aux parties contractantes le soin de régler la question des relations armateurs/passagers. Elle reconnaît, toutefois, que certains Etats désirent réglementer la responsabilité envers les passagers et rejeter les clauses exemptant l'armateur de la responsabilité pour une négligence. Les lois nationales qui ont cet effet devraient être uniformes. A cette fin, l'Association appuie l'idée d'une révision de la Convention « Passagers » qui pourrait alors être généralement acceptée.

L'Association, tout en continuant à s'opposer catégoriquement à la Convention « Bagages des Passagers », reconnaît que certaines des clauses de la Convention de 1967, celle de la compétence, p. ex., indiquent le meilleur moyen de rendre la Convention « Passagers » acceptable pour les gouvernements.

En conséquence, l'Association est d'accord que le CMI revoie la Convention « Passagers » de 1961 et s'inspire, par la même occasion, des dispositions reprises à la Convention « Bagages des Passagers » de 1967.

II

L'Association estime que les limites per capita de la responsabilité et la question de compétence sont assurément les points essentiels mais non les seuls à examiner; il faudrait, par exemple, accorder plus d'attention à l'article III et à l'opportunité de supprimer les références concernant l'obligation d'exercer une diligence raisonnable.

Toutefois, bien que l'Association soit d'accord sur un nouvel examen des limites per capita de la responsabilité de l'article 6 de la Convention « Passagers », elle s'oppose énergiquement à toute proposition d'un nouvel examen des limites globales « catastrophe » prévues à l'article 8.

III

The BMLA agrees that the question of concordance between the two Conventions should be considered but that the desirability of solving each point of divergence should be considered on its merits.

IV

The BMLA is not in a position to answer this question at the present time, but would comment that the present figures should perhaps be adjusted. There may also be a case for providing for different limits of liability for death or total incapacity, on the one hand, and injury, on the other.

V

The BMLA believes that Article 13 of the 1967 Luggage Convention is generally acceptable and could form the basis of an acceptable jurisdiction clause in the 1961 Passenger Convention. (See generally our reply to Question I).

VI

The BMLA considers that the scope of application of each Convention should be the same and would suggest that in this respect the 1967 Convention be followed.

VII

The BMLA considers that a Protocol would probably be the most suitable means of making any amendments that may be agreed for the 1961 Passenger Convention.

6th November, 1968.

III

L'Association est d'accord que l'on envisage la question d'une concordance des textes des deux Conventions mais elle estime que l'opportunité de résoudre chaque point de divergence doit être calculée à sa valeur réelle.

IV

A l'heure actuelle, l'Association n'est pas en mesure de répondre à cette question mais elle aimerait faire remarquer que les chiffres actuels gagneraient peut-être à être adaptés. Le cas peut se produire où différentes limites de responsabilité seront prévues en cas de mort ou d'incapacité totale, d'une part, ou de lésions corporelles, d'autre part.

V

L'Association juge que l'article 13 de la Convention « Bagages » de 1967 est acceptable dans l'ensemble et qu'il pourrait servir de base à une clause de compétence à reprendre dans la Convention « Passagers » de 1961.

VI

L'Association estime que le champ d'application devrait être le même pour chaque Convention et elle propose que l'on s'inspire, sous ce rapport, de la Convention de 1967.

VII

L'Association estime qu'un Protocole serait probablement la forme la plus acceptable pour la ratification de tous amendements pouvant être décidés pour la Conférence « Passagers » de 1961.

Le 6 novembre 1968.

SWISS MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I

Yes.

II

On principle, yes, but a study of the concordance of the two texts should be made at the same time, as suggested in paragraph III.

III

Yes.

IV

At the moment, it is difficult to express one's views on the amount to be fixed for the limit, but an endeavour should be made to find a figure corresponding to the limits of liability for each passenger, as provided for in other means of transport as, for example, in the Hague Protocol for air carriage, or in the supplementary agreement to the CIV Convention of the 25th February 1961 on the liability of railways in the event of death or personal injury to passengers. This supplementary agreement is dated the 26th February 1966 and constitutes Protocol B of the CIV Convention and determines in Article 6, § 2, a limit per passenger of Fr. 200.000.—, the franc referred to being that of the union of latin countries and corresponding to approximately Swiss Fr. 1,40; the limit, therefore, is Swiss Fr. 280.000.— per passenger, (approximately US \$ 65.000.—).

V

Yes, without modification.

VI

Yes. The two Conventions should have the same scope in order to cover a transport contract protecting, on principle, the carriage of the passenger himself and that of his luggage.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I

Oui.

II

En principe oui, mais la concordance des textes devrait en même temps être étudiée comme proposée sous III.

III

Oui.

IV

Il est difficile de s'exprimer pour le moment sur le montant de la limitation, mais il faudrait tâcher de trouver un chiffre qui correspond à celui prévu pour la limitation de responsabilité par passager pour les autres modes de transport, comme par exemple dans le protocole de la Haye pour les transports aériens, ou dans l'accord additionnel à la CIV du 25 février 1961 sur la responsabilité des chemins-de-fer en cas de mort ou de lésion corporelle des passagers. Cet accord additionnel date du 26 février 1966 et forme le protocole B de la CIV et fixe à son article 6, § 2 une limite par passager de fr. 200.000,—, le franc étant celui de l'union latine et correspondant environ à francs suisses 1.40; la limite est donc de francs suisses 280.000,— par passager (environ US\$ 65.000,—).

V

Oui, sans modification.

VI

Oui, les deux Conventions devraient avoir le même champ d'application pour couvrir un contrat de transport qui couvre, en pratique, le transport du passager lui-même et celui de ses bagages.

VII

At least a Protocol, but one may wonder whether for the sake of a clearer text, it would not be preferable to have a new, complete Convention, especially if for reasons of concordance in both texts, it is found necessary to make alterations in addition to those touching the limit of liability and of the jurisdiction.

Bâle, February 1969.

Swiss Maritime Law Association.

VII

Au moins un protocole, mais on pourrait également se demander, si pour la clarté du texte, une nouvelle édition complète de la Convention ne serait pas préférable, surtout si pour des raisons de concordance des textes d'autres modifications que celles sur la limite de la responsabilité et la compétence s'avèreraient nécessaires.

Bâle, février 1969

Association Suisse de Droit Maritime

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

*Preparatory Report having regard to the work
to be transacted at the 1969 Tokyo Conference*

I. Most of the CMI National Associations have replied to the Introductory Report and the Questionnaire dated the 13th May 1968 (PA.I), but owing to certain replies having arrived with a good deal of delay, it has not been possible to call a Meeting of the International Subcommittee before the Tokyo Plenary Conference. On the other hand, the outcome of the replies we have received is sufficiently consistent to determine the main lines having regard to our future work. Thus, from the replies received to date it follows that :

1. With the exception of the Japanese Association, all Associations agree that a revision of the 1961 Passenger Convention as well as an adaption of this Convention to the 1967 Luggage Convention is necessary.

2. The Associations agree that the revision will mainly concern the problems of the limits of liability and of the jurisdiction but they also consider that in order to avoid any unfortunate dissension, the text in the 1961 Convention be adapted to that of the 1967 Convention along the lines contained in the comparative summary in the PA.1 Report. Most of the Associations wish to go beyond a revision of the limits of liability and of the jurisdiction.

3. No precise figures have been put forward insofar as the amounts of limitation are concerned; the general tendency is against an appreciable increase.

4. Regarding the jurisdiction clauses, the Associations unanimously want the rule in Article 13 of the Luggage Convention to be taken over in the Passenger Convention.

5. The Associations also consider that the scope should be identical in both Conventions.

6. The Associations regard the wording of the Luggage Convention as a model and they suggest that the Passenger Convention text be adapted to it.

II. The most important problem the Tokyo Conference will have to deal with will bear on the amount of limitation per passenger, and

COMMISSION INTERNATIONALE

*Rapport préparatoire en vue des travaux
de la Conférence de Tokyo de 1966*

I. La plupart des Associations nationales du CMI ont répondu au rapport introductif et au questionnaire du 13 mai 1968 (PA 1), mais comme certaines réponses sont arrivées très tard, la Commission internationale n'a plus pu être réunie avant la Conférence plénière de Tokyo. Le résultat des réponses est d'autre part assez uniforme pour dégager les lignes directrices des travaux futurs. Ainsi il ressort des réponses parvenues jusqu'à présent :

1. A l'exception de l'Association japonaise toutes les Associations sont d'accord de réviser la Convention « Passagers » de 1961 et de l'adapter à la Convention « Bagages » de 1967.

2. Les Associations marquent leur accord sur une révision portant principalement sur le problème des limites de responsabilité et de la juridiction, mais elles estiment également que pour éviter de fâcheuses discordances, le texte de la Convention 1961 devrait être adapté à celui de la Convention de 1967 dans les lignes esquissées au tableau comparatif du rapport PA 1. La majorité des Associations ne voudraient pas se borner à réviser les limites de responsabilité et la clause de juridiction

3. En ce qui concerne les montants de la limitation des chiffres précis n'ont pas été proposés; la tendance générale s'oppose à une augmentation sensible.

4. Pour la clause de juridiction, il y a unanimité pour que les règles de l'article 13 de la Convention Bagages soient reprises dans la Convention Passagers.

5. Les Associations estiment également que le champ d'application des deux Conventions devrait être identique.

6. Pour l'adaptation des textes, les Associations considèrent le libellé de la Convention « Bagages » comme modèle et proposent que la Convention « Passagers » s'y adapte.

II. Le problème majeur à traiter lors de la Conférence de Tokyo portera sur le montant de la limitation par passager, et le travail de

the revision work will be crowned with success only if an agreement has been reached in regard to this crucial problem.

III. Concerning the form and scope of the international instrument amending the 1961 Passenger Convention, the Associations consider that a Protocole following the example of the Bill of Lading Convention would be appropriate, but several Associations (such as Denmark, Yugoslavia, Spain, Turkey, the Netherlands and Ireland) point out that a new single Convention would be preferable. It has been suggested that the Passenger and Luggage Conventions be moulded into one single text to avoid three international instruments in the matter, that is, the old 1961 Passenger Convention, the Passenger Convention revised by means of a Protocol and the 1967 Luggage Convention, each of which would be accepted and ratified by different States, resulting in a disparate international unification. Several States have pointed out that they will only ratify the Passenger Convention if this is done conjointly with the Luggage Convention, and inversely, seeing that, in virtue of a single contract, the carriage of passengers and their luggage form a whole. Other States might be prepared to follow the rules in the Passenger Convention but they do not care for a law which would apply strictly to the carriage of luggage by leaving the latter at the mercy of freewill agreements between parties. Thus, for instance, the Netherlands suggest coming to a single Convention, but at the same time, allowing the States the option of accepting only the rules on the carriage of passengers or the rules on the carriage of luggage.

IV. So as to give effect to the proposals received from the different Associations concerning the form of revision required, a preliminary report on a single Convention has been prepared and is appended to the present report. This report contains rules on the carriage of passengers and luggage and is in the shape of a synthesis of the 1961 and 1967 Conventions, but as far as the drafting is concerned, it follows the model of the 1967 Luggage Convention. Nothing has been modified as to the substance and the amount of the limitation per passenger remains open. The limits according to the 1967 Luggage Convention have been maintained. The principle of liability, as well as the rules relating to the burden of proof, remain unaltered. The scope is fixed according to the 1967 Luggage Convention and the jurisdiction clause corresponds to that in Article 13 of the same Convention. The most important part of the preliminary draft is to be found in the clause in Article 20 which provides that any Contracting Party may announce that it will only accept the provisions governing the contract of carriage of passengers or solely the provisions governing the contract of carriage of luggage. Thus, the States will be able to make their choice although whoever wishes to accept the entirety will

révision ne sera couronné de succès que si un accord peut se faire sur ce problème principal.

III. Pour la forme et la portée de l'instrument international portant modification de la Convention « Passagers » de 1961 les Associations estiment qu'un Protocole suivant l'exemple de la Convention sur les connaissements pourrait être approprié, mais plusieurs Associations (comme celles du Danemark, de la Yougoslavie, de l'Espagne, de la Turquie, des Pays-Bas et de l'Irlande) font remarquer qu'une nouvelle Convention unique serait préférable. Il a été proposé de réunir la Convention « Passagers » et la Convention « Bagages » dans un seul et unique texte pour éviter trois instruments internationaux en la matière, c'est-à-dire l'ancienne Convention « Passagers » de 1961, la Convention « Passagers » révisée par un Protocole et la Convention « Bagages » de 1967, dont chacune pourra être acceptée et ratifiée par des Etats différents, ce qui créerait une unification internationale disparate. Plusieurs Etats ont fait remarquer qu'ils ne pourront ratifier la Convention « Passagers » que liée à la Convention « Bagages » et inversement, étant donné que le transport de passagers et de leurs bagages forme un tout en vertu d'un contrat unique. D'autres Etats pourraient être prêts à accepter les règles de la Convention « Passagers » mais ne voudraient pas de loi stricte sur le transport de bagages en laissant celui-ci aux libres accords des parties. C'est ainsi que les Pays-Bas p.ex. proposent de conclure une unique Convention mais de laisser aux Etats la faculté de n'accepter que les règles sur le transport de passagers ou celles sur le transport de bagages.

IV. Pour faire suite aux propositions des différentes Associations en ce qui concerne la forme de la révision, un avant-projet de Convention unique a été préparé et sera annexé au présent rapport. Ce projet contient les règles sur le transport de passagers et de bagages et forme une synthèse des Conventions de 1961 et de 1967, mais en ce qui concerne la rédaction, il suit le modèle de la Convention « Bagages » de 1967. Quant au fond, rien n'a été modifié, et le montant de limitation par passager est resté ouvert. Les limites stipulées par la Convention « Bagages » de 1967 ont été maintenues. Le principe de la responsabilité ainsi que les règles sur le fardeau de la preuve sont inchangés. Le champ d'application est fixé selon la Convention « Bagages » de 1967, et la clause juridiction correspond à celle de l'article 13 de la même Convention. Le point le plus important de l'avant-projet est la clause de l'article 20 qui prévoit que toute Partie Contractante pourra déclarer qu'elle n'accepte que les dispositions de la Convention qui régissent le contrat de transport de passagers ou que les dispositions régissant le contrat de transport de bagages. Ainsi, les Etat auront le choix, mais ceux qui veulent accepter l'ensemble trouveront une Convention unique. Un Etat qui n'a pas fait de déclaration pour

find a single Convention at his disposal. Any State which has not made a declaration to the effect that part of the Convention should be excluded is deemed to have adhered to all the provisions in that Convention. Such a solution would facilitate the acceptance of a new, single text without coercing anyone into accepting the ruling for the carriage of passengers and luggage simultaneously. But on an international plane there would be but one Convention and, above all, a text free of any dissension which might always be the case, should three international instruments be accepted. In order that the CMI Delegations may be able more easily to make a final examination of the possibilities of a revision of the Passenger Convention and adaptation to the Luggage Convention, a preliminary draft is attached to the present report. This draft could also serve as a working document at the 1969 Tokyo Conference.

Båle, February 1969.

*International Subcommittee for the revision
of the 1961 Convention for the Carriage
of Passengers by Sea*

*Dr Walter Müller
President*

exclure une partie de la Convention en a adhéré à toutes les dispositions. Une telle solution pourrait faciliter l'acceptation d'un texte nouveau et unique sans forcer ceux qui ne pourront pas accepter simultanément la réglementation du transport de passagers et des bagages. Mais sur le plan international, il n'existerait qu'une seule Convention et avant tout un texte sans discordances, en ce qui ne pourrait pas toujours être le cas si trois instruments internationaux sont acceptés. Afin que les Délégations du CMI puissent mieux étudier les possibilités formelles de la révision de la Convention « Passagers » et de son adaptation à la Convention « Bagages », un tel avant-projet est joint à ce rapport. Il pourrait servir de document de travail lors de la Conférence de Tokyo de 1969.

Bâle, février 1969

*Commission Internationale pour la révision
de la Convention 1961 sur le transport de passagers
par mer*

*Le président
Dr Walter Müller*

PRELIMINARY DRAFT OF AN INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN
RULES RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
BY SEA

The Contracting Parties,

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

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

Article 1

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

a) « carrier » includes the proprietor, shipowner or charterer of the ship who has concluded a contract of carriage;

b) « contract of carriage » means a contract concluded by a carrier or on his behalf, for the carriage of a passenger or the carriage of his luggage, as the case may be, with the exception of :

1. a chartering contract and of a carriage performed on the authority of a charter-party or a bill of lading;
2. a contract of carriage of passengers and luggage by railway;

c) « ship » means solely a seagoing vessel;

d) « passenger » means solely a person carried in a ship by virtue of a contract of carriage subordinated to the present Convention;

e) « luggage » means all articles or vehicles carried by the carrier by virtue of a contract of carriage subordinated to the present Convention with the exception of live animals;

f) « cabin luggage » means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 1), cabin luggage does not include the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

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

h) « carriage » covers the following periods :

1. with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and his luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his luggage are transported

AVANT-PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
EN MATIERE DE TRANSPORT DE PASSAGERS
ET DE BAGAGES PAR MER

Les Parties Contractantes,

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

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

Article premier

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

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

b) « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager ou pour le transport de bagages, selon le cas, à l'exception :

1. d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissance;

2. d'un contrat de transport régi par la Convention internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;

c) « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;

d) « Passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport soumis à la présente Convention;

e) « bagages » signifie tous objets ou véhicules transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport soumis à la présente Convention à l'exception d'animaux vivants;

f) « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 8, paragraphe 1, les bagages de cabine ne comprennent pas les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule;

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

h) « transport » comprend les périodes suivantes :

1. en ce qui concerne le passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et les bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement, et la période

by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;

2. with regard to all other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of re-delivery by the carrier or his servant or agent;
3. « carriage » does not include the period during which the passenger is in a marine station or on a quay or in or on any other port installation but does include that period if such luggage is in the custody of the carrier or his servant or his agent;

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

k) « Contracting State » means a State whose ratification or accession to this Convention, be it for the carriage of passengers and luggage, be it solely for the carriage of passengers or solely for the carriage of luggage, has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if :

- a) the ship is registered in a Contracting State, or
- b) the contract of carriage has been made in a Contracting State, or
- c) the place of departure, according to the contract of carriage, is in a Contracting State.

This Convention shall apply either to the carriage of passengers and luggage or following the declaration by the Contracting State as provided in Article 2, c), only for the carriage of passengers or only for the carriage of luggage.

Article 3

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

pendant laquelle le passager et les bagages sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;

2. En ce qui concerne tous les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où ils ont été rendus par le transporteur ou son préposé;
3. « transport » ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire, mais comprend, en ce qui concerne les bagages de cabine, également cette période, si lesdits bagages y sont sous la garde du transporteur ou de son préposé;

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

k) « Etat Contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention, soit pour le transport de passagers et de bagages, soit uniquement pour le transport de passagers ou soit uniquement pour le transport de bagages, a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque :

- a) le navire est immatriculé dans un Etat Contractant, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat Contractant, ou
- c) d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat Contractant.

La présente Convention sera applicable soit au transport de passagers et de bagages, soit selon la déclaration de l'Etat Contractant prévue à l'article 2 c au transport de passagers seulement ou au transport de bagages seulement.

Article 3

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

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

Article 4

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

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, as defined in Article 1, h), as well as the proof of the extent of the loss or damage, shall lie with the passenger.

3. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents, referred to in subparagraph 1) of this Article, shall be presumed, unless the contrary is proved if the death or personal injury arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. For all other luggage, the fault and negligence of the carrier, his servants and agents, shall be presumed, unless there is proof of the contrary, in all cases of loss or damage, without discrimination of the incident which caused the loss or damage.

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

Article 5

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

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

Article 6

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

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

Article 4

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

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, tel qu'il est défini à l'article premier, lettre h), ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au passager.

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

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

Article 5

1. Le transporteur ne sera pas responsable, nonobstant les dispositions des articles 3 et 4, en ce qui concerne les véhicules transportés, pour la perte ou le dommage provenant ou résultant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposé du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.

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

Article 6

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

Article 7

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

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

Article 8

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10.000 F per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30.000 F per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned in the preceding subparagraphs shall in no case exceed 16.000 F per passenger.

4. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1.500 F in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 F per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such a sum being deducted from the loss or damage.

Article 9

1. Each franc mentioned in Articles 7 and 8 shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,6 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

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

Article 10

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

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

3. The limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf

Article 7

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

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

Article 8

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

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

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

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

Article 9

1. Chaque franc mentionné dans les articles 7 et 8 est considéré comme se rapportant à une unité constituée par 65,5 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

Article 10

1. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

3. Les limitations de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et

of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 11

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

2. If an action is brought against a servant or agent of a carrier arising out of damages to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

Article 12

The carrier and his servants and agents shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Articles 7, 8 and 11 if it is proved that the prejudice, loss or damage resulted from an act or omission of the responsible party done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 13

1. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.

2. In case of the death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 14

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his servant or agent :

- a) in case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;
- b) in case of apparent damage to or loss of cabin luggage before or at the time of disembarkation, or for any other luggage before or at the time of delivery;
- c) in the case of loss of or damage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or of delivery or from the time when such delivery should have taken place.

intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants-droits ou les personnes à sa charge.

Article 11

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention. Le montant total de réparation, qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser lesdites limites.

Article 12

Le transporteur et ses préposés seront déchus du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans les articles 7, 8 et 11 s'il est prouvé que le préjudice, la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du responsable, commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 13

1. En cas de lésions corporelles subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

2. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants-droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant le loi du tribunal saisi.

Article 14

1. Le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent :

- a) en cas de lésions corporelles au plus tard 15 jours après la date du débarquement;
- b) en cas de perte de bagages de cabine ou de dommage apparent subis par ceux-ci avant ou au moment de leur débarquement, et pour tous autres bagages avant ou au moment de la délivrance;
- c) en cas de perte ou de dommage non apparent au plus tard 15 jours après le débarquement ou la délivrance ou la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu;

2. If the passenger fails to comply with the requirements contained in the preceding subparagraph, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound and to have received his luggage undamaged. A notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of a joint survey or inspection.

Article 15

1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The delay of the time-bar runs as follows :

- a) in the case of personal injury, from the day the passenger has disembarked;
- b) in the event of death occurring during carriage from the date when the passenger should have disembarked, and in the event of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
- c) in the case of loss of or damage to luggage from the date of disembarkation and if the ship has become a total loss from the date when the disembarkation should have taken place.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 16

1. Prior to the occurrence which causes a prejudice to the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before :

- a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or
- b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or
- c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. Faute de se conformer aux prescriptions de l'alinéa précédent le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir débarqué sain et sauf et avoir reçu ses bagages en bon état. Les protestations écrites sont toutefois inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Article 15

1. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles et de la perte des bagages ou du dommage subi par ceux-ci sont soumis à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

- a) en cas de lésions corporelles à partir du jour du débarquement du passager;
- b) en cas de décès survenu au cours du transport à partir du jour auquel le passager aurait dû être débarqué, et en cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant la mort du passager après le débarquement, à partir du jour du décès; le délai ne pourra toutefois pas dépasser 3 ans à compter du jour du débarquement;
- c) en cas de perte ou de dommage aux bagages à partir du jour du débarquement et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de 3 ans à compter du jour de débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

Article 16

1. Avant l'événement qui a causé le préjudice au passager ou la perte des bagages ou le dommage subi par ceux-ci, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, devant :

- a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
- b) ou le Tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;
- c) ou le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.

2. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 17

Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the prejudice to the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than fixed in this Convention, except as provided in Article 8, subpara. 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of limiting the choice of the passenger beyond the limit allowed in Article 16, para. 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 18

1. The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier and his servants or agents provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

2. This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 19

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make the following reservations :

- a) that it does not accept and shall not give effect to the provisions of this Convention which govern the contract of carriage of passengers as well as the liability of the carrier towards the passenger, or,
- b) that it does not accept and shall not give effect to the provisions of this Convention which govern the contract of carriage of luggage as well as the liability of the carrier towards the passenger's luggage.

2. The Contracting Party which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph shall not be bound by the pro-

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 17

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé le préjudice au passager ou la perte de ses bagages ou un dommage subi par ceux-ci, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager et à établir une limite inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue à l'alinéa (4) de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de limiter le choix du passager au delà de ce qui est permis au paragraphe (1) de l'article 16, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 18

1. Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur et de ses préposés, tels qu'ils résultent des dispositions des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 19

La présente Convention s'applique aux transports à titre commercial effectué par l'Etat ou des autres personnes morales de droit public aux conditions prévues à l'article premier.

Article 20

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra déclarer :

- a) qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Conventions qui régissent le contrat de transport de passagers et la responsabilité du transporteur envers les passagers, ou
- b) qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de bagages et la responsabilité du transporteur pour les bagages des passagers.

2. La Partie Contractante qui a fait une déclaration dans le sens de l'alinéa précédent n'est pas liée par les dispositions de la Convention

visions of the Convention which have been excluded by this declaration and the other Contracting Parties shall not be bound by the provisions which have been excluded with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

3. The Contracting Party having made a declaration in accordance with the first subparagraph in this Article may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government with the result that it shall also be a Contracting Party to the provisions of the Convention which had heretofore been excluded. The withdrawal of the declaration shall take effect three months after the date when it has been deposited.

Article 21

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations :

1. that it does give effect to the provisions of this Convention, which it has accepted, when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
2. that in giving effect to the provisions of this Convention, which it has accepted, it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Articles 22, 23, 24 and 25

(The texts in Articles 17, 18, 19 and 20 in the 1967 Luggage Convention remain unchanged.)

Article 26

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification dealing with the acceptance of the same provisions in this Convention.

2. The provisions in the present Convention, which may be excluded by declaration in virtue of Article 20, come into force three months after the date of deposit of the fifth instrument of ratification of the Contracting Parties, by which they have been accepted, be it by the absence of a declaration of exclusion or be it by the withdrawal of this declaration.

3. This Convention, or the provisions which are not excluded, shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it, or the provisions thereof which it accepts, after the deposit of the fifth instrument, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

qui ont été exclues par ladite déclaration, et les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par les dispositions exclues envers toute Partie Contractante qui aura fait une telle déclaration.

3. La Partie Contractante qui aura fait une déclaration dans le sens de l'alinéa premier de cet article pourra à tout moment la retirer par notification au Gouvernement belge avec effet qu'elle deviendra Partie Contractante pour les dispositions de la Convention qu'elle avait exclues jusque-là. Le retrait de la déclaration prendra effet trois mois après la date du dépôt de celui-ci.

Article 21

Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute partie Contractante pourra formuler les réserves suivantes :

1. de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention qu'elle a acceptées, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
2. en donnant effet aux dispositions de la présente Convention qu'elle a acceptées, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, elle pourra prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

Articles 22, 23, 24 et 25

(Textes des articles 17, 18, 19 et 20 de la Convention « Bagages » 1967 sans changement).

Article 26

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification portant sur son acceptation des mêmes dispositions de la Convention.

2. Les dispositions de la présente Convention qui pourront être exclues par une déclaration en vertu de l'article 20 entrent en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification des Parties Contractantes qui les ont acceptées, soit par absence de déclaration d'exclusion, soit par retrait de celle-ci.

3. La Convention ou les dispositions non exclues entreront en vigueur pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention ou certaines de ces dispositions trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.

Articles 27, 28 and 29

(The texts in Articles 22, 23 and 24 in the 1927 Luggage Convention remain unchanged.)

Article 30

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

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with articles 24, 25 and 27.
2. The declarations received following the application of Article 20, as well as the withdrawals notified according to subparagraph 3 in Article 20.
3. The date on which this Convention, or the provisions which have not been excluded by virtue of Article 20, shall come into force in pursuance of Article 26.
4. The notifications which have been served in enforcement of Articles 23 and 29.
5. The denunciations received in pursuance of Article 28.

Article 31

(The text contained in Article 26 of the 1967 Luggage Convention remains unchanged.)

Article 32

Having regard to the relations between States which have ratified or adhered to this Convention, according to whether or not they made a declaration in pursuance of Article 20, the present Convention replaces and repeals the International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of Passengers by Sea, signed at Brussels on the 29th April 1961 and for the International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of Passenger Luggage by Sea signed at Brussels on the 27th May 1967.

Article 27, 28 et 29

(Textes des articles 22, 23 et 24 de la Convention « Bagages » 1967 sans changement)

Article 30

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la session de la Conférence diplomatique de Droit maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 24, 25 et 27.
2. Les déclarations faites en application de l'article 20, ainsi que les retraits déclarés selon l'alinéa 3 de l'article 20.
3. La date à laquelle la présente Convention ou ses dispositions qui n'ont pas été exclues selon l'article 20, entreront en vigueur en application de l'article 26.
4. Les notifications faites en exécution des articles 23 et 29.
5. Les dénonciations reçues en application de l'article 28.

Article 31

(Texte de l'article 26 de la Convention « Bagages » de 1967 sans changement).

Article 32

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, selon qu'il ont fait ou non une déclaration selon l'article 20, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 29 avril 1961 et/ou la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 27 mai 1967.

INDEX

"PASSENGERS" - "PASSAGERS"

	Page
Questionnaire - Questionnaire	2-3
Replies - Réponses	
PA - 2 Sweden - <i>Suède</i>	4-5
PA - 3 Norway - <i>Norvège</i>	8-9
PA - 4 Denmark - <i>Danemark</i>	10-11
PA - 5 Finland - <i>Finlande</i>	16-17
PA - 6 Germany - <i>Allemagne</i>	20-21
PA - 7 Yugoslavia - <i>Yougoslavie</i>	24-25
PA - 8 France - <i>France</i>	28-29
PA - 9 Spain - <i>Espagne</i>	38-39
PA - 10 Italy - <i>Italie</i>	48-49
PA - 11 Japan - <i>Japon</i>	56-57
PA - 12 Canada - <i>Canada</i>	58-59
PA - 13 Turkey - <i>Turquie</i>	62-63
PA - 14 Netherlands - <i>Pays-Bas</i>	66-67
PA - 15 Belgium - <i>Belgique</i>	70-71
PA - 16 Equador - <i>Equateur</i>	74-75
PA - 17 Ireland - <i>Irlande</i>	76-77
PA - 18 Great Britain - <i>Grande-Bretagne</i>	80-81
PA - 19 Switzerland - <i>Suisse</i>	84-85
PA - 20 President's Report	88
PA - 20 Rapport du Président	89