

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1969

V

TOKYO

(3)

TORREY CANYON

(2)

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

TOKYO CONFERENCE

MINUTES

Thursday, 3rd April 1969

« TORREY CANYON » SUBCOMMITTEE

President : Rt. Hon. LORD DEVLIN

Chairman : May I deal, first, with Article 3. Amendment TC-T-7 has been discussed by the Commission in the sense that delegates have spoken on it, but then as you remember, the matter was adjourned so that a draft should be laid before the Subcommittee. Does any delegate now wish to speak on it ?

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : This amendment was, as you know, proposed by the Delegation from Italy, the Delegation from Belgium, and the Delegation from Great Britain. I hope that the object of the amendment is clear. We felt that the text, as previously drafted, did not make it clear that the owner should be liable under the provisions of the Convention.

Baron Van der Feltz, Netherlands : I should like to have some clarification about the draft which is before us; the second sentence reads as follows : « Nothing herein shall, however, prejudice any claim against persons other than those concerned in the operation, navigation or management of the ship . . . » Let us assume that a ship is loaded by the charterer or by the shipper, and an accident arises because loading takes place with too high a pressure, and oil is escaping and there is pollution damage. Does that mean that there is no action against the charterer or the stevedore or the shipper who is loading the vessel ? Is that in the operation, navigation or management of the ship ? And the second question I should like to put to the drafters or proposers of this article is the following :

CONFERENCE DE TOKYO

PROCES-VERBAUX

Jeudi, 3 avril 1969

COMMISSION « TORREY CANYON »

Président : Rt. Hon. Lord DEVLIN

Le Président (traduction) : Commençons, si vous le voulez bien, par l'article 3. L'amendement TC-T-7 a été débattu par la Commission suite à quelques échanges de vue entre les délégués mais, comme vous vous en souviendrez, l'affaire a été ajournée afin qu'un projet puisse être présenté à la Commission. Quelqu'un désire-t-il prendre la parole à ce sujet ?

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : M. le Président, comme vous le savez, l'amendement en question a été proposé par les délégations italienne, belge et britannique. J'espère que le but de l'amendement est clair. Nous avons l'impression que le texte, tel qu'il avait été rédigé antérieurement, n'exprimait pas clairement que d'après les dispositions de la Convention le propriétaire demeurerait responsable.

Baron van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : J'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur le projet qui retient notre attention; la seconde phrase se lit comme suit : « Toutefois, aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux personnes autres que celles participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire... ». Supposons qu'un affrèteur ou un expéditeur charge un navire et qu'à la suite d'une pression trop élevée un événement surgit avec perte d'hydrocarbures et dommages par la pollution. Cela veut-il dire qu'aucune action ne sera intentée contre l'affrèteur ou l'arrimeur ou l'expéditeur qui charge le navire ? Cela fait-il partie de l'exploitation, de la navigation ou de l'administration du navire ?

Et la deuxième question que j'aimerais poser aux rédacteurs ou aux auteurs du présent article est la suivante : Dans certains cas, le

There are cases where the registered owner of the ship has sold the ship on a hire-purchase basis, and the hire-purchaser acts as the operator of the ship. In the contract, it is quite usual to stipulate that the hire-purchaser is responsible for all that may happen to the ship, and in future, if this Convention comes into force, the hire-purchaser shall have to indemnify the cost of insurance, of the compulsory insurance imposed upon the registered owner. In those circumstances, has the registered owner a right against this co-contractor, that is the hire-purchaser, the operator of the ship, if any pollution damage arises? To those two questions I should like to get an answer from the proposers of this amendment.

Mr. Berlingieri, Italy : Baron van der Feltz is quite right in his first remark. There has been a slip in the drafting of this article. The drafting should be amended, and it was our intention to amend it. The article should read as follows : « No claim under this Convention in respect of pollution damage shall be made against anyone other than the owner » and « according to the provisions of this Convention », if you want to add it, if it is necessary, but the words « under this Convention » should be added after the words « no claim » in order to make it clear that the owner has a right of recourse against the time charterer or bareboat charterer if, according to the provisions of the contract or according to the law, such right of recourse exists.

As regards the second remark which has been made by Baron van der Feltz, regarding the contract for hire and purchase of the vessel, we feel this is a situation which we cannot cover under the Convention. We think that we cannot provide for the liability of the owner and since we amend the first part of the provision, it is always possible for the owner to exercise a right of recourse against the bareboat charterer if the provisions of the contract shift on the bareboat charterer some risks regarding the management of the vessel.

Mr. Gutt, Belgium : With due respect, we said the day before yesterday, that although the idea was simple, the drafting was very difficult, and I think that for once I am not in agreement with what Mr. Berlingieri has just suggested that we add in the first line of Article 3, « no claim under this Convention in respect of pollution damage, etc. ». This is one of the first types of wording we rejected. If you look at it again with the addition of these words « no claim under this Convention in respect of pollution damage should be made

propriétaire enregistré du navire a vendu celui-ci suivant le système de la vente-location et où l'intéressé fait office d'exploitant du navire. Le contrat stipule, généralement, que le nouvel acquéreur est responsable de tout ce qui peut survenir au navire, et si la présente Convention entre en vigueur, le nouvel acquéreur devra à l'avenir, payer les frais d'assurance, de l'assurance obligatoire imposée au propriétaire qui est enregistré. Dans ces conditions, le propriétaire qui est enregistré a-t-il, dans le cas de dommages par la pollution, un droit de recours contre son co-contractant, c.-à-d. l'acquéreur, l'exploitant du navire ? J'aimerais que les auteurs du présent amendement veuillent me communiquer leur réponse à ces deux questions.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : La première remarque du Baron van der Feltz est tout à fait pertinente. Une erreur s'est glissée dans la rédaction de l'article. Celle-ci demande à être corrigée et nous avons l'intention de le faire. L'article doit se lire de la façon suivante : « D'après la présente Convention, aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être formulée contre qui que ce soit à l'exception du propriétaire », et, si on le juge utile, on ajoutera les mots « suivant les dispositions de la présente Convention », mais les mots « d'après la présente Convention » devront suivre « Aucune demande » de façon à ce qu'il soit bien clair que le propriétaire a le droit de recours contre l'affrèteur à temps ou l'affrèteur de coque nue si, d'après les dispositions du contrat ou les dispositions légales, ce droit de recours existe.

En ce qui concerne la seconde remarque du Baron van der Feltz visant le contrat de location et l'acquisition du navire, nous estimons que nous serions mal inspirés de reprendre une telle situation dans la présente Convention. Nous pensons que la responsabilité du propriétaire devrait être exclue, et, étant donné que la première partie de la disposition sera modifiée, le propriétaire pourra toujours exercer un droit de recours contre l'affrèteur de coque nue si, aux termes du contrat, une partie des risques concernant l'administration du navire est transférée à l'affrèteur de coque nue.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Permettez-moi de vous dire que nous avons déclaré avant-hier que, bien que l'idée en soit simple, la rédaction de ce passage était difficile et je crois, qu'exceptionnellement, je ne suis pas d'accord sur la proposition de M. Berlingieri tendant à faire ajouter à la première ligne de l'article 3 « D'après la présente Convention, aucune demande en indemnisation du chef de pollution, etc. ». Il s'agit d'un des premiers modèles de rédaction que nous ayons dû rejeter. Si l'on réexamine la phrase en y ajoutant les mots « d'après la présente Convention, aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être introduite contre qui que ce soit à l'exception

against anyone other than the owner, etc. », the channelling is gone, because it only means that the Convention applies to claims against the owner and there is nothing to stop you from suing the charterer under other legal provisions. I think you will remember that we had to strike that one out.

Mr. Rein, Norway : I understand that the authors of the proposed amendment have had some difficulty with the drafting, but I must say that in our delegation we have some difficulty with the real issue. What is really intended ? As I said a couple of days ago, there are two different questions here. One we know as the « Himalaya question »; of course, we have it in connection with limitation of liability — if the owner can limit, his employees can also limit. And here you mean to say that if there is a claim against the owner or any one of his employees, such claim will be governed by this Convention and by no other convention. That is one part of the question.

The next question is whether there should be channelling to the owner of all claims against people with whom the owner has a contractual relationship with regard to the operation of the ship. And I do not think that is clear from the text; you really intend to say that any claim against the fellow who has a contractual relationship with the owner concerning operation, navigation or management of the ship, shall be governed by this Convention. If you really mean to say that, it must be said in other words. To try and draft that into one sentence is not possible. And I would add it is unadvisable and I do not understand why you want to have that.

Baron van der Feltz, Netherlands : After having heard the interventions of the distinguished delegates of Italy and of Norway, I would respectfully submit the suggestion to add the following words at the end of the second sentence : « Based on tort or on contract », so that the second sentence will read as follows : « Nothing herein shall, however, prejudice any claim against persons other than those concerned in the operation, navigation and management of the ship, or any right of recourse of the owner based on tort or on contract ».

Mr. Healy, U.S.A. : The basic intention here is to channel claims through the owner and avoid suits against the bareboat charterer, but, however, to leave the owner with the right of recourse against the bareboat charterer. And it seems to us that this could be accomplished

du propriétaire, etc., » la canalisation disparaît, car cela revient à dire que la Convention n'affecte que les réclamations contre le propriétaire et rien ne nous empêche de poursuivre l'affréteur en nous basant sur les dispositions légales. Vous vous souviendrez, je pense, que nous avons dû biffer cette disposition.

M. Rein, Norvège (traduction) : J'ai cru comprendre que la rédaction du texte a été la cause de quelques difficultés pour les auteurs du projet d'amendement et je reconnais que, pour sa part, notre délégation a eu quelques ennuis à en découvrir le but réel. Que veut-on exactement ? Comme j'en ai fait la remarque avant-hier, nous sommes confrontés à deux questions. Nous connaissons la première sous le nom de « Himalaya question ». Elle apparaît, évidemment, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité — si le propriétaire peut limiter sa responsabilité, son employé peut le faire aussi. Et l'on prétend ici que si une réclamation est formulée contre le propriétaire ou un de ses préposés, cette réclamation sera régie par la présente Convention à l'exclusion de toute autre convention. C'est là une partie de la question.

La question suivante consiste à savoir si toutes les réclamations contre les personnes avec lesquelles le propriétaire entretient des rapports contractuels visant l'exploitation du navire, doivent être canalisées par le propriétaire. Et je crois qu'à la lecture du texte, ce n'est pas clair; en vérité, vous entendez par là que toute réclamation contre la personne entretenant avec le propriétaire des rapports contractuels visant l'exploitation, la navigation ou l'administration du navire, sera régie par la présente Convention. Si c'est là ce que vous avez vraiment l'intention de dire, il faudra le dire autrement. Il est impossible de mettre tout cela dans une seule phrase. J'ajouterais même que c'est à déconseiller et que je ne comprends pas pourquoi vous désirez le faire:

Baron van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Après avoir écouté les interventions des éminents délégués de l'Italie et de la Norvège, j'aimerais respectueusement proposer que l'on ajoute les mots suivants au second paragraphe : « quasi délictuel ou contractuel », ce qui donnerait au deuxième paragraphe : « Toutefois, aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux personnes autres que celles participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire, ou au droit de recours du propriétaire quasi délictuel ou contractuel ».

M. Healy, Etats-Unis (traduction) : Ici, notre propos consiste surtout à canaliser les réclamations vers le propriétaire et à éviter toute action contre l'affréteur de coque nue mais nous laissons au propriétaire le droit de recours contre l'affréteur de coque nue. Et il

by the elimination of the phrase « claim against persons other than those concerned in the operation, navigation or management of the ship or any . . . » from the fourth and fifth lines, so that the second sentence would read : « Nothing herein shall, however, prejudice any right of recourse of the owner ».

Mr. Gutt, Belgium : I am afraid that if we cut out this sentence : « . . . against persons other than those concerned in the operation, navigation or management of the ship . . . », it would mean, and that it is not our intention, that the victim would not be entitled to sue the other colliding ship in a both-to-blame situation.

Chairman : There is, if I might perhaps suggest it, one other point that has to be considered under this article. I had always supposed that the words, « No claim in respect of pollution damage should be made against anyone other than the owner and in accordance with the provisions of this Convention » had as one of its objects to prevent a claim being made under the ordinary law against the owner. There may be countries, for example, in which a strict liability is enforceable under the ordinary law, whereas this Convention is based on fault subject to reversal of the burden of proof. One of the objects of this article, as I understand it, but I may be wrong, was to ensure that it would not be open to a country which has signed the Convention, or to a national of that country to say, « Well, I shall not bother about the Convention at all... I will sue the owner in the ordinary courts under the ordinary law of my country, which enforces strict liability ». Some words, it seems to me, should be in this article to cover that situation, as well as to cover the situation of the possibility of suing the charterer, instead of the owner. I think we are getting into a little difficulty here, because it is really a question of, perhaps, the Subcommittee deciding what it wants in principle, and then sending it back for drafting again. I do not think it is possible to deal with innumerable amendments to an amendment in a body as large as this.

I wonder if it would be agreeable to the Commission if I were to put two general propositions. The first is that the clause should be drafted so as to ensure that the owner is protected from an action under ordinary law; and the second is that the clause should be drafted so as to ensure that a bareboat charterer is not sued as an alternative to the owner.

nous semble que ceci serait possible en éliminant aux quatrième et cinquième lignes la phrase suivante : « ... aux personnes autres que celles participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire, ou ... », de sorte que la seconde phrase se lirait comme suit : « Toutefois, aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du propriétaire ».

M. Gutt, Belgique (traduction) : Je crains que si nous éliminons la phrase « ... aux personnes autres que celles participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire, ou ... », cela reviendra à dire, et ce n'est pas là notre intention, que dans le cas où le blâme serait solidaire, la victime ne serait pas admise à poursuivre l'autre navire impliqué dans l'abordage.

Le Président (traduction) : Si vous me permettez cette suggestion, nous devons tenir compte d'une autre question dans cet article. J'ai toujours pensé que les mots : « Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être introduite contre quiconque autre que le propriétaire et suivant les dispositions de la présente Convention » avaient été choisis avec l'intention d'éviter qu'une réclamation ne puisse être dirigée contre le propriétaire suivant les lois courantes. Il se pourrait, par exemple, que dans certains pays, la responsabilité objective soit imposée suivant les lois courantes, tandis que la présente Convention est basée sur la faute sous réserve du renversement du fardeau de la preuve. Un des buts du présent article, comme je le comprends, et sauf erreur de ma part, était qu'effectivement, un pays ayant signé la Convention, ou un ressortissant de ce pays, ne puisse pas déclarer : « Eh bien, je ne m'occuperais aucunement de la Convention ... je poursuivrai le propriétaire dans les tribunaux ordinaires suivant les lois courantes de mon pays, imposant la responsabilité objective ». Il me semble qu'une telle situation devrait être couverte dans le présent article, ainsi que la situation visant la possibilité de poursuivre l'affrètement au lieu du propriétaire. Je crois qu'ici nous allons nous trouver en butte à quelque difficulté car c'est, en vérité, à la Commission de décider ce qu'elle désire en principe et ensuite de renvoyer l'article pour une nouvelle rédaction. Je ne pense pas qu'il soit possible de s'occuper d'un nombre incalculable d'amendements dans une collectivité aussi importante que la nôtre.

Je me demande s'il plairait à la Commission que j'avance deux propositions d'ordre général. Dans la première, la clause serait rédigée de façon à s'assurer que le propriétaire se trouve protégé dans le cas d'une action en justice suivant les lois courantes; et dans la seconde, la clause serait rédigée de telle façon que l'affrètement de coque nue ne pourrait être poursuivi au lieu du propriétaire.

And if those two propositions meet with the approval of the Subcommittee, then perhaps we could nominate a few people to go and draft out something which would cover that situation and bring it to us later in the morning. Would that be agreeable to the Commission? Then may I take first of all a vote by show of hands on the first of those propositions? The first proposition is that the clause should be drafted so as to protect an owner against an action under the ordinary law. Would those in favour of that proposition signify? Will those against? I think it is clear that that is in favour. And the clause should be drafted so as to ensure that a demised charterer is not sued as an alternative to the owner. Will those in favour of that proposition signify? And those against?

Well, then I would suggest that perhaps the three gentlemen who have been most concerned with this wording might deal with this situation. Is it possible for Mr. Birch Reynardson and Baron van der Feltz and Mr. Berlingieri to confer upon the wording?

Mr. Philip, Denmark : In addition to the bareboat charterer there are also the insurers and agents of the owner. I think they should be also protected from being sued. We have included « Himalaya » Clauses in all the recent conventions which we have drafted, and this ought to be done in this Convention as well.

Chairman : May I just take that what the delegate from Denmark has said would be agreed? It was intended, I think, to prevent any alternative to the owner, so that the clause should be wide enough to cover that.

May we now pass to Article 8 and may I go through it paragraph by paragraph; as it is entirely new will any delegate who has points to raise, raise them accordingly? Are there any points on Paragraph 1? On Paragraph 2? On Paragraph 3? Paragraph 4? Paragraph 5? Paragraph 6? I am taking the first 6 paragraphs a little speedily perhaps because I imagine that it is Paragraphs 7 and 8 onward, which introduce the « direct action » point.

Mr. Justice Kenny, Ireland : I think there has been some repetition in the wording of Paragraph 6: « ... shall be accepted by the other Contracting States for all purposes covered by the other Contracting States for all purposes covered by the present Convention ». So that I may follow it, what words should be deleted?

Et peut-être pourrions-nous, si ces deux propositions rencontrent l'approbation de la Commission, désigner quelques-uns d'entre nous pour la rédaction d'un texte couvrant l'éventualité en question, texte qui nous reviendrait alors un peu plus tard dans la matinée. La Commission est-elle d'accord? Veut-on d'abord procéder au scrutin de la première des deux propositions en levant la main? Dans la première proposition, la clause sera rédigée de façon à protéger le propriétaire dans l'éventualité d'une action en justice suivant les lois courantes. Ceux en faveur de cette proposition, veulent-ils le signifier? Et ceux qui sont contre? Il est clair, je crois, que la proposition a été accueillie favorablement.

Et la clause devrait être rédigée de façon à ce qu'un affrèteur de coque nue ne soit pas poursuivi en justice à la place du propriétaire. Ceux qui approuvent cette disposition, veulent-ils le signifier? Et ceux qui sont contre?

Eh bien, j'aimerais proposer que les trois messieurs qui ont le plus travaillé à la rédaction du texte prennent l'affaire en main. M. Birch Reynardson, le baron van der Feltz et M. Berlingieri voudraient-ils bien conférer en vue d'arriver à un accord quant à la rédaction?

M. Philip, Danemark (traduction) : En plus de l'affrèteur de coque nue, il y a les assureurs et les mandataires du propriétaire. Je crois que dans le cas d'une poursuite, ceux-ci devraient être protégés eux aussi. Nous avons inséré la clause « Himalaya » dans toutes les conventions récemment rédigées et nous devrions en faire autant dans la présente Convention.

Le Président (traduction) : Puis-je admettre que nous sommes d'accord sur ce que vient de dire le délégué du Danemark? Je crois que l'intention était d'éviter toute substitution du propriétaire de façon à ce que la clause soit assez étendue pour couvrir le cas.

Passons maintenant, si vous le voulez bien, à l'article 8 et, comme il est entièrement nouveau, prenons-le paragraphe par paragraphe; que tout délégué désirant soulever des questions le fasse. Y a-t-il des questions concernant le paragraphe 1? Désire-t-on discuter le paragraphe 1 ou le 2 ou le 3 ou le 4 ou le 5 ou le 6? J'ai pris les six premiers paragraphes assez rapidement car je suppose que c'est aux paragraphes 7 et 8 que nous aborderons « l'action directe ».

M. Justice Kenny, Irlande (traduction) : Je crois que l'on se répète dans le libellé du paragraphe 6 : « ... sont reconnus par les autres Etats contractants à toutes les fins prévues par les autres Etats contractants à toutes les fins prévues par la présente Convention ». Afin de rendre le texte clair, quels mots dois-je biffer?

Mr. Gutt, Belgium : I thank the delegate of the Irish Association for having placed this remark. I think we should go on to « shall be accepted by all the other Contracting States for all purposes... » and from there strike out « ... covered by the other Contracting States for all purposes... ».

Chairman : Can I take that as agreed ? Are there any other points on paragraphs 1 to 6 ?

Mr. Cotton (The International Chamber of Shipping) : When, in Article 8, paragraph 1, we referred to 500 tons of oil in bulk, this provision first went in when oil was defined purely as oil as cargo. We have now made a change in Article 1 so that oil includes bunkers in the vessels carrying oil as cargo. The consequence is that Article 8, paragraph 1, requires compulsory insurance from vessels carrying, say, 20 tons of oil in bulk as cargo and 500 tons of bunkers. The object of limiting Article 8 was to avoid imposing a compulsory insurance requirement on dry cargo vessels which very rarely carry more than small quantities of oil in bulk as cargo. It would seem that the only way to correct this particular point would be in Article 8 to amend this to read « ... more than 500 tons of oil in bulk as cargo... ».

Mr. Gutt, Belgium : The remarks made by Mr. Cotton should certainly have at least the result of striking out the words « in bulk ». That is one thing I think we can all agree on. Whether or not we should replace « oil in bulk » by « oil as cargo » is now to be decided. I draw your attention to Article 1, Sub-Section 4, to which Mr. Cotton referred « Oil means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such ship ». I am rather inclined to think, myself, that according to the way this has been edited, Mr. Cotton may well be right and we might have to substitute « as cargo » to « in bulk ».

Chairman : Does any member disagree with the view expressed by Mr. Cotton and that Mr. Gutt has accepted, that « in bulk » should come out and « as cargo » should take its place ? Then, may I take that amendment as agreed ? If there are no more points on paragraphs

M. Gutt, Belgique (traduction) : Je remercie le délégué de l'Irlande pour avoir bien voulu faire cette remarque. Je crois que nous devrions dire : « ... sont reconnus par tous autres Etats contractants à toutes les fins prévues ... » et à partir de cet endroit, biffer : « ... couvert par les autres Etats contractants à toutes les fins prévues ... ».

Le Président : Pouvons-nous considérer cet amendement comme étant accepté ? Y a-t'il d'autres questions touchant les paragraphes 1 à 6 ?

M. Cotton, (The International Chamber of Shipping) (traduction) : Lorsqu'à l'article 8, paragraphe 1, nous nous sommes référés à 500 tonnes d'hydrocarbures en vrac, nous avons introduit cette disposition alors que les hydrocarbures étaient simplement définis comme cargaison. A présent, à la suite d'une modification à l'article 1er, les hydrocarbures englobent les soutes dans les navires transportant des hydrocarbures comme cargaison. L'article 8, paragraphe 1, demande par conséquent une assurance obligatoire pour des navires transportant, disons, 20 tonnes d'hydrocarbures en vrac comme cargaison et 500 tonnes dans les soutes. Le but que nous nous proposons en limitant l'article 8 était d'éviter l'imposition d'une assurance obligatoire sur les minéraliers qui, en principe, ne transportent comme cargaison que des petites quantités d'hydrocarbures. Il semblerait que la seule façon de remédier à cette difficulté consisterait à modifier l'article 8 de manière à lire : « ... plus de 500 tonnes d'hydrocarbures comme cargaison ... ».

M. Gutt, Belgique (traduction) : Les remarques que vient de faire M. Cotton devraient au moins aboutir à la suppression des mots « en vrac ». Voilà un point sur lequel nous serons tous d'accord. Nous aurons à décider à présent si nous devons remplacer « hydrocarbures en vrac » par « hydrocarbures comme cargaison ». J'attire votre attention sur l'article 1, alinéa 4, auquel M. Cotton vient de se référer : « Hydrocarbures signifie tous les hydrocarbures persistants, tels le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, transportés comme cargaison ou comme soutes dans un navire ». J'ai plutôt tendance à donner raison à M. Cotton en ce qui concerne la rédaction en question et il se peut que nous devions substituer « comme cargaison » à « en vrac ».

Le Président (traduction) : D'autres délégués sont-ils en désaccord avec les vues exprimées par M. Cotton et que M. Gutt a acceptées, c.-à-d. que les mots « en vrac » soient biffés et remplacés par « comme cargaison » ? Puis-je tenir cet amendement pour accepté ? S'il ne reste

1 to 6, may we turn our attention to paragraphs 7 and 8, and take them up together for the purposes of discussion ?

Baron van der Feltz, the Netherlands : I would like to raise a small point as to paragraph 7. It is said : « ... when the owner has been adjudicated bankrupt » or if a company has been wound up ... ». Is it necessary to refer also to the suspension of payment ? That has been done in other international conventions, as far as I can remember, on bills of exchange.

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : In drafting this particular provision, we did appreciate the sort of point made by Baron van der Feltz, but, quite frankly, we felt that we must keep this provision as simple and as factual as possible. If you try and cover the sort of circumstances envisaged by Baron van der Feltz, you will have a very, very long and complicated provision, and, we hope that you will, therefore, accept this rather simpler formula, which we believe is more practical.

Mr. Justice Kenny, Ireland : This is a small drafting point : paragraph 7 : « When the owner has been adjudicated bankrupt or, if a company has been wound up ... ». Now, that means that the winding up procedure has been completed. And in our jurisdiction, and I believe in England too, the winding up procedure very often takes 7 or 8 years. Would it not be more correct if it read « when the owner has been adjudicated bankrupt or if a company is being, or has been » ?

Mr. Philip, Denmark : I am sorry but at least under our law, a company may be wound up for two different reasons, either because it is declared bankrupt, or because, still being solvent, the owners want it to be wound up, and in the latter situation I do not see any reason why there should be any direct action against the insurer. So I believe that the bankruptcy condition should apply both to persons and companies.

Baron Van der Feltz, Netherlands : I suggest inserting after the words, « When the owner has ... », the following words : « ... obtained a suspension of payment or has ... » and then the words of the present draft, « ... been adjudicated bankrupt ... ».

plus de points à éclaircir aux paragraphes 1 à 6, pouvons-nous nous occuper des paragraphes 7 et 8 et les examiner ensemble pour les besoins de la discussion ?

Baron van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : J'aimerais soulever un petit point concernant le paragraphe 7 où il est dit : « ... lorsque le propriétaire est déclaré en faillite ou si une société a été mise en liquidation ... ». Est-il également nécessaire de se référer à la suspension des paiements ? Pour autant que je puisse m'en souvenir, cela existe dans d'autres conventions en ce qui concerne les lettres de change.

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : Lorsque nous avons rédigé cette disposition particulière, nous avons pris en considération le propos avancé par le Baron van der Feltz mais, en toute franchise, nous avons pensé que cette disposition devait rester aussi simple et positive que possible. Si nous voulons nous étendre aux circonstances envisagées par le Baron van der Feltz, nous aurons une disposition très longue et très compliquée et, par conséquent, nous espérons que vous accepterez notre formule qui est plus simple et, pensons-nous, plus pratique.

M. Justice Kenny, Irlande (traduction) : Il s'agit d'une petite question de rédaction au paragraphe 7 : « Lorsque le propriétaire a été déclaré en faillite ou, lorsqu'une société est liquidée ... ». Il s'agit donc d'une procédure dont la liquidation est terminée. D'après notre juridiction ainsi que, je pense, d'après celle existant également en Angleterre, la procédure de liquidation demande souvent 7 ou 8 ans. Ne serait-il pas plus exact de dire : « ... lorsque le propriétaire a été déclaré en faillite ou si une société est ou a été ... » ?

M. Philip, Danemark (traduction) : Je regrette, mais d'après nos lois tout au moins, une société peut être mise en liquidation pour deux raisons différentes : lorsqu'elle est déclarée en faillite ou lorsque les propriétaires désirent la mettre en liquidation bien qu'elle soit toujours solvable, et en ce qui concerne cette dernière situation, je ne vois aucune raison d'avoir une action directe contre l'assureur. J'estime donc que les conditions déterminant la faillite devraient s'appliquer aussi bien aux personnes qu'aux sociétés.

Baron van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Je propose qu'après les mots « Lorsque le propriétaire a ... » nous insérions « ... obtenu une demande de suspension de paiement ou a ... » et ensuite les mots du projet actuel : « ... a été déclaré en faillite ... ».

Mr. Berlingieri, Italy : I support the substance of the suggestion of Baron van der Feltz. I am afraid there may be some difficulty regarding the wording, because, in some countries, suspension of payment as such, I understand, does not exist. On the other hand, in other countries, if we say « has obtained a suspension of payment », the protection would not be full, because there are cases where a suspension of payment has not been obtained by anybody. It is just a fact.

So I think that we might agree on the substance, that if the owner has not paid anybody for a certain time, direct action is permissible. It is perhaps possible for the Drafting Committee to try to find words that satisfy all persons concerned.

Mr. Gutt, Belgium : I sympathize with Professor Berlingieri's views, but I am afraid it is not a question of drafting. We are back to a question of substance, because how is anyone going to prove, apart from obtaining a bankruptcy order, that someone is in fact not meeting his commitments in a possibly very distant country? I think it will be even more difficult than the bankruptcy issue which, as we all know, is, in private international law, already not an easy one. But I think Baron van der Feltz's suggestion, « obtained a suspension of payment », is a general term which, I would respectfully submit, would cover in Belgium or France, for instance, « un concordat », and in other countries similar procedures, because I think the operative word must be « obtained ».

Mr. Philip, Denmark : Would it be agreeable to the delegate from the Netherlands if we added to this suggestion, « If a company, for reasons of insolvency, is being or has been wound up . . . »? If not, I would ask if you would take a vote, to compromise, so that we could have the question of obtainment of a suspension in one, and the question of « is being wound up » in another.

Mr. Buisseret, Belgium : I respectfully suggest that we should amend this wording and say « when the owner has entered proceedings in order to obtain suspension of payment », etc.

Mr. Philip, Denmark : With the agreement of the delegate of the Netherlands, I would suggest the following wording: « When the owner has been adjudicated bankrupt, or has obtained a suspension

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Je soutiens le fond de la proposition du Baron van der Feltz. Je crains qu'il n'y ait quelque difficulté en ce qui concerne la rédaction car, d'après ce que je comprends, une demande de suspension de paiement comme telle, n'existe pas dans certains pays. Par contre, si nous disons « a obtenu une suspension de paiement », on ne sera pas complètement à l'abri dans d'autres pays, car dans certaines éventualités, la suspension de paiement n'a pas abouti. Ceci est simplement un état de fait.

Je pense que nous pourrions nous mettre d'accord sur le fond; si le propriétaire n'a pas fait de versements depuis quelque temps à qui que ce soit, une action directe serait tolérée. Le Comité de rédaction trouvera peut-être les mots qui contenteront toutes les parties intéressées.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Je m'associe aux vues exprimées par M. Berlingieri mais j'ai peur que ce ne soit pas une question de rédaction. Nous devons nous en tenir à la question de fond, car comment prouver, mis à part le cas d'obtention d'un ordre de faillite, qu'en fait quelqu'un ne remplit pas ses engagements dans un pays peut-être fort éloigné? Je pense que notre tâche serait encore plus ardue que lorsqu'il s'agit de l'aboutissement de la faillite, qui est déjà un cas de droit international privé bien compliqué, comme chacun sait. Mais je crois que la proposition du Baron van der Feltz « a obtenu une suspension de paiement » est un terme général qui, si je puis m'exprimer ainsi, serait couvert par un « concordat » en Belgique et en France, par exemple, et par une procédure semblable dans d'autres pays, le terme exécutoire devant être « a obtenu ».

M. Philip, Danemark (traduction) : Le délégué des Pays-Bas serait-il d'accord que nous ajoutions à sa proposition : « Si, pour des raisons d'insolvabilité, une société est mise ou a été mise en liquidation . . . » ? Sinon, je vous demanderai de bien vouloir procéder au scrutin afin d'arriver à un compromis qui nous permettra d'aborder, d'une part, la question de l'obtention d'une suspension de paiement et, d'autre part, la question de la « mise en liquidation ».

M. Buisseret, Belgique (traduction) : Je me permets de proposer que nous amendions la rédaction comme suit : « Lorsque le propriétaire a entamé des démarches afin d'obtenir une suspension de paiement, etc. ».

M. Philip, Danemark (traduction) : D'accord avec le délégué des Pays-Bas, je propose le libellé ci-après : « Lorsque le propriétaire a été déclaré en faillite, ou a obtenu une suspension de paiement, ou, s'il

of payment, or if a company has been wound up, or, for reasons of insolvency, is being wound up, any claim for compensation... ».

Mr. Gutt, Belgium : We are now faced with an amendment and sub-amendments. As I see it, there are two main issues. The first one is whether one should add : « If a company is being or has been wound up ». There, there is a sub-issue : « is being wound up for reasons of insolvency ». On this, if you will allow me, I want to say a word. When a company is being faced with a claim for pollution damage, there is no time for voluntary winding up. Quite obviously. And if the company is silly enough to do it for any reason whatsoever, it will of course create the bad impression which the direct action has been designed to cope with.

The second issue is that of suspension of payment. The original amendment was « when the owner has obtained a suspension of payment, or has been adjudicated bankrupt », and so on. There has been a sub-amendment by the Belgian Delegation, which I have even shortened now, which could read : « when the owner has applied for a suspension of payment ». This is motivated by the fact that, although proceedings in suspension of payment or « concordat » are often very quick — a matter of days — they have been known to drag out for three or four months, which is of course too long for the purpose. Might I, therefore, suggest that you take the opinion of the Commission on the two main issues : first, « is being or has been wound up » with the sub-issue of « is being wound up for reasons of insolvency »; and the second issue : « has obtained a suspension of payment ». Possibly, Baron van der Feltz would agree to it being altered ?

Baron van der Feltz, Netherlands : I agree.

Mr. Gutt, Belgium : Well, there is just then the second issue, « has applied for a suspension of payment ». I am sorry, there is the third issue, which is the « insolvency » situation which Professor Berlingieri gave.

Chairman : Clearly, the question of « insolvency » raises a question of principle which must be decided by the Subcommittee. But I wonder whether there is any real disagreement on either of the other two points. The object of both of them — when the owner has applied for a suspension of payments, and when the company is

s'agit d'une société, lorsque celle-ci a été mise en liquidation, ou est sur le point d'être mise en liquidation pour des raisons d'insolvabilité, toute demande d'indemnisation... ».

M. Gutt, Belgique (traduction) : Nous nous trouvons à présent devant un amendement et des sous-amendements. Comme je vois la chose, il y a donc deux solutions essentielles. La première : doit-on ajouter : « Si une société est sur le point d'être mise en liquidation ou l'a été ». Il y a là une solution accessoire : « est sur le point d'être mise en liquidation pour des raisons d'insolvabilité ». Si vous me le permettez, j'aimerais dire quelques mots à ce propos. Lorsqu'une société se trouve devant une demande en indemnisation pour dommages par pollution, le temps de procéder à une liquidation volontaire fera défaut, c'est certain. Et si la société, pour quelque raison que ce soit, a la naïveté de le faire, elle aura par ce fait créé la mauvaise impression contre laquelle l'action directe a pour but de s'ériger.

La seconde solution concerne la suspension de paiement. Le premier amendement disait : « Lorsque le propriétaire a obtenu une demande de suspension de paiement ou a été déclaré en faillite » et ainsi de suite. La Délégation Belge a soumis un sous-amendement que je viens d'abrégé quelque peu et qui se lit comme suit : « lorsque le propriétaire a introduit une demande de suspension de paiement ». Bien que les démarches en vue d'une suspension de paiement, ou « concordat », soient souvent effectuées dans un laps de temps très court — quelques jours — il est déjà arrivé que les choses traînent pendant trois ou quatre mois, ce qui, bien sûr, est trop long dans les cas qui nous occupent. Puis-je donc proposer que la Commission soit consultée à propos des deux solutions principales : la première « est en cours de liquidation ou l'a été » conjointement avec la solution accessoire « est en cours de liquidation pour des raisons d'insolvabilité », et la seconde « a obtenu une demande de suspension de paiement ». Le Baron van der Feltz est-il d'accord que l'on modifie le texte ?

Baron van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Je suis d'accord.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Il ne reste donc que la seconde solution : « a introduit une demande de suspension de paiement ». Ah, pardon, il y a la troisième solution, la situation concernant « l'insolvabilité » dont M. Berlingieri nous a entretenus.

Le Président (traduction) : Il est clair que le problème de l'insolvabilité soulève une question de principe sur laquelle la Commission devra se prononcer. Mais j'en suis à me demander si nous sommes vraiment en désaccord sur les deux autres points. Leur but — lorsque le propriétaire a introduit une demande de suspension et lorsque la

being wound up — is simply to take the process back a little further. It is not necessary to wait until the judicial act is completed. Is there any delegate who takes the view that the process should not be taken back to the point where it begins, rather than to the point where it ends? If there is not, then may I take it that those first amendments that Mr. Gutt referred to would be acceptable as a matter of principle?

The third one is more difficult: the suggestion there is that it is not enough that there should be just a winding up, but that one must include, « for reasons of insolvency ». Delegates have heard the arguments for and against those views: the argument on the one side being that a voluntary winding up ought not to be a ground for direct action; on the other side, the argument just put by Mr. Gutt, that if companies are going to get wound up in such an extremely awkward situation when a large claim is against them, then a voluntary winding up should be good enough. Does any other delegate wish to speak on that point? And on whether, when the discussion is concluded, I should formulate a resolution which would enable the Subcommittee to declare one way or the other which it wants.

May I ask for a vote by a show of hands, on whether in Clause 7, Paragraph 7, the winding up should be limited to a winding up for reasons of insolvency?

Voted for: Denmark, Finland, Great Britain, Germany, Japan, Norway, Sweden, U.S.A., Yugoslavia.

Voted against: Belgium, Canada, Ecuador, France, Greece, Ireland, Israël, Italy, Mexico, Netherlands.

There are nine votes in favour, and ten against, with the result that the proposal is rejected.

« When the owner has applied for a suspension of payment, or has been adjudicated bankrupt, or if the company is being or has been wound up, any claim for compensation of pollution damage may be brought directly against the insurer ».

May I now take a vote first of all by a show of hands on that amendment? Will those in favour indicate by holding up their hand? 15. And those against? Then the amendment is carried.

Mr. Gutt, Belgium: When considering the draft of Article 7 which was formerly Article 6 and which provides for the two-year limitation of the actions brought under this Convention, it appeared to the drafting group that this provision, Article 7 as you have it in your draft, did not cover quite adequately the situation of the limitation of actions, under the direct action against the insurer. The point to be settled was that when you have a time bar of so many years, your claim lapses, unless you have done something to interrupt it,

société est sur le point d'être mise en liquidation — consiste simplement à remonter le processus un peu plus loin. Il est inutile d'attendre que l'acte judiciaire soit accompli. Certains délégués pensent-ils que l'on ne devrait pas remonter à la source du processus mais s'en tenir plutôt à sa conclusion? Dans la négative, puis-je conclure que les deux amendements cités par M.Gutt seraient, en principe, acceptables?

La troisième question présente plus de difficultés : ici on avance que la liquidation ne suffit pas mais que l'on devrait inclure les mots : « pour des raisons d'insolvabilité ». Les délégués ont entendu les arguments exposés pour et contre ces opinions : d'un côté, l'argument que la liquidation volontaire ne doit pas être considérée comme fondement dans le cas d'une action directe; de l'autre côté, l'argument que vient de soulever M. Gutt, c.-à-d. que dans le cas où une créance importante aurait pour effet la mise en liquidation d'une société dans des conditions des plus embarrassantes, une mise en liquidation volontaire suffirait. D'autres délégués désirent-ils prendre la parole à propos de cette question? Et lorsque le débat sera clos, désirent-ils que je formule une résolution qui permettra à la Commission de se décider? Votons donc à main levée pour savoir si à la clause 7, paragraphe 7, la liquidation ne devra se faire que pour des raisons d'insolvabilité.

Ont voté pour : Allemagne, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Japon, Norvège, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Equateur, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Mexique, Pays-Bas.

Nous avons neuf votes pour et dix contre et, comme résultat final, un rejet de la proposition.

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

Pouvons-nous à présent voter cet amendement à main levée? Que ceux qui sont en faveur de l'amendement lèvent la main. 15. Et ceux qui sont contre? L'amendement est donc accepté.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Lorsque le Comité de rédaction examina le projet se référant à l'article 7, l'ancien article 6, prévoyant une limitation de deux ans pour les actions intentées suivant la présente Convention, il lui sembla que la disposition de l'article 7, conformément au projet que vous avez sous les yeux, ne couvrirait pas la situation touchant la limitation des actions, notamment l'action directe contre l'assureur. La question à régler était de savoir si votre créance sera perdue par une prescription d'une durée quelconque, à

such as bringing a claim. But the old Article 7 was drafted before there was any question of direct action, and the only claims that could be brought were to be brought against the owner.

It may happen that an action is brought within two years against the owner who perhaps 3 years, 4 years after the incident, but long before the victims have been paid, of course, goes bankrupt. If you do not put a provision in the treaty to cover the case, if at that time you go against the insurer, he will say that the claim is time-barred against him. The purpose of the amendment which is submitted by the Belgian Delegation under TC-T-8 is to cover that point.

Mr. Healy, U.S.A. : The Drafting Committee left blank the monetary figure in Article 5 of the draft, and the Japanese Delegation and the United States Delegation proposed an amendment to the effect that the figure 1.000 should be inserted in the blank space, which would mean a limitation figure of the equivalent of about US \$ 67 per ton. And I respectfully urge that we should insert a figure in the draft, because, if we do not, I am very much afraid that it may be misinterpreted and that IMCO and the Governments may feel that the CMI is indifferent to the monetary amount of limitation. This, it seems to me, is one of the most important aspects of the whole question of oil pollution. I respectfully urge the adoption of the monetary figure of 1.000 Poincaré francs.

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : Of course we all have the greatest respect for the views expressed by Mr. Healy on this extremely important, indeed this vital, point. His argument is that unless you put a figure in, IMCO will feel that we are not really discharging our duties as commercial experts. But, as I think I have suggested on earlier occasions, the question of the amount is a factual question which can only be decided by the insurers involved.

Now, as I have already stated, I know the situation in perhaps the largest and most important insurance market, namely that in London, is extremely sensitive at the moment. There have been some very serious pollution incidents. There has been the « Santa Barbara » catastrophe. And this has led to a build-up of extreme caution in the market. I would recommend, if I may, that we, therefore, approach this suggestion of Mr. Healy's with extreme caution at this particular time. It is essential if we put in a figure that this figure should in fact reflect the capacity of the market.

I am suggesting that we follow a precedent which we adopted

moins que vous l'interrompiez par l'introduction de votre réclamation ou autrement. Toutefois, l'ancien article 7 ayant été rédigé avant qu'il ne soit question d'une action directe, c'est uniquement contre le propriétaire que des créances étaient possibles.

Une action est parfois intentée dans un délai de deux ans contre le propriétaire, celui-ci ayant fait faillite trois ou quatre ans peut-être après l'accident, mais assurément, longtemps avant que la victime n'ait été indemnisée. Si aucune disposition n'a été reprise dans l'accord qui a trait à l'événement, si l'on s'en prend alors à l'assureur, il dira que la réclamation est prescrite contre lui. Le but de l'amendement TC-T-8 soumis par la Délégation Belge, tend à couvrir cette question.

M. Healy, Etats-Unis (traduction) : Le Comité de rédaction a laissé en blanc le chiffre monétaire à l'article 5 du projet, et la Délégation Japonaise et la Délégation des Etats-Unis ont proposé un amendement préconisant que le chiffre 1.000 devrait être inséré dans l'espace vide, ce qui donnerait un chiffre limitatif correspondant à approximativement US \$ 67 par tonne. Et je vous engage vivement et respectueusement à citer un chiffre dans le projet, car si nous ne le faisons pas, je crains fort que notre geste soit mal interprété et que l'OMCI et les gouvernements aient l'impression que le CMI montre de l'indifférence vis-à-vis du montant de la limitation monétaire. A mon avis, nous avons ici un des aspects les plus importants de toute la pollution des hydrocarbures. Par conséquent, je vous engage vivement à adopter le chiffre monétaire de 1.000 francs Poincaré.

M Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : Il va sans dire que les vues exprimées par M. Healy sur cette question extrêmement importante, je dirais même vitale, ont droit à toute notre estime. Pour lui, l'OMCI aura l'impression, à moins qu'un montant ne soit introduit dans le projet, que nous n'accomplissons pas vraiment notre devoir en tant qu'experts commerciaux. Mais je crois l'avoir dit lors de débats antérieurs, la question du montant est une question matérielle qui ne peut être tranchée que par les assureurs intéressés.

Comme je vous en ai déjà fait part, je sais que la situation est excessivement instable sur le marché des assurances, probablement le plus vaste et le plus important, je veux parler de celui de Londres. De très graves accidents résultant de la pollution se sont produits, il y a lieu la catastrophe du « Santa Barbara ». Et cela crée sur le marché une réaction dans le sens d'une extrême circonspection. Aussi, je recommanderais, si vous me le permettez, qu'à l'heure actuelle nous abordions la proposition de M. Healy avec la plus grande réserve. S'il nous faut mentionner un chiffre, il est essentiel que celui-ci soit le reflet fidèle de la capacité du marché.

Je propose que nous tenions compte du précédent qui a été adopté

in the case of the Nuclear Convention, where the CMI Conference did not put in a figure, but left it to the Diplomatic Conference to do so. But, quite apart from this consideration, I should point out to delegates, I believe, that if we put in an aggregate amount of so many francs for each ton of the ship's tonnage, we will have of necessity also to put in a ceiling of liability. The two figures will be necessary, a figure per ton and an overall limit. That is necessary because the underwriters will have to have some definite, maximum liability. As I explained, the capacity of the market does become saturated above a certain level.

Chairman : Just before we continue our discussion on this point, I understand that the Canadian Delegation do not want to raise any point on the Belgian amendment to Article 7. And, therefore, I may take that amendment as agreed.

Mr. Röhreke, Germany : I should like to say that I fully support in principle what Mr. Healy has said and I am very sorry that I do not completely follow the lines of thought developed by Mr. Birch Reynardson. I also feel that the whole draft which we are about to pass here would be incomplete if we leave out a figure. This is meant to be a convention for the liability of shipowners for oil pollution, and should there be no figure for the amount of liability, then I think the whole draft would be imperfect. Apart from these considerations, it is to be noted that we already have examples of large amounts which the insurance market has absorbed or is obviously being prepared to absorb.

I think of the limitation according to the 1957 Convention and I also think of the « Tovalop » scheme. Both are known to IMCO and IMCO is looking upon us to give expert advice. And I think it can be taken for granted that the market would be able to absorb a liability in the amount of the two schemes as indicated. Apart from this, of course, the market conditions and what the market is able to absorb, fluctuate from day to day. We have to make up our mind and we could not leave it just for the future and for the conditions obtaining at any particular time on the market to decide what the amount of liability should be.

We know that there will already be a Diplomatic Conference in November and this meeting of the CMI is the only occasion for us to express any view on the amount of liability, and for this reason I feel that some consideration should be given to the figure of limitation and suggest supporting the United States proposal.

pour la Convention Nucléaire; la Conférence du CMI n'avait pas cité de chiffre mais en avait laissé le soin à la Conférence Diplomatique. Toutefois, cette considération mise à part, je crois devoir signaler à mes amis délégués que si nous mentionnons une somme globale d'un nombre déterminé de francs pour chaque tonne de la jauge du navire, il nous faudra, par la force des choses, mentionner également un plafond pour la responsabilité. Les deux chiffres seront nécessaires, le chiffre par tonne et celui de la limite globale. Ce sera indispensable pour les assureurs qui doivent avoir le chiffre maximum précis de la responsabilité. Comme je vous l'ai dit, la capacité du marché se trouve saturée à partir d'un certain niveau.

Le Président, (traduction) : Avant que nous ne poursuivions notre débat sur cette question, il me semble avoir compris que la Délégation Canadienne ne désire pas soulever de questions concernant l'amendement belge à l'article 7. J'en conclus donc que l'amendement est accepté.

M. Röhreke, Allemagne (traduction) : J'aimerais dire, qu'en principe, je me rallie entièrement aux propos de M. Healy et je regrette de ne pouvoir suivre à fond l'argument que nous a développé M. Birch Reynardson. Moi aussi, j'ai le sentiment que le projet sur lequel nous allons nous prononcer serait incomplet sans une indication de chiffre. Nous avons l'intention d'élaborer une convention visant la responsabilité du propriétaire du navire pour la pollution et je crois que s'il y manque le chiffre se rapportant à la responsabilité, nous aurions un projet inachevé. Indépendamment de ces considérations, nous observons qu'il existe déjà plusieurs cas où des sommes importantes ont été absorbées par le marché de l'assurance, ou sont en voie de l'être.

J'évoque la limitation d'après la Convention de 1957 ainsi que le projet « Tovalop ». L'OMCI en a pris connaissance et attend des avis autorisés de notre part. Je crois aussi que nous pouvons admettre que le marché absorberait des réclamations atteignant les montants des deux projets en question. Cela mis à part, les conditions du marché et sa capacité d'absorption varient de jour en jour. Nous devons nous décider et nous ne pouvons pas laisser à l'avenir et aux conditions existant sur le marché à un moment donné le soin de déterminer le chiffre de la responsabilité.

Nous savons qu'une Conférence Diplomatique se tiendra en novembre déjà; la présente Conférence du CMI est donc la seule occasion qui nous soit offerte d'exprimer notre point de vue sur la responsabilité; c'est pourquoi j'estime que nous devons nous pencher sur le problème du chiffre de la limitation et je désire soutenir la proposition des Etats-Unis.

Baron van der Feltz, Netherlands : The Netherlands Delegation finds it rather difficult to make up its mind at this special moment. If we talk about a special amount, the amount as proposed by the United States Delegation of 1.000 francs, we have taken into consideration what will be the system of liability laid down in the Convention. If this liability is based on negligence, then the 1957 Convention will apply. Consequently there will be a fund of 2.000 francs per ton, because the 1957 Convention has, in Article 3, a limit of 1.000 francs for each ton of the ship's tonnage. If on the other hand, the liability of shipowners is based on strict liability, then it is very doubtful whether the 1957 Convention will apply. And then, there is perhaps only the amount of 1.000 francs per ton as suggested by the United States Delegation. As long as this point has not been decided upon, I think we must not put in a definite figure, but perhaps we can express our idea in a resolution in which we will take into account that it might be possible that the amount must change in case strict liability is accepted as basis of all liability. If the liability of the owner is based on fault, I have the impression that 1.000 francs is too high and that perhaps 500 francs per ton will be sufficient.

Chairman : Does any other delegate wish to speak on this amendment? Then, may I put it to the vote? It is the amendment in TC-T-6 which is in writing and has been tabled and moved by the Japanese Maritime Law Association and the Maritime Law Association of the United States to insert « 1.000 » in the blank space left in Paragraph 1 of Article 5. Will those in favour of that amendment, hold up their hand? Those against? Then the amendment is rejected by 9 vs. 5. Are there no other points of work of the Drafting Committee?

Mr. Cotton (The International Chamber of Shipping) : I am sorry at this late stage to raise a drafting point or points, but I think they are of some importance.

This relates to Article 1. In the definitions as we now have them, there are, I would suggest, three difficulties. The first one relates to the extension of this Convention to what might be described as tanker-bunkers. The substance of that extension is not in question. It rests on the words in Article 1, Paragraph 4, « or in the bunkers of such ship ». There is a heavy burden on the words « such ship », and there will be concern amongst shipowners over the word « such ship... »

Baron van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Actuellement, la Délégation des Pays-Bas a quelque difficulté à se décider. Si nous discutons à propos d'un montant déterminé, p.e. 1.000 francs, comme le propose la Délégation des Etats-Unis, c'est que nous nous basons sur le système de la responsabilité repris dans la Convention. La Convention de 1957 sera appliquée si cette responsabilité est basée sur la négligence. Par conséquent, il y aura un fonds de 2.000 francs par tonne, l'article 3 dans la Convention de 1957 stipulant une limite de 1.000 francs pour chaque tonne de jauge du navire. Par contre, si la responsabilité du propriétaire du navire est basée sur la responsabilité objective, il est alors très peu probable que l'on applique la Convention de 1957. Ensuite, il ne reste plus peut-être que le montant de 1.000 francs par tonne proposé par la délégation des Etats-Unis. Je pense que tant que cette question n'aura pas été réglée, nous ne devons pas insérer de chiffre exact dans le projet mais nous pourrions peut-être exprimer notre point de vue par une résolution prenant en considération la possibilité d'un changement dans le montant si la responsabilité objective était reconnue comme base pour toutes les responsabilités. Si la responsabilité du propriétaire est basée sur la négligence, j'ai le sentiment que le montant de 1.000 francs est trop élevé et que peut-être 500 francs par tonne serait suffisant.

Le Président (traduction) : D'autres délégués désirent-ils prendre la parole à propos de cet amendement ? Puis-je alors procéder au vote ? Il s'agit de l'amendement au TC-T-6 qui a été inscrit et déposé, amendement proposé par l'Association Japonaise de Droit Maritime et l'Association Américaine de Droit Maritime où il est question d'insérer le chiffre « 1.000 » dans l'espace vide au paragraphe 1 de l'article 5. Ceux en faveur de cet amendement veulent-ils lever la main ? Ceux qui sont contre ? L'amendement est donc rejeté par 9 voix contre 5. Y a-t'il d'autres questions se rattachant aux travaux du Comité de rédaction ?

M. Cotton, The International Chamber of Shipping (traduction) : Je regrette de devoir soulever, à ce stade avancé, une ou plusieurs questions de rédaction mais je crois qu'elles sont relativement importantes.

Elles se réfèrent à l'article 1. Dans les définitions, telles qu'elles se présentent actuellement, nous nous trouvons devant trois difficultés. La première concerne l'extension de la Convention de façon à lui faire englober ce que l'on pourrait nommer les pétroliers-soutes. Pour le fond même de cette extension, il n'y a pas d'équivoque. La difficulté réside dans les mots à l'article 1, paragraphe 4, « ou comme soutes sur un navire ». Ces mots pourraient signifier une lourde charge, et les propriétaires de navires se montreront quelque peu inquiets concernant ces mots.

Mr. Philip, Denmark : I had discussed this matter in advance with Mr. Cotton. Therefore, I think it is correct to say that you should first have the definition of oil, saying « oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil » and then the definition of « ship » saying « ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk as cargo ».

If you want to add the supplement on bunkers, add to the first definition the words « or in the bunkers of the ship carrying such oil as cargo ». But perhaps the easiest thing would be to write this out for the Drafting Committee and give it in afterwards.

Mr. Berlingieri, Italy : With great respect, I think these amendments are unnecessary.

Chairman : I think, perhaps, it would be better to wait until it is tabled. Unless the delegate would like to make a general proposal, saying that the Subcommittee does not consider any amendments at all. I will put that to the meeting.

Mr. Berlingieri, Italy : Would you mind ?

Chairman : Very well.

Mr. Berlingieri, Italy : The definitions in Paragraph I and 4 are inter-connected : so the ship must carry oil and the oil must be carried on the ship. It is completely irrelevant to start with one or the other definition. I see the concern expressed by Mr. Cotton on the definition of paragraph 1 but I want to call his attention to the fact that oil must be carried on the ship. « Ship », according to Paragraph 1, « means any seagoing vessel carrying oil in bulk »; so there is no danger of a misunderstanding.

Chairman : I think I will have to take this as a short point, and that is whether the Subcommittee is satisfied — so satisfied with the present Article 1, — that it does not want to consider any amendments to it.

May I put to the Subcommittee the question whether it desires to consider any amendments to Paragraph 1 of the sort indicated by the delegate from Denmark. Will those in favour of giving the question further consideration signify by holding up their hand ? Five.

M. Philip, Danemark (traduction) : J'avais déjà discuté cette question auparavant avec M. Cotton. Je crois par conséquent qu'il serait bon d'avoir en premier lieu la définition des hydrocarbures : « Hydrocarbures signifie tous hydrocarbures persistants tels que le pétrole brut, le fuel oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage » et ensuite, la définition de « navire » : « « navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac comme cargaison ». On peut, si l'on désire, y joindre le supplément se rapportant aux soutes en ajoutant à la première définition les mots : « ou comme soutes du navire transportant ces hydrocarbures comme cargaison ». Mais, sans doute, la solution la plus simple serait de confier ce texte au Comité de rédaction de le reprendre plus tard.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Je me permets très respectueusement de dire que ces amendements sont inutiles.

Le Président (traduction) : Je crois qu'il vaudrait mieux attendre que ces amendements soient déposés. A moins que le délégué ne préfère faire une proposition générale stipulant que la Commission désire ne tenir compte d'aucun amendement. J'en réfère à l'assemblée.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Y voyez-vous un inconvénient ?

Le Président (traduction) : Pas du tout.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Les définitions contenues dans les paragraphes 1 et 4 sont en corrélation directe; le navire doit transporter des hydrocarbures et les hydrocarbures doivent être transportés sur le navire. Il serait parfaitement incongru de débiter par l'une ou l'autre définition. Je comprends l'inquiétude exprimée par M. Cotton à propos de la définition du paragraphe 4, mais j'attire son attention sur le fait que les hydrocarbures doivent être transportés dans le navire. Aux termes du paragraphe 1, « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac ». Il n'y a donc aucun risque de malentendu.

Le Président (traduction) : Je crois qu'il vaut mieux traiter brièvement la présente question en demandant à la Commission si elle est d'accord, suffisamment d'accord, en ce qui concerne l'article cité, pour ne pas envisager l'opportunité d'amendements. Je demande à la Commission si elle désire tenir compte d'un amendement quelconque au paragraphe 1, du type indiqué par le délégué du Danemark. Que ceux qui désirent poursuivre le sujet lèvent la main. Cinq. Ceux qui sont

Will those against? Ten. Then the intervention of the delegate from Italy has, by saving the proceeding, served a purpose that I can only applaud.

Mr. Higgins, U.S.A. : The United States Delegation on reading Article 8 is somewhat disturbed by the emphasis on insurance. And we would like to see what could be done to have the emphasis shifted to « financial security ». The reasons for this is as follows : it would be helpful in respect of litigation in our country; it would permit in some few cases other financial security which could be provided; it might bring Paragraph I of Article 8 in line with Article 2 and thus eliminate a possible ambiguity; finally, and this is perhaps quite important, it would bring our draft in much closer conformity with the IMCO draft in which, as we read it, the emphasis is upon financial security. We would like to see the certificate of insurance being prima facie evidence of such financial security.

Mr. Gutt, Belgium : I believe I can say on behalf of the Drafting Committee that the intention of departing very slightly from the IMCO draft was simply to make it shorter and, therefore, better. You will notice that in the IMCO draft, as you pointed out, you have every time this repetition « insurance or financial security » and then you have « insurer or person giving the security ». One can already shorten that one to « insurer or guarantor ». It was felt, however, by the Drafting Committee that the whole provision of that article, which is already rather long, would read better, if one talked only about « insurance and insurer » while of course, clearly specifying in the Third Paragraph of Sub-Section 1 of Article 8 that when one says « insurance or insurer », one also covers « financial security and guarantor ». We felt it to be a pure question of drafting, and, we thought, of better drafting.

If the United States Association feels that, without being perhaps exactly a question of substance, it is, however, a question of importance vis-à-vis the presentation of this clause in certain circumstances, perhaps one might consider asking the Subcommittee here whether they prefer on the whole the short draft or whether they would wish to revert to the double indication every time of « insurance or other security », rather than « insurer or guarantor » which is, I think, what the United States Association would wish.

Chairman : May I just add this to what Mr. Gutt has said. There was, if I remember rightly, one other drafting point in the minds of the Drafting Committee and that is that in the IMCO draft the

contre ? Dix. Je me félicite de l'intervention du délégué de l'Italie, grâce à laquelle nous arrivons à une solution en ayant fait l'économie d'une discussion.

M. Higgins, Etats-Unis (traduction) : A la lecture de l'article 8, la Délégation des Etats-Unis éprouve quelque inquiétude en raison de l'accent qui a été mis sur l'assurance. Et nous aimerions voir s'il ne serait pas possible de remplacer l'assurance par une « garantie financière ». Les raisons en sont les suivantes : un tel procédé serait utile pour les cas de litiges survenant dans notre pays; il autoriserait dans certains cas la garantie financière exigée; il pourrait déterminer l'alignement du paragraphe 1 de l'article 8 sur l'article 8, éliminant ainsi toute équivoque; enfin, et ceci pourrait avoir une certaine importance, notre projet s'en trouverait beaucoup plus en harmonie avec le projet de l'OMCI où nous relevons l'accent mis sur la garantie financière. Nous voudrions que le certificat d'assurance soit la preuve évidente de la garantie financière.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Je crois pouvoir affirmer au nom du Comité de rédaction que l'intention que nous avons en nous écartant tant soit peu du projet de l'OMCI provenait simplement du désir d'abrégé et, partant, d'améliorer celui-ci. Vous avez remarqué que, dans le projet de l'OMCI on retrouve, comme vous nous l'avez signalé, chaque fois la répétition d'« assurance ou garantie financière », ainsi qu'« assureur ou personne fournissant la garantie ». On peut déjà ramener ce terme à « assureur ou garant ». Toutefois, le Comité de rédaction avait l'impression que les dispositions de cet article, qui est assez long, se liraient plus facilement si l'on s'en tenait à « assurance et assureur » tout en spécifiant, évidemment, au 3^e paragraphe, article 8, alinéa 1, que lorsqu'il est question « d'assurance ou d'assuré » on entend également « garantie financière et garant ». Pour nous, c'était uniquement une question de rédaction, et d'amélioration de la rédaction.

Si l'Association des Etats-Unis a l'impression qu'il ne s'agit pas d'une question de fond mais plutôt d'une question concernant l'importance que l'on attache à la façon de présenter la clause dans certaines circonstances, nous pourrions peut-être demander au Comité de rédaction si, dans l'ensemble, il préconise la rédaction abrégée ou s'il préfère le double terme « assurance ou autre garantie », à « assureur ou garant », ce qui, je crois, répond au désir exprimé par l'Association des Etats-Unis.

Le Président (traduction) : Puis-je ajouter quelques mots aux remarques formulées par M. Gutt. Si je ne m'abuse, le Comité de rédaction avait aussi en tête une question de texte se référant aux propos repris dans le projet de l'OMCI « de souscrire une assurance ou autre garantie

words are « to maintain insurance or other financial security ». Everybody understands « insurance » and what is implied by it and what is meant by « contract of insurance » but the phrase « or other financial security » is very much more general, and if it is left in that way, then it is very difficult to say what is financial security and, accordingly, the Drafting Committee did, as you notice, add in the phrase : « the requirement to maintain insurance under this article shall be satisfied by the provision of financial security to the satisfaction of the Contracting State », which gives it some form of definition. If that view were acceptable to the Subcommittee, then the whole of that rigmarole would have to be repeated every time, that is to say it would be « to the insurer or to the person providing financial security to the satisfaction of the Contracting State ».

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : This is a matter which is causing, I know, great concern to the Delegation of the U.S. and, as has been indicated, the change made by the Drafting Committee was designed as a change in drafting and not a change in substance, except for the comment made by the Chairman that we do qualify the expression « financial security » by the words « to the satisfaction of the Contracting State ».

What I think is worrying the American Delegation is that the provisions about financial security come at the end of the article as a sort of afterthought and, I believe that what the American Delegation would like is the mention of financial security as an equally acceptable provision to a Contracting State who issues the certificate, equally acceptable as insurance. Therefore, I would suggest that if the Drafting Committee has, in the view of the United States Delegation, as it were, lessened the importance of financial security by putting the provision at the end of the article, we revert to the previous formula where it appeared on equal terms with insurance.

Chairman : Does any other delegate wish to speak on this point ? Then, I would propose to put two points to the vote. The first is whether financial security should or should not be qualified by the words « to the satisfaction of the Contracting State », and then the second will be whether the Drafting Committee should be instructed to reconsider Article 8 reverting to the form originally used in the definition of IMCO. On the first question, whether financial security should be qualified by the words « to the satisfaction of the Contracting State », would those in favour signify by holding up their hand.

Mr. Gutt, Belgium : Thirteen.

Chairman : Those against ?

Mr. Gutt, Belgium : No one against.

financière ». Chacun comprend le mot « assurance » et ce qu'il implique et le terme « contrat d'assurance », mais l'expression « ou toute autre garantie financière » a un sens bien plus large et si on la laisse telle quelle, il sera très malaisé de déterminer la garantie financière; c'est ainsi que le Comité de rédaction a ajouté la phrase : « Conformément à cet article, l'exigence de souscrire une assurance est satisfaite par la disposition d'une garantie financière jugée satisfaisante par l'Etat contractant », ce qui donne au terme une certaine définition. Si le Comité de rédaction acceptait ce point de vue, il faudrait à chaque occasion répéter toute la litanie, c.-à-d. « l'assureur ou la personne qui fournit la garantie financière jugée satisfaisante par l'Etat contractant ».

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : Je sais que cette question inquiète assez sérieusement la Délégation des Etats-Unis et — on nous l'a signalé — la modification apportée par le Comité de rédaction a été conçue dans un but rédactionnel plutôt que substantiel, comme l'a fait remarquer M. le Président, sauf en ce qui concerne l'ajoute des mots « jugée satisfaisante par l'Etat contractant » aux mots « garantie financière ».

Je crois que l'inquiétude de la Délégation Américaine provient de ce que les dispositions concernant la garantie financière viennent à la fin de l'article comme explication ultérieure et, à mon sens, la Délégation Américaine aimerait que la garantie financière soit citée comme disposition jugée acceptable par l'Etat contractant qui émet le certificat et puisse être également acceptée comme assurance. Je propose par conséquent que si, comme le pense la Délégation des Etats-Unis, le Comité de rédaction a, en plaçant la disposition à la fin de l'article, diminué l'importance de la garantie, nous en revenions à la première formule où la garantie était sur un pied d'égalité avec l'assurance.

Le Président (traduction) : D'autres délégués désirent-ils prendre la parole concernant cette question ? Je propose de mettre deux questions aux voix. La première : la garantie financière doit-elle ou ne doit-elle pas être complétée par les mots « jugée satisfaisante par l'Etat contractant » et la seconde : doit-on demander au Comité de rédaction de revoir l'article 8 se référant à la forme employée en premier lieu dans la définition de l'OMCI. Concernant la première question, la garantie financière doit-elle être complétée par les mots « jugée satisfaisante par l'Etat contractant »; que ceux qui sont pour le signifient en levant la main.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Treize.

Le Président (traduction) : Ceux qui sont contre ?

M. Gutt, Belgique (traduction) : Pas de voix contre.

Chairman : No one against. Then, the second question, whether it should be remitted to the Drafting Committee so that they can revert to the full definition.

Voted for : Argentine, Denmark, Ecuador, Germany, Great Britain, Italy, Netherlands, Norway, Sweden, U.S.A., Yugoslavia.

Voted against : Canada, Greece, Ireland, Israël.

Abstained from voting : Belgium, Finland, France, Japan, Mexico.

The proposal is carried by 11 votes to 4, with 5 abstentions. That concludes our deliberations subject to Article 3, and this alteration, which ought not to be too difficult, of Article 8. I suggested to the Subcommittee that those who were interested in the wording of Article 3 should meet, and consider, and agree upon a formula which would give effect to the two resolutions which the Subcommittee has passed.

May we take Article 2 first of all? The draft is TC-T-9. It is the addition of the last three lines which were omitted in error before. Does any member want to speak on that article? Can I take it then that it is agreed?

Mr. Reycraft, Canada : I do not think that this draft is the draft the Committee approved because I do not think it makes sense here. I think that they left out words. The draft I have would read : « The owner shall be liable for any pollution damage resulting from the escape of oil from his ship, unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person ».

Chairman : Well, I do not know that there is much difference between « caused » and « resulting », but I am very happy to adopt either.

Mr. Rein, Norway : I would suggest that the last words in the clause reading : « ...even for the purpose of saving the ship or cargo » be deleted. It is just an example of one instance where there would be liability for intentional discharge, and why should you give one example and not leave the rule as it stands? In every case where there is intentional discharge, there shall be liability.

Mr. Gutt, Belgium : At the outset these words were not in the draft, and one of the members of the Drafting Committee suggested that if we talked only of « intentional discharge », it might be construed

Le Président (traduction) : Pas de voix contre. La seconde question, à présent : doit-on renvoyer la question au Comité de rédaction afin qu'au besoin, il réexamine la définition intégrale ?

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Danemark, Equateur, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Canada, Grèce, Irlande, Israël.

Se sont abstenus : Belgique, Finlande, France, Japon, Mexique.

La proposition est votée par 11 voix contre 4 avec 5 abstentions. Ceci termine nos délibérations concernant l'article 3 et la modification de l'article 8 qui ne doit pas présenter trop de difficulté. J'ai proposé à la Commission que ceux que la rédaction de l'article 3 intéresse se rencontrent, qu'ils examinent le problème et qu'ils se mettent d'accord sur la formule grâce à laquelle les deux résolutions que la Commission vient de voter seront mises en vigueur.

Le Président (traduction) : Prenons d'abord l'article 2. Il s'agit du document TC-T-9; ce sont les trois dernières lignes qui ont été ajoutées et qui avaient été oubliées. Un délégué désire-t-il prendre la parole à propos de cet article ? Puis-je dès lors considérer qu'il est accepté ?

M. Reycraft, Canada (traduction) : Je ne crois pas que ce projet soit celui qui a été approuvé par la Commission car, d'après moi, il ne concorde pas avec ce que nous examinons. Je pense que certains mots ont été omis. Le projet en ma possession est rédigé comme suit : « Le propriétaire est responsable de toute pollution causée par des hydrocarbures échappés de son navire, sauf s'il prouve que la fuite n'est due ni à une faute de sa part, ni à une faute de toute autre personne ».

Le Président (traduction) : Je ne pense pas qu'il y ait une grande différence entre « causé » et « résultant » mais j'accepterai volontier l'un ou l'autre mot.

M. Rein, Norvège (traduction) : J'aimerais proposer que les derniers mots paraissant dans la clause ci-après soient biffés : « . . . même afin de sauver le navire ou la cargaison ». Ceci est cité tout simplement à titre d'exemple dans l'éventualité d'une responsabilité pour décharge intentionnelle; pourquoi prendre cet exemple et ne pas laisser la règle telle qu'elle est ? Il y aura responsabilité chaque fois qu'il y aura une décharge intentionnelle.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Ces mots ne figuraient pas au départ dans le projet et un des membres du Comité de rédaction avançait que si nous ne parlions que de décharge « intentionnelle » on pourrait

as meaning, shall we say, « malicious discharge », but would not include discharge effected in order to save the ship, the cargo, lives, or what have you. That is why we added that example. If the unanimous feeling is that it is not necessary, it would of course be better to leave out these words.

Mr. Birch Reynardson, Great Britain : We merely wish to support, as a formal proposal, the amendment suggested by the Norwegian Delegation. We believe that the words « even for the purpose of saving the ship or cargo » should be deleted. You will remember that in the original Norwegian draft the word « wilfully » was used, and the Drafting Committee felt that the word « intentionally » was rather more accurate and gave, as it were, the feeling of this clause better. We entirely agree, if I may say so, with what Mr. Rein says. If somebody has not been guilty of negligence but has intended to discharge the oil, we think that he should be liable.

Chairman : There is an amendment for the Subcommittee on Article 2, that the words « even for the purpose of saving the ship or cargo » should be deleted. Does any delegate wish to speak on that? Does any delegate oppose the amendment? Then may I take it that the amendment is agreed? Are there any other points on Article 2?

The Norwegian delegate, through the Drafting Committee, or with the aid of the Drafting Committee, had delivered a revised draft.

« No claim for pollution damage may be brought against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for such damage, under this Convention or otherwise, may be brought against the ship itself, the servants or agents of the owner, or against a demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them. Nothing herein shall have our prejudice in the right of recourse of the owner ». And if there is any point, then I will ask the Norwegian delegate to deal with it.

Then if there is no other point, may I take this Article 3 as agreed?

I think that covers all the matters which were left over until this morning. So I can now report to the Plenary Session, to the President, that the Subcommittee has agreed upon this draft. And that concludes the labours of this Subcommittee unless of course the Plenary Session sends it back to us again. But in the hope that they do not may I thank everybody for the contributions they have made towards the drafting of this Convention.

leur donner le sens de, disons, « décharge délictueuse », mais n'incluant pas une décharge exécutée pour sauver le navire, la cargaison, les vies humaines, que sais-je ? C'est pourquoi nous y avons ajouté cet exemple. Si, de l'avis général, les mots sont superflus, il est évident qu'il vaudrait mieux les biffer.

M. Birch Reynardson, Grande-Bretagne (traduction) : nous désirons simplement faire une proposition formelle appuyant l'amendement proposé par la Délégation Norvégienne. Nous sommes d'avis que l'on devra biffer les mots « même avec l'intention de sauver le navire ou la cargaison ». Vous vous souviendrez que l'on avait employé le mot « volontairement » dans le premier projet norvégien et que, par la suite, le Comité de rédaction trouva que le mot « intentionnellement » était plus juste et améliorerait la tournure de la phrase. J'aimerais dire que nous nous rallions entièrement à la déclaration de M. Rein. Toute personne ayant l'intention de déverser des hydrocarbures est responsable, même si elle n'est pas reconnue coupable de négligence.

Le Président (traduction) : Nous devons remettre à la Commission un amendement à l'article 2 afin que les mots suivants puissent être biffés : « même avec l'intention de sauver le navire ou la cargaison ». D'autres délégués désirent-ils prendre la parole à propos de cette question ? Y a-t-il opposition à cet amendement ? Je peux donc considérer l'amendement comme étant accepté ? Y a-t-il d'autres questions à l'article 2 ?

Par l'intermédiaire du Comité de rédaction, ou grâce à celui-ci, le délégué norvégien nous a remis un projet corrigé. Je vais en donner lecture : « Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut-être introduite contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande de cette sorte, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre le navire lui-même, les préposés ou mandataires du propriétaire, l'affrèteur de coque nue, à temps ou au voyage ou leurs préposés ou mandataires. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du propriétaire ». Si quelqu'un désire soulever une question quelconque, je prierai le délégué norvégien de bien vouloir y répondre.

S'il n'y a plus d'autre question à soulever, puis-je conclure que l'on est d'accord sur l'article 3 ?

Je crois qu'à présent nous avons terminé l'étude de tous les problèmes devant être résolus ce matin. Je peux donc rapporter à la Session plénière, au Président, que la Commission est d'accord sur ce projet. Et ceci termine les travaux de cette Commission, à moins que la Session plénière ne nous renvoie le projet, mais dans l'espoir qu'elle ne le fera pas, puis-je exprimer ma reconnaissance à tous pour la collaboration à la rédaction de la présente Convention.

Friday, 4th April 1969

PLENARY SESSION

« TORREY CANYON »

under the chairmanship of Mr. Albert LILAR

(and for part of the afternoon sitting : Mr. Cyril MILLER)

Lord Devlin, Chairman, « Torrey Canyon » Subcommittee : I think I can be very brief in reporting on the work of the Subcommittee on the Draft Convention which was presented to it by the International Subcommittee. I indicated in my statement at the Opening Session what the main problems were which were likely to be discussed. We had for consideration not merely the draft prepared by the International Subcommittee but also a draft upon different lines prepared by the Irish Delegation and supported by the Swedish Delegation.

The distinctive features of that draft were that, instead of putting liability upon the shipowner it put it upon the shipper, and instead of adopting what I might call the compromise solution in the International Subcommittee's draft, that is liability based on fault, but with the burden of proof reversed, it proposed strict liability.

We, therefore, at the beginning of our deliberations had to consider which draft we should take as the basis for our discussions, and there was a close vote. If I recollect the figures aright, there were seven votes in favour of the International Subcommittee's draft, six in favour of the Irish Delegation's draft, and six abstentions. So we proceeded to take the International Subcommittee's draft as the basis for our deliberations and discussions.

The two distinctive features that I referred to were not revived. I do not think that there has been outside the Irish Delegation's draft

Vendredi, 4 avril 1969

SEANCE PLENIERE

« TORREY CANYON »

Président : M. Albert LILAR

(et pour une partie de la séance de l'après-midi : M. Cyril MILLER)

Lord Devlin, Président de la Commission « Torrey Canyon » (traduction) : Je pense pouvoir vous entretenir très brièvement des travaux de la Commission concernant le projet de convention qui lui a été présenté par la Commission Internationale. Lors de ma déclaration à la séance inaugurale, je vous ai fait part des principaux problèmes que nous aurions à débattre. Outre le projet élaboré par la Commission Internationale, nous devons examiner le projet basé sur d'autres principes proposé par la Délégation Irlandaise et appuyé par la Délégation Suédoise.

D'après les éléments caractéristiques de ce projet, la responsabilité incombait à l'expéditeur et non au propriétaire du navire et, au lieu de ce que je serais tenté de nommer une solution de compromis dans le projet de la Commission Internationale, c.à.d. la responsabilité basée sur la faute, on proposait la responsabilité objective.

Par conséquent, lorsque nous avons entamé nos débats, il nous a fallu examiner quel projet nous voulions prendre comme base de nos discussions et le vote fut très serré. Si les chiffres que j'ai en tête sont exacts, il y eut sept voix pour le projet de la Commission Internationale, six voix pour le projet de la Délégation Irlandaise et six abstentions, de sorte que nous avons pris le projet de la Commission Internationale comme base de nos débats et de nos discussions.

Les deux éléments caractéristiques auxquels j'ai fait allusion n'ont pas été repris. Sauf le projet de la Délégation Irlandaise, je ne crois pas qu'il y ait eu une proposition en due forme faisant incomber la

any formal proposal for putting liability on the shipper rather than on the shipowner. It is not contained in the IMCO draft.

There was, however, in the IMCO draft an alternative proposal for strict liability. This was not raised again in the appropriate article and there was no further discussion upon it.

Consequently, the other new issue which occupied our time was the introduction of a clause on the lines of the IMCO draft to provide for compulsory insurance. The Subcommittee voted in favour of a draft being prepared on these lines, and one was prepared and adopted. It departs at various points from the IMCO draft, perhaps the most important being on the question of giving to a claimant a direct right of action against the insurer. In the draft that was adopted by the Subcommittee this direct right of action is limited to cases in which the shipowner is made bankrupt or wound up.

Apart from this, and indeed occupying quite a considerable part of our labours, there were what I hope the Commission may regard as improvements and clarifications to the International Subcommittee's draft but without substantially altering its sense.

There is only one thing more that I need to say, and that is I am asked to say that there may be some errors in the French draft. That is because we worked in English primarily, I must say greatly to my satisfaction, because my knowledge of French is confined to an almost complete mastery of a list of irregular verbs which I was taught in my youth, and that accounts for the fact that the French is to some extent a translation from the English, and if there are any errors, no doubt those who know more of the French language than a list of irregular verbs will already have discovered them themselves.

Mr. Nordenson, Sweden : The Delegation of the Swedish Maritime Law Association has this very morning tabled a document carrying number TC-T-19, which is a draft resolution we would like to suggest to the Assembly to adopt at this Conference.

I think that the reasons why it has proved so difficult is to find within the limited field of traditional maritime law a solution palatable not only to maritime lawyers, but also to meet the demands of the public, of Governments, with a view to affording adequate protection in this field.

The reasons rather are that in regard to oil pollution, we are no longer dealing with a typically maritime risk, but a typically industrial risk. It is not typical to shipping, to the operation of vessels, that the

responsabilité au chargeur plutôt qu'au propriétaire du navire. On n'en parle pas dans le projet de l'OMCI.

Cependant, le projet de l'OMCI contenait une proposition de rechange pour la responsabilité objective. Cette proposition ne fut pas reprise dans l'article approprié et ne fut plus débattue.

Il s'ensuivit que la seconde question sur laquelle nous nous penchâmes fut l'introduction d'une clause qui épouserait les principes du projet de l'OMCI prévoyant l'assurance obligatoire. La Commission se prononça pour l'élaboration d'un projet basé sur ces principes et ce projet fut rédigé et adopté. Il s'écarte sur différents points de celui de l'OMCI, le point le plus important étant peut-être l'octroi au requérant d'un droit direct d'ester en justice contre l'assureur. Dans le projet adopté par la Commission, ce droit se limite aux cas où le propriétaire du navire fait faillite ou est mis en liquidation.

Indépendamment de ceci, et au prix d'une part considérable de notre temps, nous apportâmes des améliorations et des éclaircissements au texte du projet de la Commission Internationale sans toutefois en modifier sensiblement le sens.

Il ne me reste plus qu'à ajouter ceci : on me demande d'annoncer que certaines erreurs ont pu se glisser dans le projet en langue française. Ceci provient de ce que nous avons élaboré le texte en anglais, à mon grand contentement, pourrais-je dire, mes connaissances du français se bornant à une maîtrise presque complète de la liste des verbes irréguliers appris pendant ma jeunesse, ce qui explique que le texte français est en grande partie une traduction du texte anglais et, s'il y a des erreurs, ceux dont la connaissance de la langue française va au delà d'une liste de verbes irréguliers, les auront déjà découvertes eux-mêmes.

M. Nordenson, Suède, (traduction) : La Délégation de l'Association Suédoise de Droit Maritime a, ce matin même, déposé le document No TC-T-19, une résolution de projet, et nous proposons à l'Assemblée de l'adopter pendant la Conférence.

Je crois que nous avons rencontré tant de difficultés dans le domaine restreint du droit maritime traditionnel parce que nous éprouvons le besoin de trouver une solution non seulement acceptable pour les juristes mais aussi susceptible de rencontrer les exigences du public, des gouvernements et cela dans l'intention de procurer une protection suffisante dans le domaine qui nous occupe.

Les raisons de nos difficultés, plus spécialement en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, résident dans le fait que nous ne traitons plus de risques typiquement maritimes mais de risques typiquement industriels. Une cargaison dérivant en mer sur des kilomètres, polluant des kilomètres de littoral, ne relève pas du trafic maritime, de l'exploitation des navires l'ayant transportée, car l'origine de la pollution par les hydrocarbures, ou plutôt le vice propre,

cargo they carry flows for miles over the seas, affecting miles of coastal lines, because the source of oil pollution, or rather the inherent vices, if I may say so, are of the cargo itself, its specific hazardous properties, not the hazards of the operating of the vessel itself.

I venture once again to recall what has been done rather recently on the international level in the field of nuclear energy. The solution that was adopted, and is now today generally and unexceptionally recognized by our Governments all over the world, is exactly the one I have just hinted at. You have considered the nuclear liability problem as a question of protection against the industrial risk; you have taken the consequences of imposing liability on the operator of the nuclear installations, not merely with regard to the incident that happens within his installations but also, and in practice, maybe in particular, with regard to instances that may happen when the nuclear substances are carried by sea, by air, or on land to and from his installations. You have gone one step further, and have channelled liability exclusively and solely on the operator by excluding any person other than the operator from possible liability.

I am fully aware that there are differences between the operation of oil plants and the operation of nuclear installations. I first recognize that, but there are equal similarities and may I restrict myself to state that I think the system used or adopted in the nuclear field can and will constitute a suitable pattern when it comes to solving the oil pollution problem in general. Against this background, I should perhaps point out one thing though, not to be misunderstood. I do not envisage a sort of nuclear solution in this field to be the next step. We are under time pressure. We cannot insure time — and time is short — and reach a solution of the entire problem of oil pollution, but I think we may very well defend a step-by-step method of working. Let us, as we have already done, start with the more limited maritime aspect of the matter: the maritime problem, the carriage problem, and, at the same time, find a « Torrey Canyon » solution. But this, to my mind, is an important fact. Let us imagine all that we can get by solving only part of the problem and let us see to it that any solution which we recommend or adopt be based on such principles, that in its main features it be adopted on a larger scale and that, in the future, it be smoothly fitted into a total solution of the more general problem of oil pollution as such.

There are also, however, other and perhaps more important arguments against the exclusive adoption at this Conference by the

si je puis m'exprimer ainsi, provient de la cargaison même, de ses propriétés spécifiquement dangereuses et non des risques de l'exploitation du navire même.

Je me hasarde une nouvelle fois à évoquer ce qui, à un niveau international, a été fait assez récemment dans le domaine de l'énergie nucléaire. La solution qui fut adoptée et qui est actuellement admise sans aucune exception par nos gouvernements dans le monde entier est exactement celle à laquelle je viens de faire allusion. Vous considérez le problème de la responsabilité nucléaire comme une question de protection contre le risque industriel; vous déduisez les conséquences d'une imposition de la responsabilité sur l'exploitant des installations nucléaires, non seulement en ce qui concerne les accidents survenant à l'endroit où se trouve son installation, mais aussi dans la pratique et, peut-être même plus particulièrement, dans les cas où les substances nucléaires sont transportées par mer, par air ou sur terre vers ses installations ou au départ de celles-ci. Vous êtes allés plus loin et vous avez canalisé la responsabilité exclusivement et uniquement sur l'exploitant en excluant de toute responsabilité toute personne autre que l'exploitant.

J'ai pleinement conscience qu'il existe certaines différences entre l'exploitation d'installations pétrolifères et celle d'installations nucléaires. Je reconnais, en premier lieu, qu'il existe des ressemblances de valeurs égales et je me bornerai à déclarer que, d'après moi, le système utilisé ou adopté dans le domaine nucléaire peut et doit constituer un modèle approprié lorsqu'il s'agira de résoudre d'une façon générale le problème de la pollution par les hydrocarbures. Avec cet arrière-plan comme base, peut-être y a-t-il une chose que je dois vous signaler et sur laquelle on ne doit pas se méprendre. Je n'envisage pas une espèce de solution nucléaire comme prochaine étape dans ce domaine. Nous sommes à court de temps. Le temps n'est pas assurable — il nous manque — et il nous est impossible de trouver une solution pour tout le problème de la pollution par les hydrocarbures, mais je pense que nous pourrions très bien apporter notre appui à un plan de travail graduel. Commençons, comme nous l'avons déjà fait, par examiner l'angle maritime, plus restreint, de la question; le problème maritime, le problème du transport et essayons en même temps de trouver une solution pour le « Torrey Canyon ». Mais ceci à mon sens constitue un fait important. Tâchons d'imaginer tout ce que nous pouvons gagner en résolvant, ne fût-ce qu'une partie du problème et veillons à ce que toute solution que nous recommandons ou adoptons soit calquée sur ces principes, qu'elle soit adoptée dans ses grandes lignes sur une échelle plus vaste et, éventuellement, qu'elle trouve facilement sa place dans une solution intégrale des problèmes plus généraux de la pollution par les hydrocarbures comme tels.

CMI of a draft as the one before us. It is, to my knowledge, the first time in the history of maritime law that governments are ahead of the CMI. IMCO has already worked out a draft, let alone that it was built upon the basis of a draft proposed and worked out by the CMI. The Diplomatic Conference to be held in November has already been decided upon; invitations have been extended to governments. We cannot predict what will happen at that conference. We only know that it will be held; a solution will be found. But having had the opportunity to attend most of the IMCO meetings on this matter, I think I can at least guess what might happen. We cannot disregard the very likelihood that the Diplomatic Conference, which will not be composed exclusively of shipping nations, will adopt a system based on absolute liability, based on compulsory insurance, based maybe on quite a new system as to jurisdiction, based on a complicated burdensome certificate system, a system which, all in all, would impose on ship-owners new burdens, and would expose them to far-reaching legal innovations in the field of maritime law. Such an outcome after a Diplomatic Conference would in reality mean that Governments would have recognized and established in this field of maritime law quite new principles, innovations, and that the door would be left open to a development towards the recognition of such new principles all over the field of maritime law. We cannot hope for such new principles to be limited to the oil pollution area. In what way can the CMI at this stage influence some coming events and possibly hinder such a development? And how can the CMI at the same time respond adequately to the task that it has been committed with, namely, to provide Governments with legal advice from a select group of outstanding maritime lawyers? I have no definite answer, but I have a strong feeling that we would do neither of these things by confining ourselves to going back to IMCO with the draft we are going to consider in a few minutes, without pointing out to IMCO, and thereby to the Governments, who are ultimately responsible towards the public for providing an adequate solution of these problems, that this is a matter of major importance and is not exclusively a maritime problem, but a problem of wider range implying not only shipowners or owners of other means of transport, but involving the oil industry itself. It is on the basis of these considerations that the Swedish Association has come to the conclusion that the CMI should at this Conference revolve

Pourtant, d'autres arguments peut-être plus importants, militent contre l'adoption inconditionnelle par la présente conférence du CMI d'un projet tel que celui que nous avons sous les yeux. C'est, à ma connaissance, la première fois dans l'histoire du droit maritime que des gouvernements ont pris de l'avance sur le CMI. L'OMCI a déjà abouti à un projet, mais celui-ci est élaboré à partir d'un projet proposé et rédigé par le CMI. La Conférence Diplomatique qui se tiendra en novembre a déjà été décidée; les invitations ont été faites aux gouvernements. Nous ne pouvons prédire ce qui se passera à cette conférence. Nous savons seulement qu'elle aura lieu, qu'une solution sera élaborée. Toutefois, ayant eu l'occasion d'assister à la plupart des réunions de l'OMCI où cette question était étudiée, je crois pouvoir au moins deviner ce qui s'y passera. Nous ne devons pas ignorer que la Conférence Diplomatique, qui ne comprendra pas exclusivement des nations maritimes, adoptera un système basé sur la responsabilité causale, l'assurance obligatoire et peut-être sur un système tout nouveau au point de vue juridictionnel édifié sur une technique de certificats, compliquée et pesante, une technique qui, à tout considérer, imposerait de nouvelles charges aux propriétaires de navires et les soumettrait à des innovations juridiques à longue portée dans le domaine du droit maritime. Un tel résultat, faisant suite à une Conférence Diplomatique, signifierait, en vérité, que les gouvernements acceptent et instituent, dans le domaine du droit maritime, de tout nouveaux principes, des innovations, et que l'on laisserait la porte ouverte à la reconnaissance de ces nouveaux principes dans tous les domaines du droit maritime. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que ces nouveaux principes se limitent au domaine de la pollution par les hydrocarbures. De quelle façon, à ce stade, le CMI peut-il influencer certains événements futurs et, peut-être, entraver un tel déroulement? Et en même temps, comment le CMI peut-il remplir convenablement la tâche qui lui a été confiée, à savoir, donner aux gouvernements les conseils juridiques émanant d'un groupe sélectionné d'éminents juristes maritimes? Je ne puis répondre explicitement mais j'ai nettement l'impression que nous n'atteindrons ni l'un ni l'autre de ces objectifs en nous contentant de remettre à l'OMCI le projet que nous allons examiner dans quelques instants, sans signaler à l'OMCI et, par la même occasion, aux gouvernements qui, en fin de compte, doivent au public de trouver une solution à ces problèmes, qu'il s'agit d'une question d'importance capitale, que le problème n'est pas exclusivement un problème maritime mais qu'il a une portée plus étendue et concerne non seulement les propriétaires de navires et les propriétaires d'autres moyens de transport, mais l'industrie pétrolière même. C'est pour ces raisons que l'Association Suédoise conclut que, à cette conférence, le CMI devrait se baser sur les principes que nous préconisons dans le document TC-T-19,

along the lines we have suggested in document TC-T-19 pointing out all these facts and elements which I have tried — and I apologize for having taken so long — to outline.

Lord Devlin, Great Britain : I would like to address you on this resolution, not as representing the viewpoint of any delegation, but as the President, first of the International Subcommittee that was appointed to study this matter, and, at this conference of the Subcommittee that spent two days in considering it. I must say that, in that capacity, I view with some concern the turnout of this resolution. I have listened to the delegate from Sweden expounding many of the difficulties which have to be faced by anybody that has to deal with this problem. They were, very largely, an elaboration of the rather lengthy recitals in the resolution itself. I confess that my attention has been caught principally by two lines at the end. What the Convention is invited by the Swedish Association to do is to recommend to IMCO that it initiate a study of the problems relating to compensation for oil pollution damage in general; no convention, just that recommendation.

May I remind the Commission of the history of this matter? It started out after the sinking of the « Torrey Canyon » by the British Government inviting IMCO to study the whole problem of oil pollution. IMCO, I suppose, might have replied in the words of the Swedish Delegation : « Ah, but this is not exclusively a maritime problem; there are many other things to be considered, why bother us with it? » They did not do that, IMCO.

They decided, oddly enough, to do the very thing which two years later this Resolution now recommends them to do, that is, to initiate a study of the problems relating to compensation for oil pollution damage in general. And they laid out the groundwork of the study which they proposed. It had at least sixteen items, maybe more, but it was on the sixteenth item that they invited the co-operation of the Comité Maritime International. They invited the Comité Maritime International to study the possibilities of a convention which might fix liability for oil pollution. It was at that moment, then and after that, that you, Mr. Chairman, and the Bureau Permanent, did me the honour of inviting me, first of all to prepare a study, and finally to preside over an International Subcommittee, which in accordance with our ordinary procedure, would produce a draft to be studied by a Subcommittee and then by this Conference. That is what we did and at a very early stage, indeed at the first meeting of the International

et mettre l'accent sur les faits et les éléments que je me suis efforcé d'ébaucher — je demande que l'on m'excuse d'avoir pris tant de temps pour le faire.

Lord Devlin, Grande-Bretagne (traduction) : Je me permets de m'adresser à vous, non pas en tant que porte-parole de ma délégation, mais en tant que président, d'abord de la Commission Internationale à qui l'on avait confié l'étude de la question, ensuite de la Commission de cette Conférence où deux jours furent consacrés à l'examen de la question. Je dois à la vérité de dire qu'en ma qualité de président, je considère avec quelque inquiétude l'aboutissement de cette résolution. J'ai écouté le délégué suédois expliquer point par point les nombreuses difficultés auxquelles doit faire face quiconque est confronté avec ce problème. Il s'agissait principalement d'une reprise détaillée du texte assez prolixe de la résolution même. J'avoue avoir eu mon attention attirée principalement par deux lignes à la fin du texte. L'Association Suédoise engage la Conférence à recommander à l'OMCI d'examiner d'un point de vue général les problèmes visant les compensations à donner dans les cas de pollution par les hydrocarbures; aucune convention, mais tout simplement cette recommandation.

Puis-je évoquer pour la Conférence l'historique de cette question ? Elle débuta, après l'envoi par le fond du « Torrey Canyon », lorsque le gouvernement britannique pria l'OMCI d'étudier à fond tout le problème de la pollution par les hydrocarbures. Je suppose que l'OMCI aurait pu répondre dans les termes de la Délégation Suédoise : « Ah, mais il ne s'agit pas ici d'un problème exclusivement maritime; bien d'autres détails devront être envisagés, pourquoi vous adressez-vous à nous ? » L'OMCI n'en fit rien.

Fait curieux, il décida de faire précisément ce que la présente Résolution lui recommande de faire deux ans plus tard; il commença l'examen des problèmes visant les compensations à donner en matière de pollution par les hydrocarbures. Et il posa les bases de l'examen qu'il allait proposer. Il y avait seize points, peut-être d'avantage, mais c'est sur le seizième point qu'il sollicita la coopération du Comité Maritime International. Il pria le Comité Maritime International d'examiner les possibilités d'une convention qui déterminerait la responsabilité visant la pollution par les hydrocarbures. Ce fut à ce moment-là et par la suite que vous, M. le Président, et le Bureau Permanent, me firent l'honneur de m'inviter à préparer l'étude du sujet et à présider une Commission Internationale, qui, suivant le procédé normal, élaborerait un projet à soumettre à l'examen de la Commission et ensuite à l'examen de cette Conférence. C'est ce que nous fîmes et, très tôt, à vrai dire à la première réunion de la Commission Internationale, cette même question fut abordée. Certains par-

Subcommittee, this very question arose. There were those who felt then, as the Swedish Association still feels, that this was not a thing that could yield to a maritime solution. And therefore, the very first thing that we had to decide was just this matter. Shall we reply to IMCO by saying: « Well, this is not really a matter in the maritime field; you have invited our co-operation but we cannot help »? Or shall we do as we were asked to do, and prepare a convention within the maritime field? The International Subcommittee decided that it would do the latter.

Of course, I should be the last to suggest that this Plenary body here cannot reverse anything and everything that the International Subcommittee decided upon. But there are certain things which anybody, if it is not to make itself look foolish in the eyes of the world, must entrust to committees. And the decision once taken becomes by the course of facts inevitable and irreversible. That decision having been taken, necessarily it follows that we were invited to sit in with meetings of IMCO; we accepted their offer of co-operation, they took our offer of co-operation; we attended meetings, we prepared drafts of different clauses, we discussed with them, we met ourselves; men who could ill spare the time came from all over the world to many meetings of working groups, to several meetings of the International Subcommittee, all for this purpose.

IMCO, I think I may say without flattering the CMI, has profited by that we have suggested to them, and we have worked hand-in-hand with them throughout, all with the object that we should eventually at this Conference offer them a draft which they could take into consideration and continue their work of co-operation with us. Even in Tokyo, at least half the members here have devoted at least half their time to finalizing and improving the Convention which is now submitted to you.

And now, the Swedish Association invites this Conference to say that all the labour has been in vain, and that we should tell IMCO what they managed, surprisingly enough, to discover for themselves two years ago, that they should initiate a study of the problems relating to compensation for oil pollution damage. We can do that, of course, but I think it would be out of keeping with the record of the CMI. The CMI has been in the field for some time now. It has contributed many useful and valuable conventions to the field of maritime law. It did not in the beginning say, « oh, well, when we are asked to consider this particular problem and find a practical solution for it, oh well, what is the use unless we can consider the structure,

participants eurent, comme l'Association Suédoise, le sentiment que la présente question ne pouvait pas se plier aux exigences d'une solution maritime. Par conséquent, la première chose que nous eûmes à décider fut celle-là. Devions-nous répondre à l'OMCI : « Eh bien, ceci n'est vraiment pas une question intéressant le domaine maritime; vous avez requis notre concours mais nous ne pouvons pas vous aider » ? Ou ferions-nous ce que l'on nous demandait et allions-nous préparer une convention dans un cadre maritime ? La Commission Internationale décida d'adopter cette dernière solution.

Bien sûr, ce n'est pas moi qui dirai que cette assemblée plénière ne peut défaire tout ce que la Commission Internationale avait décidé. Mais toute assemblée doit confier certaines choses à une commission pour ne pas se ridiculiser aux yeux du monde. Et la décision, une fois prise, devient inévitable et irréversible par la force des choses. La décision prise, il s'ensuivit évidemment que nous avons été conviés par l'OMCI à siéger avec lui à ses réunions; nous acceptâmes son offre de coopération, il accepta la nôtre.

Nous avons assisté à des séances, préparé des projets pour diverses clauses, discuté ensemble, nous sommes arrivés à nous connaître, à nous apprécier; certains, bien que disposant de peu de temps, sont venus des quatre coins du monde à des réunions de groupes de travail, à différentes réunions de la Commission Internationale, tout cela dans le but d'arriver à une convention.

Sans vouloir flatter le CMI, je crois pouvoir dire que l'OMCI a profité des propositions que nous lui avons faites, et nous avons travaillé ensemble, la main dans la main, de bout en bout, dans le but de pouvoir présenter éventuellement à cette Conférence un projet qu'il pourrait examiner, et continuer nos travaux en coopération. Même à Tokyo, au moins la moitié des membres ici présents ont sacrifié au moins la moitié de leur temps libre pour apporter les dernières retouches et les dernières améliorations à la convention qui vous est soumise.

Et l'Association Suédoise demande, à présent, que la Conférence déclare inutile tout le travail fait jusqu'ici et que nous disions à l'OMCI qui, assez étonnamment, l'a découvert pour son propre compte il y a deux ans, qu'il devrait entamer l'étude des problèmes visant la répartition des compensations pour dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures. Nous pouvons le faire, bien sûr. Mais je crois que cela ne serait pas digne du passé du CMI. Le CMI fonctionne depuis pas mal de temps déjà. Il a apporté dans le domaine du droit maritime de nombreuses conventions, utiles et précieuses. Jamais il n'a dit avant de se mettre à l'œuvre : « Lorsque l'on nous demandera d'examiner ce problème particulier et que nous lui trouverons une solution pratique, quelle en sera l'utilité à moins que nous puissions prendre en considération la structure, toute la structure du droit

the whole structure of maritime law ». It did not later on, when competing fields with competing problems arose, air traffic for example, say, « oh, what is the use of finding a maritime solution when there are other problems which may arise in the air or on the land ? » It got to work in a practical way and produced what had been accepted as practical answers.

Perhaps some day will come when someone will be able to build a complete structure of law that will settle all these matters. But when that day comes, it will have to have bricks to build with, and if the CMI will have nothing else to its credit, whether or not it takes part in that final work, at least it will be able to say we built the bricks. We made the bricks, and without the bricks you could not have made the building. Because that is the way that international law grows up. It does not grow up by somebody surveying the whole field and laying down a complete solution to all the problems that may arise. It grows up by bodies tackling small problems, and out of those small problems the building is made.

I should like to think that some day, perhaps not in this century, perhaps in the next, there will be a complete international law, a body that covers all these matters, and that when that time comes, and when historians begin to record how it was created, they will pay some tribute to the work of the CMI. I hope that they will not say that in the 1960's the CMI bowed itself off the stage, said that there was nothing more that it could do except to recommend these problems be further studied. I hope that they will not say that. If we had given to the IMCO two years ago the answer that is now proposed, if we had said to them, « go away and study the problem », I think that the CMI would have perished. If we say it now, if we give that answer now, history will record not only that the CMI perished, but that before it perished, it covered itself with ridicule.

(Applause)

Mr. Hyndman, Canada : At the time of the vote on the Irish Resolution a few days ago, we abstained, and we abstained for several reasons, the most important being that we felt that we owed a duty at that time — and at this time — to the Legal Committee of IMCO to continue our close co-operation with that committee, and to consider fully the draft which had been prepared for our consideration by our own International Subcommittee working in co-operation with IMCO. However, it was obvious at that time in the closeness of the vote taken, that many National Associations, possibly half in any event, if not

maritime ». Lorsque plus tard, la compétition se manifesta dans de nouveaux domaines avec de nouveaux problèmes, le trafic aérien, par exemple, le CMI ne déclara pas : « Pourquoi trouver une solution lorsque d'autres problèmes peuvent surgir dans les airs ou sur terre ? » Il étudia le problème d'un point de vue pratique et fournit des réponses qui, de l'avis général, sont des réponses pratiques.

Un jour viendra, peut-être, où quelqu'un édifiera une structure de droit complète qui réglera toutes ces questions.

Mais lorsque ce jour viendra, il faudra des briques pour construire l'édifice, et si le CMI n'a rien d'autre à son crédit, qu'il ait ou non contribué au travail final, au moins pourra-t-on dire que nous avons apporté les briques. Nous les avons fabriquées et sans elles l'édifice n'aurait pu être élevé. Car c'est ainsi que le droit international grandit. On ne le développera pas en faisant le relevé du domaine tout entier et en jetant les fondations de solutions complètes susceptibles de résoudre tous les problèmes qui peuvent surgir. L'édifice grandira si des groupes s'attèlent à de petits problèmes; c'est à partir de ces petits problèmes que l'édifice s'élèvera.

J'aimerais pouvoir penser qu'un jour, peut-être au cours du siècle où nous vivons ou au siècle prochain, il existera une législation internationale complète, un code couvrant toutes ces questions, et que lorsque les historiens commenceront alors à étudier sa formation, ils rendront hommage aux travaux du CMI. J'espère qu'ils ne diront pas que, durant la décade 1960/70 le CMI tira sa révérence et quitta la scène en déclarant qu'il ne pouvait plus rien faire si ce n'est recommander que l'on continue à examiner ces problèmes. J'espère qu'ils ne le diront pas. Si, il y a deux ans, nous avons donné à l'OMCI la réponse que l'on vient de nous proposer, si nous leur avons dit « allez-vous en et étudiez le problème », je crois que nous aurions vu la fin du CMI. Si, à présent, nous répétons la même chose, si nous donnons la même réponse, l'histoire dira que non seulement le CMI a péri, mais qu'avant de périr, il s'est couvert de ridicule.

(Applaudissements).

M. Hyndham, Canada, (traduction) : Lorsqu'il y a quelques jours, un vote fut demandé quant à l'opportunité de la résolution irlandaise, nous nous sommes abstenus, et nous nous sommes abstenus pour plusieurs raisons, la raison majeure étant qu'à ce moment — et encore aujourd'hui — nous estimions avoir un devoir envers l'OMCI afin de poursuivre notre collaboration avec ce comité et de scruter attentivement le projet élaboré à notre intention par notre propre Commission Internationale de concert avec l'OMCI. Toutefois, à en juger par le vote serré au moment même, il était évident que bon nombre d'Associations Nationales, au moins la moitié en tout cas, s'interrogeaient sur le principe, ce que nous ne devons pas perdre de vue. Autrement

more, were concerned about the principle and this should not be lost sight of. In other words, as was said by the Swedish representative, this basically is an industrial matter, a problem for the industry itself, to be dealt with either now or in due course by that industry in co-operation with the transportation industry and other interests involved.

It is my understanding that at the present time the IMCO body, or the IMCO group which has been considering the matter, is the legal committee of IMCO, and that matters have progressed no further than a progress report to the Council in March of this year. With all due respect to my Lord Devlin whose eloquence we all appreciated and whose efforts we certainly all appreciated in the work done to date in this matter, I think it is possible for us, at this meeting, to deal firmly with the work in hand, namely, the draft convention arising specifically from the « Torrey Canyon » incident, and at the same time to give due recognition to the fact that in the very near future it is the industry, whether directly or indirectly, namely the oil industry, which will have to cope with this problem, and not the shipping industry. I think it is more than appropriate for us to give to IMCO, and particularly the IMCO Legal Committee, our firm recommendations and views on the Draft Convention which is before us, and be prepared to abide by that Convention insofar as our industry is concerned. But at the same time; it is the view of the Canadian Delegation that it would be equally appropriate for us to convey formally our view, and certainly the view of at least half the National Associations, that IMCO and other international organizations engaged in the field, and which will be engaged in the field in the future, should not lose sight of what we are all really concerned with, and that is the liability for where the risk basically arises, with the industry itself. In consequence, the Canadian Delegation, again I say with due reference to the view expressed by my Lord Devlin, supports in principle the resolution of the Swedish Association.

Mr. Philip, Denmark : May I say that we in the Danish Delegation support the Swedish Resolution. But at the same time, I think that the reason why Lord Devlin so vigorously opposed the resolution may be due to a certain misunderstanding with regard to the purpose of the resolution. The purpose of the resolution is not to turn down completely the Convention and to tell IMCO that we do not want to participate in any way in the work done by them. The purpose of the resolution is to put this Draft Convention in its correct place. This Convention is not necessarily in accordance with the wishes

dit, pour reprendre les paroles du délégué suédois, cette question est, à la base, une question industrielle, un problème touchant à l'industrie, et doit être traitée à présent ou lorsque le moment sera opportun, par l'industrie intéressée en collaboration avec l'industrie des transports et les autres intérêts engagés.

J'ai cru comprendre qu'actuellement, l'organisation de l'OMCI ou le groupe de l'OMCI qui s'occupe de la question est, en réalité, la Commission Juridique de l'OMCI et que le sujet n'a pas évolué au-delà d'un rapport traitant des progrès accomplis, soumis au Conseil au mois de mars dernier. Avec tout le respect que je dois à Lord Devlin, dont nous avons tous admiré l'éloquence et à qui nous sommes tous certainement très reconnaissants pour les travaux effectués dans ce domaine, je crois que nous pouvons, à cette réunion, prendre fermement en main les travaux en cours, c.à.d. le projet de convention découlant spécifiquement de l'accident du « Torrey Canyon » et, par la même occasion, reconnaître que, dans un avenir très rapproché, ce sera l'industrie, à savoir, l'industrie des hydrocarbures, qui, soit directement ou indirectement, devra se mesurer avec ce problème, et non l'industrie maritime. Je crois que le moment est propice de remettre à l'OMCI, et notamment à la Commission Juridique de l'OMCI, nos fermes recommandations et nos idées sur le projet de convention que nous avons sous les yeux, et de rester fidèle à cette convention, tout au moins en ce qui concerne notre propre industrie. Mais, par contre, d'après la Délégation Canadienne, ce serait également l'occasion de faire connaître officiellement notre point de vue et le point de vue d'au moins la moitié des Associations Nationales, semble-t-il, pour que l'OMCI et les autres organisations internationales qui s'occupent de la question et qui s'en occuperont à l'avenir, ne perdent pas de vue le véritable problème qui nous concerne, autrement dit, la responsabilité à l'endroit où le risque a lieu fondamentalement, c.à.d. dans l'industrie même. Par conséquent, la Délégation Canadienne, se référant, je le répète, aux vues exprimées par Lord Devlin, appuie en principe la résolution avancée par l'Association Suédoise.

M. Philip, Danemark, (traduction) : La Délégation Danoise appuie la résolution suédoise. Mais je pense, par la même occasion, que la raison pour laquelle Lord Devlin s'est si vigoureusement opposé à la résolution est peut-être un certain malentendu en ce qui concerne les buts de celle-ci. Ces buts ne visent pas à repousser entièrement la convention et à notifier à l'OMCI que nous ne désirons pas prendre part à ses travaux. L'objet de la résolution est de mettre le projet de convention en bonne place. La présente Convention ne concorde pas nécessairement avec les désirs et les idées du CMI et peut ne pas exprimer le point de vue du CMI. Mais il faut comprendre qu'il s'agit d'une tâche que nous avons entreprise pour l'OMCI, pour aider

and ideas of the CMI nor does it necessarily express the CMI point of view. But it should be shown that it is a piece of work which we have done for the IMCO, in order to assist IMCO in its work and because we have been asked to assist IMCO in its work. I do not think that I reveal anything new by saying that we in the Danish Delegation, and I think I speak also for the other Scandinavian Delegations in this respect, do not like this Convention. We think that it takes too narrow a view of the problems involved as has been explained by the Swedish delegate, and I do not have to go into details in this respect. We have accepted here the other day that it was necessary for this Conference to limit itself to try and perfect the drafts which have been presented to the Conference although we would have liked to study other possibilities but we realize that there would not be time to do so. There is time, however, to explore other possibilities before the Diplomatic Conference in November. I think that it is important to draw the attention of IMCO to this point in order that this Convention should not stand for an expression of the views of CMI. We see the drafts as part of an illustration of the general remarks in the resolution. The Draft Convention should be regarded as a kind of annex showing one of the possibilities that can be used to regulate these problems, but only one, and not necessarily the best. This is why we strongly support that the resolution should be passed and that it should be voted upon before we discuss the Convention and that the Convention should only be regarded as a piece of advice as to how this matter can be regulated in answer to the request for advice by IMCO.

Mr. McGovern, Ireland : We are very anxious indeed to preserve the reputation of the CMI in this matter as in all others. We fear, however, that some of the votes which have been taken in the belief that this nature of liability, which has been based upon fault even though with a reversal of the burden of proof, may have persuaded people so voting to believe that this will remain in this Convention. Would the various delegations who cast their votes during the work in commission on this Convention have cast those votes the same way if liabilities had been made strict and if the limit of liability had been different from that which now appears? I would ask the Conference to consider the possibilities of what may happen to this Convention when it leaves us. It is distinctly possible that the Legal Committee of IMCO may decide for strict liability as against liability based on fault with the burden of proof. The Convention from the Legal Committee of IMCO may go to the Diplomatic Conference and the Diplomatic Conference may also accept the principle of strict liability. We may then emerge with a Convention in which liability is placed

l'OMCI dans ses travaux et parce que nous avons été invités à prêter notre concours à l'OMCI. Je crois ne rien vous apprendre en vous disant que la Délégation Danoise, — je pense pouvoir parler aussi au nom des autres Délégations Scandinaves —, n'aime pas cette convention. Nous croyons, comme l'a expliqué le délégué suédois, qu'elle est trop étroite dans sa conception des problèmes intéressés, et il n'est pas utile que j'entre dans les détails. Il y a quelques jours, nous avons reconnu ici la nécessité pour la présente Conférence de limiter ses travaux à l'amélioration des projets qui lui ont été présentés, bien que nous eussions aimé examiner d'autres possibilités, mais nous nous rendons compte que le temps nous manque. Par contre, il est encore temps d'étudier d'autres possibilités avant la Conférence Diplomatique en novembre. Je pense qu'il serait utile d'attirer l'attention de l'OMCI sur ce point afin qu'il sache que la présente Convention n'exprime pas les vues du CMI. Nous considérons les projets comme l'élucidation partielle des remarques générales de la résolution. On peut envisager le projet de convention comme un genre d'annexe établissant une des possibilités qui nous seraient données de régler ces problèmes, mais une seule possibilité et pas nécessairement la plus avantageuse. C'est pour cette raison que nous appuyons énergiquement la résolution et considérons qu'elle doit être votée avant que l'on ne discute la Convention qui ne sera considérée que comme un simple conseil donné à l'OMCI à sa demande quant à la meilleure façon de régler cette question.

M. McGovern, Irlande, (traduction) : Pour cette question, comme pour toute autre, nous désirons ardemment sauvegarder la réputation du CMI. Nous craignons, toutefois, que certains votes, ayant trait à ce sujet, et émis en Commission à cette Conférence, aient pu l'être avec la conviction que ce type de responsabilité, basé sur la faute bien qu'avec un renversement du fardeau de la preuve, sera repris dans la Convention. Les délégués qui ont apporté leurs voix pendant les travaux de commission pour la présente Convention auraient-ils suivi la même voie si la responsabilité avait été objective et si les limites de la responsabilité avaient été différentes de ce qu'elles semblent être à présent ? J'aimerais demander à la Conférence qu'elle réfléchisse à ce qu'il adviendra de la présente Convention lorsqu'elle nous quittera. Il est fort possible que le Commission Juridique se décide pour la responsabilité objective à l'opposé de la responsabilité basée sur la faute avec le fardeau de la preuve. Il se peut que de la Commission juridique de l'OMCI, la Convention aille à la Conférence Diplomatique qui, elle aussi, pourrait accepter le principe de la responsabilité objective. Une convention pourrait alors apparaître aux termes de laquelle la responsabilité incomberait au transporteur, aux termes de laquelle la responsabilité serait objective mais où les limites ne concorderaient

upon the carrier, in which liability is strict, and in which the limits of liability are altogether out of proportion to that which would be acceptable to this committee of experts.

It is the fear that this may happen which led us to suggest that an alternative solution ought at least to be examined. Perhaps we left it somewhat late in the day to introduce this alternative concept, but there we may claim that if we arrived at what we choose to think is wisdom late, we at least arrived at it.

We did submit to the International Working Group and the International Subcommittee a proposal on these lines. The work, alas, had already advanced to such a stage that it was almost impossible to reverse engines, but if the CMI produced a convention which, having been altered by IMCO and also again by the Diplomatic Conference, comes out in the end with liability on the carrier, strict liability, with fairly astronomical limits of liability, compulsory insurance may not be operable in practice. The Convention may be ratified by those States whose coasts are exposed to pollution or who have no tanker tonnage themselves. The major tanker-owning countries of the world may refuse to ratify the Convention. If this takes place, will the CMI look wise or foolish? We have always had a reputation of producing conventions which are practical working measures to produce uniformity in the law, and we greatly fear that if what I suspect may happen does happen, you may get a spate of unilateral legislation from the maritime countries who are worried about oil pollution, and in my view if this happens, the CMI will not have added to its reputation.

I appreciate that this Conference cannot at this late stage reverse itself. I think that this Conference must produce a text and I think it must produce a text which has appealed to a majority of the delegates here present. It would be folly on the part of the CMI not to send forward a text, not to send forward something on the lines which we have, but we do suggest for the reputation of the CMI that it might be wise to append to that text some note to indicate that it is a package deal, that if liability is to be imposed upon the carrier, liability must be based on fault albeit with a reversal of the burden of proof and, further, that if there is any question of imposing strict liability or of altering the limits of liability, these questions ought to be examined again because the decisions taken in the CMI were based on those propositions. If this is done, I am quite content. I believe then the CMI will have produced a draft, will have produced a useful draft, and will at least have covered itself in the event that

pas avec celles considérées comme acceptables par la présente commission de spécialistes.

C'est par crainte d'une telle éventualité que nous avons proposé qu'au moins l'on examine une solution de rechange. Il se peut que nous ayons introduit cette variante un peu tard mais nous pouvons dire ici que si nous sommes arrivés à nos fins avec un certain retard inspiré par la sagesse, au moins nous avons atteint notre but.

C'est dans cette idée qu'une proposition a été soumise au Comité de travail de la Commission Internationale. Les travaux, hélas, avaient progressé à un tel point qu'il fut, pour ainsi dire, impossible de renverser la vapeur, mais si le CMI présentait une convention qui, ayant été modifiée une première fois par l'OMCI et de nouveau par la Conférence Diplomatique, impose en fin de compte la responsabilité du transporteur, une responsabilité objective dont les limites seraient modérément astronomiques, l'assurance obligatoire ne pourrait pas être opérante dans la pratique. Les Etats sans littoral exposé à la pollution ou ne possédant pas de flotte de pétroliers pourraient ratifier la Convention. Les principaux pays mondiaux, propriétaires de pétroliers, peuvent refuser de ratifier la Convention. Le CMI passera-t-il alors pour sage ou pour sot ? Nous avons toujours eu la réputation de présenter des conventions qui sont des outils de travail pratiques pour l'application d'une uniformité législative et nous craignons vivement une avalanche de lois émanant des pays maritimes s'inquiétant de la pollution par les hydrocarbures si mes prévisions se réalisaient; dans cette éventualité, la réputation du CMI ne s'en trouverait pas, selon moi, rehaussée.

Je me rends très bien compte que la présente Conférence ne peut renverser la vapeur à cette heure tardive. Je suis d'avis que nous devons rédiger un texte qui aura été approuvé par la majorité des délégués ici présents. Ce serait pure folie de la part du CMI de ne pas présenter de texte préparé d'après les données en notre possession, mais j'aimerais avancer qu'il serait sage, pour la réputation du CMI, de joindre à ce texte une note indiquant qu'il s'agit d'une affaire bâclée, que si la responsabilité doit incomber au transporteur, elle sera basée sur la faute, quoiqu'avec renversement du fardeau de la preuve et que, en outre, si la question de responsabilité objective ou de modification des limites de la responsabilité se pose, ces problèmes devront être examinés une nouvelle fois, les décisions du CMI ayant été basées sur ces propositions. Je serai très heureux si les choses se passent ainsi. Je crois que le CMI aura alors créé un projet, un projet utile, et qu'au moins il sera à l'abri de tout blâme dans le cas où quelqu'un, faisant preuve de moins de sagesse que le CMI, s'emparerait de son travail et le réduirait en miettes.

C'est à ce sujet que nous sommes inquiets. Nous avons le sentiment que la situation se présente comme nous l'avons exposée, et si

someone else with less wisdom than the CMI takes the CMI's work and hacks it to pieces.

This is what we are concerned about. We feel that this is the reality of the situation, and if what I have said makes the slightest degree of sense to you, please consider whether or not in submitting this text you ought to submit an appendix, a note, to say the basis upon which you have arrived at your decisions.

Mr. Hasche, Germany : The German Delegation would like to support the proposition stated here from the Swedish Delegation. I think it is not necessary to repeat all the arguments explained by the Danish Delegation.

In short, the discussions during this week have demonstrated, on the one hand, the many difficult legal problems regarding the « Torrey Canyon » and other questions of the same nature. On the other hand, I think that the time is not indicated for us to come to a final decision because the discussions are not finished and so perhaps it is best to arrive at a convention and, at the same time, to point out that this is only a convention for the time being and for the present situation and to point out that it will be necessary to continue the discussions on an international basis.

Mr. Saario, Finland : The Delegation of the Finnish Association supports the Draft Resolution submitted by the Delegation of the Swedish Association. We do so, however, with the understanding that the adoption of the Draft Resolution does not prevent this Conference from adopting the Draft Convention as well. The Convention would, if adopted, constitute an intermediate solution pending a final solution of the whole problem. We feel, as the Swedish Association does, that the problem concerning the liability for oil pollution damage should be solved on a wider basis than that envisaged in the Draft Convention.

The maritime carriage of oil constitutes only a part of those activities which may cause oil pollution. Therefore, the problem, in our opinion, requires further consideration from a wider angle.

Mr. Higgins, United States : I shall be most brief. The United States Delegation not only expresses its appreciation and respect with regard to Lord Devlin's excellent remarks, but it also wholly supports his views, and we are unalterably opposed to the Swedish Resolution.

M. Gutt, Belgium : It is of course unsatisfactory, we all agree, to try and build a special system embodying new rules which break away with tradition to a certain extent for the purpose of dealing with

mes paroles ne sont pas trop dénuées de bon sens, veuillez décider si oui ou non, vous devez joindre une annexe au texte que vous présentez, une note expliquant la base à partir de laquelle vous êtes arrivés à vos décisions.

M. Hasche, Allemagne, (traduction) : La Délégation Allemande désire appuyer la proposition qui nous a été faite ici par la Délégation Suédoise. Je pense qu'il serait superflu de répéter les arguments avancés par la Délégation Danoise.

En bref, les débats que nous avons eus pendant la semaine ont fait apparaître les nombreux problèmes juridiques visant le « Torrey Canyon » et les autres questions de même ordre. Je crois, d'autre part, que le moment n'est pas propice à une décision, les discussions n'étant pas encore terminées; il vaudrait peut-être mieux s'en tenir à une convention, tout en faisant remarquer qu'il ne s'agit que d'une convention provisoire et que l'on devra poursuivre les débats sur une base internationale.

M. Saario, Finlande (traduction) : La Délégation de l'Association Finlandaise appuie le projet de résolution proposé par la Délégation de l'Association Suédoise, à condition, cependant, que l'adoption du projet de résolution ne fasse pas obstacle à l'adoption du projet de convention par la conférence. Si la Convention est adoptée, nous aurons une solution intermédiaire en attendant de trouver la solution définitive à tout le problème. Tout comme l'Association Suédoise, nous estimons que le problème qui touche la responsabilité pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures devrait être résolu sur une base plus étendue que celle envisagée dans le projet de convention.

Le transport maritime des hydrocarbures ne constitue qu'une partie des facteurs pouvant déterminer la pollution. C'est pourquoi, à notre avis, ce problème demande à être étudié sous un angle plus étendu.

M. Higgins, Etats-Unis (traduction) : Je vais être très bref. La Délégation des Etats-Unis désire non seulement exprimer son appréciation et sa considération pour les excellentes remarques formulées par Lord Devlin, mais appuie entièrement son point de vue et est immuablement opposée à la résolution suédoise.

M. Gutt, Belgique (traduction) : Nous sommes tous d'accord qu'il est évidemment peu satisfaisant d'essayer d'échafauder un système spécial englobant de nouvelles règles qui, afin de traiter d'un type de problème particulier, s'éloignent jusqu'à un certain point des traditions. Mais où je ne suis pas d'accord, c'est lorsque la Délégation Canadienne dit que ce problème pourrait être réglé par l'industrie pétrolière, dès

one particular kind of problem. But, where I cannot agree with what was said on behalf of the Canadian Delegation, is that that problem could be dealt with by the oil industry, either now or in due course. It cannot be dealt with in due course; it must be dealt with now!

If we do not insist on dealing with it now, we know very well how it is going to be dealt with. It is going to be dealt with by a Convention imposing not strict but absolute liability on the shipowner with very high, or inexistent limits of liability. Whether that Convention or any other on this subject will be ratified, is, of course, quite a different problem.

Although it is not satisfactory, from a purely intellectual point of view to devote so much effort to the part solution of a limited problem, we must always bear in mind that this problem is acute, because for the first time in the maritime field, the people directly involved are not, simply by conflict of interest, shipowners, shippers, underwriters, what have you. People vitally involved are Governments, and they will see to it that something is done and done quickly.

We have been asked to assist them and it is our duty to assist them. We are supposed to be experts in the field of Maritime Law. If we carry the Swedish Resolution, as drafted, there can be no misunderstanding: Read it again — all there is to it, in substance, is that it is not reasonable to deal with the problem as we have done, and that it must be studied on a wider scope. There is no misunderstanding at all as to the Resolution as drafted.

It means, as Lord Devlin has said, that we have worked for nothing for all this time now.

It is not because we have worked for nothing that I should oppose the Swedish amendment. If the Swedish amendment showed us that we had been working the wrong way, I would be the first to say: « You are quite right, let us try something else! » But I am afraid that we have not been working the wrong way. We are not satisfied because we are dealing here with a part problem, but what has been suggested, liability on the industry, that is another part solution of the problem. If you come up much later, too late of course, with a convention putting the onus of compensation on the industry, or directly on the industry for oil pollution, someone else will come here and tell you: « Why are you dealing only with oil? There are other industries that can well bear the burden of compensation for what they have done ». It is quite true.

What the situation really is, is to sum up that we are faced basically with a maritime problem, because it is the maritime problem which Governments decided to study after the wreck of the « Torrey Canyon », and on which they have asked our advice. Oil rigs have nothing to do with the matter. Having been told to study this maritime problem, we have done so. At an early stage, the possibilities

à présent ou en temps opportun. Ce n'est pas en temps opportun qu'il devra être réglé, mais dès à présent.

Si nous n'insistons pas pour que cette question soit résolue dès à présent, nous savons très bien de quelle façon elle le sera : par une convention faisant incomber non pas la responsabilité objective, mais la responsabilité causale, au propriétaire du navire avec une limitation de sa responsabilité très élevée ou inexistante. Savoir si cette convention, ou une autre se référant à cette question, sera éventuellement ratifiée, c'est, évidemment, une toute autre histoire.

Consacrer tant d'efforts à la solution partielle d'un problème limité ne se justifie pas au point de vue intellectuel, mais nous devons toujours nous rappeler que ce problème est épineux, car c'est la première fois dans le domaine maritime que les personnes directement visées ne sont pas propriétaires de navires, chargeurs, assureurs, et ainsi de suite, simplement parce qu'il y a conflit d'intérêts. Ce sont les gouvernements qui sont directement intéressés et ils veilleront à ce que l'on fasse quelque chose et à ce qu'on le fasse rapidement.

On nous a demandé de leur venir en aide et c'est notre devoir de le faire. Nous sommes censés faire autorité dans le domaine du droit maritime. Si nous votons la résolution suédoise dans sa rédaction actuelle, il ne peut y avoir aucun malentendu. Relisez-la — tout ce qu'elle contient en substance, c'est qu'il n'est pas raisonnable de traiter le problème comme nous l'avons fait et que nous devons l'étudier dans une optique plus large. Aucune méprise n'est possible sur la résolution telle qu'elle a été rédigée.

Comme Lord Devlin en a fait la remarque, cela revient à dire que tous nos efforts ont été vains.

Ce n'est pas parce que nos efforts ont été vains que je m'insurge contre l'amendement suédois. Si, aux termes de cet amendement, il était clair que nous avons fait fausse route, je serais le premier à m'écrier « Vous avez raison, essayons autre chose ! » Mais je ne crois pas que nous ayons fait fausse route. Nous ne sommes pas satisfaits parce que nous nous occupons ici d'une face du problème, mais ce qui a été proposé, c.à.d. rendre l'industrie responsable, n'est qu'une autre face du problème. Si, beaucoup plus tard, bien trop tard, évidemment, vous proposez une convention plaçant le fardeau de l'indemnité sur l'industrie, ou directement sur l'industrie ayant provoqué la pollution par hydrocarbures, on viendra vous dire ici : « Pourquoi ne vous occupez-vous que des hydrocarbures ? D'autres industries peuvent tout aussi bien assumer le fardeau de l'indemnisation pour ce qu'elles ont entrepris ». Cela est tout à fait exact.

Si nous désirons vraiment voir les choses en face, nous devons faire front à un problème maritime à partir de la base même car il s'agit bien d'un problème maritime dont l'étude fut décidée par les gouvernements qui, après le naufrage du « Torrey Canyon » nous de-

of putting the onus of liability on someone other than the ship-owner have been discussed and rejected. They could have been re-introduced here by presenting a paper before or at the beginning of the Conference with, shall we say, a « workable scheme » for putting this onus elsewhere. I am afraid that this has not been done. Therefore, I believe that if we are to go on playing any useful role at all, we would employ our time better in examining the draft which we have prepared and discussed, whilst keeping in mind the possibility of a resolution, and I must say I was painfully surprised when I read the Swedish Resolution because I thought that this would have been a resolution to which I would have been the first to succumb, and a resolution to the effect that this Conference had prepared rules imposing liability, imposing special liability on the carrier of oil, on the basis that it was to be a liability based on fault with a reversal of the burden of proof, but if the Governments concerned felt that the protection of the victims involved the necessity of providing strict liability, then consideration should be given to another onus of liability and possibly liability based on cargo. That sort of resolution I would have understood and approved. This sort of resolution, I regret to say, if it is passed, I think that we should no longer be doing any useful work and I, for one, will no longer participate in it.

Mr. Hasche, Germany : Perhaps it would be best, first to discuss the draft Convention produced by the Sub-Committee, and afterwards, to discuss the proposition of the Swedish Delegation about their resolution. We could drop at the moment the considerations about the Swedish proposals and begin with the Draft Convention, and then come back to the Swedish proposition.

Mr. Warot, France, (translation) : The French Delegation has perused the resolution submitted by the Swedish Delegation with much interest; however, most of us believe that the problem is badly presented.

Are we to understand that this is an interlocutory notion, namely, that it will be necessary to ask the Assembly to choose between the considerable amount of work which has been accomplished up to the present, or a situation that would consist in working on other bases. The French Delegation could not accept such a suggestion.

If, on the contrary, it is simply a question of making a simple recommendation to IMCO that the problem is extremely vast and extends beyond the framework of sea carriage as exclusively envisaged until now, we might agree.

mandèrent conseil. Les derricks pétroliers n'ont rien à voir dans cette affaire. Ayant été priés d'étudier ce problème maritime, nous nous sommes acquittés de notre tâche. Au stade initial, nous avons discuté et finalement rejeté l'éventualité de mettre le fardeau de l'indemnité sur une personne autre que le propriétaire du navire. Cette éventualité aurait pu être réintroduite ici grâce à une communication que nous aurions présentée au début ou à la fin de la Conférence avec, disons, un « système maniable » nous permettant de placer le fardeau ailleurs. Ceci n'a pas été fait. Je pense donc que, si nous voulons continuer à jouer un rôle utile, notre temps serait plus profitablement employé à examiner le projet que nous avons préparé et discuté, tout en retenant l'idée qu'une résolution pourrait se faire jour; je dois à la vérité de dire que j'ai été péniblement surpris lorsque j'ai lu la résolution suédoise, car j'imaginai qu'il allait surgir une résolution à laquelle j'aurais été le premier à souscrire, une résolution suivant laquelle la présente Conférence aurait mis sur pied des règles imposant la responsabilité, une responsabilité spéciale au transporteur d'hydrocarbures, sur base d'une responsabilité établie sur la faute, avec renversement du fardeau de la preuve, mais dans l'éventualité où les gouvernements intéressés auraient estimé que la protection des victimes rendait la responsabilité objective nécessaire, il aurait fallu examiner un autre mode d'indemnisation et, peut-être, la responsabilité basée sur la cargaison. C'eût été le type de résolution que j'aurais compris et approuvé. Quant à la résolution que nous examinons, je suis au regret de devoir dire que, si nous l'adoptons, j'estime que nos travaux ne seront plus utiles et, en ce qui me concerne, je n'y prendrai plus part.

M. Hasche, Allemagne, (traduction) : Peut-être vaudrait-il mieux discuter en premier lieu, le projet de convention qui a été soumis par la Commission et, ensuite, la proposition de la Délégation Suédoise concernant leur résolution. Nous pourrions, pour le moment, laisser de côté les observations qui ont été faites à la suite des suggestions suédoises et commencer par le projet de convention, quitte à reprendre ensuite la proposition suédoise.

M. Warot, France : C'est avec beaucoup d'intérêt que la Délégation Française a pris connaissance de la résolution présentée par la Délégation Suédoise; la plupart d'entre nous pensent cependant que le problème est mal posé.

Doit-on considérer qu'il s'agit d'une motion préjudicielle, à savoir qu'il y a lieu de demander à l'Assemblée de faire un choix entre le travail considérable qui a été fourni jusqu'à ce jour ou une position qui consisterait à travailler sur d'autres bases ? La Délégation Française ne pourrait accepter une telle proposition.

Si, au contraire, il ne s'agit que d'une simple recommandation

We wonder whether the proposal which the German Delegation has just put forward isn't the wisest. Let us first work on the text so painstakingly but intelligently drawn up by all; we shall then see if we can combine it with a commentary reading, for instance, as follows : « Here is what our Swedish friends, supported by an important section of this assembly, propose... »

Finally, it will be for the IMCO to decide whether the proposal, of Swedish origin, is worth retaining.
(Applause)

Mr. Rein, Norway : Both Lord Devlin and Mr. Gutt pointed out, and quite correctly, that one of the first problems which the working group which started this work was faced with, was the problem of choosing between what has now been called the maritime solution and what the Swedes have called the industry solution. It is also perfectly true, as Lord Devlin said, that the choice made by that small working group really was decisive for the development of the work. It was very difficult at any later stage to introduce something basically different. I should perhaps add that I myself was one of those most strongly in favour of the maritime solution and not the industry solution. But the fact is that when the preliminary draft was presented to the General Assembly, this basic choice was prejudiced to a certain extent because there was a draft on those lines and nothing on alternative lines, and no preparation has been carried out for the purpose of presenting an alternative on the lines so strongly recommended by Ireland and Sweden.

It should also be said, I think, that although it is correct that IMCO approached CMI because the CMI people are supposed to be experts in this field, it is fair to say that the advice or the advices and the recommendations given by CMI to IMCO reflect more what CMI thinks that IMCO wishes than what CMI themselves feel is the correct solution. When one goes to a doctor, one wants to have his advice; he is the expert, and not the advice which he thinks that the patient would be happy with. So I can very well understand the Swedish attitude and we will support it because it transpired the other day in this Plenary Session that the maritime solution was adopted by a very, very small margin indeed. And this reflects, I understand, in the view of the Swedish Association, the feeling that if there had been a prepared alternative on the lines they advocate, it would have won. I do not think we make ourselves ridiculous by adopting the resolution, and, of course, as other speakers have pointed out, you may vote for

par laquelle nous exprimerions à l'IMCO notre sentiment que le problème est très vaste et qu'il déborde du cadre du transport maritime qui a été exclusivement envisagé jusqu'à ce jour, alors, nous pourrions marquer notre accord.

Nous nous demandons si la proposition qui vient d'être formulée par la Délégation Allemande n'est pas la plus sage. Travaillons d'abord sur le texte laborieusement mais intelligemment établi par tous; nous verrons ensuite s'il y a lieu d'assortir ce texte d'un commentaire disant par exemple : « Voici ce que nos amis suédois, soutenus par une importante fraction de cette assemblée, proposent... »

En définitive, ce sera à l'IMCO de décider si cette proposition d'origine suédoise est digne d'être retenue. (Applaudissements).

M. Rein, Norvège (traduction) : Lord Devlin et M. Gutt nous ont signalé avec raison qu'un des premiers problèmes auxquels le groupe de travail s'était attaqué et auxquels il devait faire face était celui de choisir entre ce qu'on a appelé la solution maritime et ce que les Suédois appellent la solution industrielle. Il est également certain, comme l'a dit Lord Devlin, que le choix arrêté par ce groupe de travail restreint a, en effet, influencé la marche des travaux. Il aurait été très difficile d'introduire une conception de base différente à un stade ultérieur. Je dois peut-être ajouter que j'ai été, pour ma part, l'un de ceux qui appuyaient fermement la solution maritime plutôt que la solution industrielle. Mais le fait est que, lorsque le projet préliminaire fut présenté à l'Assemblée Générale, le choix de base fut entravé dans une certaine mesure car un projet s'inspirant de la première conception existait, alors que rien n'existait, qui eût été basé sur la seconde conception; aucune disposition n'a été prise dans l'intention de soumettre une variante s'inspirant de la conception recommandée si vigoureusement par l'Irlande et la Suède.

Je crois que l'on doit également ajouter que, bien que l'OMCI ait effectivement pris contact avec le CMI parce que ses membres sont censés faire autorité dans ce domaine, il serait juste de préciser que le conseil ou les conseils ou les recommandations prodigués sont d'avantage le reflet de ce que le CMI croit être les désirs de l'OMCI plutôt que ce que le CMI croit être la bonne solution. Lorsqu'on se rend chez le docteur, on lui demande conseil; c'est lui l'expert et il ne donnera pas le conseil qui pourrait faire plaisir à son client. Je comprends donc fort bien l'attitude suédoise et nous appuierons sa résolution car il est certain que l'autre jour, à la session plénière, la solution maritime fut adoptée par une majorité très réduite. Ceci, je crois, est la preuve, que si l'on avait rédigé une variante s'inspirant de la recommandation suédoise, elle aurait été votée. Je ne crois pas que nous nous rendions ridicules en adoptant cette résolution et, comme d'autres orateurs nous l'ont déjà signalé, nous pouvons d'ailleurs

the recommendation and still vote for this draft convention because, at the present time, IMCO itself is very much concerned with exactly the same problem and the « Santa Barbara » incident is on the agenda of IMCO. This, at least, has happened since the working group directed the course we are going to steer. So, if this Convention is presented to IMCO, basically in the form it has now, why not at the same time point out that the alternative solution which was rejected originally may merit some new consideration ?

Lord Devlin, Great Britain : If I may be allowed one brief and final word in this debate, it would be this. Of course you find here as you find in every conference that this body has even considered a divergence of views. You find a minority who do not get their way and who naturally therefore feel that the convention is not the best sort of convention that can be produced. By all means when this Convention is put to the vote let them express their views and if by any chance the result of it is that the Convention is not accepted, well, it would be tragic but it would not be foolish. But to say to IMCO : « We do not either accept the Convention or not, we merely tell you because whatever may be said about all the preamble to this resolution and all that has been said about a draft being helpful and the rest of it . . . » IMCO and the rest of the world are going to look at the two final words of the recommendation, the advice, « study the problem ». And if at the end all we say to IMCO is : « Do what you yourselves decided to do, two years ago, study the problem », we shall look foolish. Better there be a tragedy than a comedy.

Mr. Spiliopoulos, Greece, (translation) : I believe that there is a certain amount of confusion in this assembly regarding a problem which has arisen from the fact that we are confronted with two proposals which, in a certain sense, run parallel.

We are concerned, on the one hand, with the proposal by the Irish Delegation and, on the other hand, with the proposal by the Swedish Delegation. I think we must clarify those two different points of view.

The Irish Delegation has suggested that we adopt a different principle of liability in our Convention. They would like us to agree that the liability does not lie with the sea carrier but with the shipper, or if you prefer, with the cargo owner. The practical aspects of this solution are really imposing, if I may say so, in comparison with the results obtained when we base ourselves on the liability of the sea carrier.

voter la recommandation tout en votant également le présent projet de convention car, à l'heure actuelle, l'OMCI, lui-même, est en butte à précisément le même problème et l'accident du « Santa Barbara » est précisément à l'ordre du jour à l'OMCI. Ceci s'est, au moins, passé depuis que le groupe de travail nous a montré la voie à suivre. Donc, si la présente Convention est soumise à l'OMCI dans la forme actuelle, pourquoi ne pas lui signaler, par la même occasion, que la solution de rechange, qui a été rejetée à l'origine, est peut-être digne d'un nouvel examen ?

Lord Devlin, Grande-Bretagne, (traduction) : Permettez-moi de dire quelques mots pour terminer cette discussion. Evidemment, il y a à cette conférence, comme à toute conférence, une assemblée où les opinions sont partagées. Il y a une minorité qui ne fait pas ce qu'elle veut et qui, naturellement, a l'impression que la présente Convention n'est pas la convention rêvée. Lorsque l'on votera la Convention, il est certain que cette minorité pourra exprimer son opinion et si, par hasard, il s'ensuit que la Convention n'a pas été acceptée, ce serait tragique mais ce ne serait pas ridicule. Mais si nous disons à l'OMCI : « Nous n'acceptons ni ne repoussons la Convention, nous vous en faisons part simplement parce que, après tout, tout ce qui a été dit concernant le préambule à cette résolution et tout ce qui a été dit concernant la nécessité d'un projet et la suite... », l'OMCI et le reste du monde s'obnubileraient sur les deux derniers mots de la recommandation, c.à.d. « étudiez le problème ». Et si, en fin de compte, nous ne pouvons dire à l'OMCI que : « Faites ce que vous avez décidé vous-même il y a deux ans. Etudiez le problème », nous aurons l'air ridicules. Une tragédie vaut mieux qu'une comédie.

M. Spiliopoulos, Grèce : Je crois qu'à cette assemblée règne une certaine confusion à propos du problème qui a surgi du fait que nous sommes en présence de deux propositions qui, dans un certain sens, sont parallèles.

Il s'agit, d'une part, de la proposition de la Délégation Irlandaise et, d'autre part, de la proposition de la Délégation Suédoise. Je crois qu'il faut faire la lumière sur ces deux différents points de vue.

La Délégation Irlandaise nous a proposé d'adopter, dans notre Convention, un principe différent de responsabilité. Elle nous demande d'accepter que cette responsabilité n'incombe pas au transporteur maritime, mais au chargeur ou, si vous préférez, au propriétaire de la marchandise. Les aspects pratiques de cette solution sont vraiment grandioses, si je puis m'exprimer ainsi, par rapport au résultat que nous obtenons en nous basant sur la responsabilité du transporteur maritime.

Je ne vais pas vous exposer maintenant en détail les différences

I shall not, at this stage, set forth in detail the difference between the two solutions. I simply want to clarify the problem.

On the other hand, the proposal from the Swedish delegate goes much too far. It endeavours to solve the problem of pollution in general. It mentions the « Santa Barbara » and other similar cases. But we must not lose sight of the fact that the Comité Maritime International cannot, or more exactly, must not, deal with problems which are situated outside the problems of the sea and sea carriage. That is the field in which juridical problems should concern the CMI and not in the field of pollution problems which may result from incidents occurring outside of sea carriage.

Concerning such incidents, I agree with the Swedish Delegation that perhaps IMCO or another world organization may deal with them. But, for our part, what concerns us is pollution occurring following sea carriage.

That is the problem and that is why we cannot accept the proposal of the Swedish Delegation recommending that we put off our decision and deal with the question on a general plane. In which case, as Lord Devlin has just told us, the position of the Comité Maritime International would really be ridiculous. After all that has happened, after all that is behind us, we cannot remain still. We must state our opinion and our decision.

Even at the last moment, a solution must be found which will bear witness to the fact that the Comité Maritime International desired to give voice to an opinion universally expressed.

I have a feeling that we are generally agreed that the solution proposed in the Convention is not satisfactory. If we had the time to prepare a second convention proposition along the lines indicated at the Subcommittee meeting by the Netherlands Delegate, that would have been the best solution. But as time is short, I propose, in the name of the Hellenic Delegation, a general reservation to the effect that the Convention would perhaps show better results if we were to base ourselves on liability of the shipper or of the cargo owner.

Mr. Busha, IMCO : Since the CMI and IMCO began their joint work on the « Torrey Canyon » questions, this is the first Plenary Conference of your organization, and I, therefore, ask and am very grateful for a moment of your time to tell you that it has been as much an honour as a pleasure to take part in this Conference as an observer from IMCO. On behalf of the Secretariat-General of IMCO, I thank you and our hosts for that privilege.

qui existent entre les deux solutions envisagées. Je tiens simplement à préciser les aspects du problème.

D'autre part, la proposition de la Délégation Suédoise va beaucoup trop loin. Elle veut résoudre le problème de la pollution en général. Elle nous parle du « Santa Barbara » et d'autres cas similaires. Mais nous ne devons pas oublier que le Comité Maritime International ne peut pas, ou plus exactement, ne doit pas s'occuper de problèmes en dehors de ceux de la mer et du transport maritime. C'est dans ce domaine-là que les problèmes juridiques doivent l'intéresser et non pas dans le domaine des problèmes de la pollution qui peut provenir d'incidents se situant en dehors du transport maritime.

En ce qui concerne ces incidents, je suis d'accord pour dire, avec la Délégation Suédoise, que c'est peut-être l'OMCI, ou une autre organisation mondiale, qui peut s'en occuper. Mais, en ce qui nous concerne, ce qui nous intéresse, c'est la pollution qui peut se produire par suite d'un transport maritime.

Tel est le problème et voilà pourquoi nous ne pouvons pas accepter la proposition de la Délégation Suédoise, qui nous conseille de remettre notre décision et d'envisager la question sur un plan général. Dans ce cas, comme vient de le dire Lord Devlin, la position du Comité Maritime International serait vraiment ridicule. Après tout ce qui s'est passé, après tout ce que nous avons derrière nous, nous ne pouvons pas ne pas bouger. Nous devons émettre notre opinion et faire part de notre décision.

Même au dernier moment, nous devrions trouver une solution qui prouverait que le Comité Maritime International a tenu à refléter une opinion mondialement exprimée.

J'ai le sentiment qu'en général, nous sommes d'accord pour dire que la solution proposée dans la Convention n'est pas satisfaisante. Si nous avions eu le temps de préparer une deuxième proposition de Convention, dans le sens indiqué en Commission par la Délégation Néerlandaise, c'eût été la meilleure solution. Mais étant donné que le temps nous fait défaut, je propose, au nom de la Délégation Hellénique, de faire une réserve générale en disant que la Convention aboutirait peut-être à de meilleurs résultats si nous nous basions sur la responsabilité du chargeur ou du propriétaire de la marchandise.

M. Busha, OMCI, (traduction) : La présente Conférence est la première Conférence Plénière tenue par votre organisme depuis que le CMI et l'OMCI poursuivent leurs travaux combinés sur les questions soulevées par le « Torrey Canyon » et je vous suis reconnaissant de m'avoir accordé quelques minutes pour vous dire que c'est aussi bien un honneur qu'un plaisir pour moi d'avoir participé aux travaux de la présente Conférence en tant qu'observateur de l'OMCI. Au nom

Prominent among the matters that I have observed here and heretofore are your admirable methods of work. A steady application of expert opinion to real problems, clearly isolated and described, seems to realize your goals in a remarkably short space of time.

Consider : it is two years ago — almost to this week — since the « Torrey Canyon » incident occurred and was appalling the world. That was the year of a Brussels Diplomatic Conference, and during friendly discussions there a plan of CMI-IMCO collaboration was initiated and inaugurated during the following months. In seven or eight concentrated sessions of work at IMCO alone, and in many working meetings of your Subcommittee, we, and I say we as the two organizations, have arrived in a year and a half at a comprehensive grasp of problems on which maritime law remains even now rudimentary, without landmark decisions, and without treaty regulation or uniformity.

Pretty good, I would say, and something on which this Conference may well congratulate itself.

May I also remark how successfully the two organizations have together passed over those turbid, deltaic waters of inter-governmental activity to which Mr. Pineus referred on Monday. They seem, at least on this occasion, to have been almost as brisk as a Japanese mountain stream. A year and a half on a very important, highly interesting and complex problem.

May I deviate here just briefly. The delegate of Sweden has pointed out that the larger view of pollution extends beyond the world of shipping, and the Delegation of Norway has also observed that we at IMCO are aware of this. It is true, we are. The employment of drilling rigs, the exploitation of the deep ocean floor — these and other activities may create pollution in the environment. Even this morning, you see in the morning paper here in Tokyo a reference to a decision taken at New York to deal in the General Assembly of the United Nations with the problem of environmental pollution. There are a number of problems and a number of international organizations concerned, but IMCO, like the CMI, is a maritime organization, and we are now dealing with pollution resulting from the carriage of oil by ships. Now, if further studies are needed, and I am certain that the CMI would join readily in helping us with them, I am moved to believe that few here present would wish to cast our work achieved to date into that mould rather than press forward with the solutions foreseen for a Conference in November 1969. It will, I submit, be an important consideration here, whether that would not be tantamount

du Secrétariat-général de l'OMCI, je vous remercie, ainsi que nos hôtes, d'avoir bien voulu me concéder ce privilège.

De tout ce que j'ai pu voir ici et aux conférences précédentes, ce sont vos admirables méthodes de travail qui m'ont le plus impressionné. Une utilisation continue d'opinions compétentes en ce qui concerne de véritables problèmes, bien dépouillées et clairement présentées, vous permet, semble-t-il, d'atteindre vos objectifs en un temps remarquablement court.

Considérons les événements : il y a deux ans — à une semaine près — survint l'accident du « Torrey Canyon » et le monde fut frappé d'épouvante. C'est cette même année qu'une Conférence Diplomatique eut lieu à Bruxelles et qu'à la faveur de débats propices un plan de collaboration CMI-OMCI fut amorcé et inauguré dans les mois qui suivirent. Après sept ou huit sessions de travail rapidement mené par l'OMCI, et de nombreuses réunions de travail par votre Commission, nous sommes arrivés en l'espace d'un an et demi, (et par « nous » j'entends bien nos deux organismes), à saisir au sens très large du terme les problèmes à propos desquels le droit maritime est, même actuellement, à l'état embryonnaire, sans décisions-repères et sans règlements ou uniformité conventionnels.

Assez bien joué, pourrais-je dire, et avec un résultat dont la présente Conférence peut tirer quelque fierté !

Puis-je également évoquer de quelle façon nos deux organismes ont réussi à franchir les eaux fangeuses et « deltaïques » de l'activité inter-gouvernementale dont Monsieur Pineus a fait état lundi dernier. Ils semblent avoir fait preuve, tout au moins cette fois-ci, d'une vivacité calquée sur un ruisseau de montagne japonais. Un an et demi pour un problème de haute importance, extrêmement intéressant et extrêmement complexe !

Puis-je laisser cette question de côté pendant quelques brefs instants. Le délégué suédois nous a signalé que la question de pollution, prise au sens le plus large, s'étendait au delà du monde maritime et le délégué norvégien a déclaré que l'OMCI en avait pris connaissance. Ceci est exact. L'emploi d'installations de forage, l'exploitation des grands fonds océaniques et d'autres activités du même genre peuvent être la cause d'une pollution environnante. Ce matin même, nous lisons dans la presse de Tokyo qu'une décision avait été prise à New York afin que l'Assemblée générale des Nations Unies soit saisie du problème de la pollution environnante. Il y a plusieurs problèmes et il y a plusieurs organismes internationaux, mais l'OMCI, tout comme le CMI, est un organisme maritime et la question qui nous intéresse traite de la pollution résultant du transport d'hydrocarbures par des navires. A présent, si la question exige de nouvelles recherches, (et j'ai la certitude que le CMI se joindrait alors résolument à nous pour les faire) je suis porté à croire que peu de membres ici présents désirent

to accepting that we must let our work trickle slowly, slowly, through that delta of international organizations. In saying this I in no way wish to denigrate the idea that this Conference, in setting forth the text of a draft Convention, should not clearly set out all feasible alternatives and should not, as was suggested by the Delegations of France and Ireland, make known to the IMCO Legal Committee meeting later this month, that the points of dispute which we are discussing this morning should be raised in the IMCO forum and its Conference.

Returning briefly to my more general statement, I want to say that we wish this collaboration with the CMI to continue on other real problems, and to expand profitably and practically the work that we are doing together. I am constantly called upon to remind others, although not myself, that the CMI and IMCO complement each other; the two organizations are complementary. There is no competition, nor overlapping in function, and I take the liberty of thinking that the « Torrey Canyon » work, novel as it was by being of governmental origin — as has been pointed out to you — has provided a rational precedent for a new phase in the development of uniform maritime law. In saying how much we esteem this co-operation, Mr. President, I only repeat what the Council and Legal Committee of IMCO have said, and again have said, in particular in the resolution of the fourth extraordinary Assembly, where it expressed its deep appreciation of the fruitful co-operation with the CMI. That was the same resolution in which they decided to call the Conference in November 1969, which is virtually upon us.

If you would permit me one more moment, I must add for IMCO a word of profound thanks to you, to Lord Devlin, and to the members of the International Sub-Committee « Torrey Canyon » for your individual contributions to the work we have jointly undertaken. To you as spokesmen and sources of intellectual illumination in resolving complex legal problems, the Secretary-General and indeed the whole organization of IMCO want me to address our tribute of admiration, and to thank you greatly. (Applause).

(To be followed in Documentation CMI 1970-I).

abandonner en faveur de ce nouveau projet tout le travail accompli jusqu'à ce jour, plutôt que d'activer les solutions déjà élaborées en vue de la Conférence de novembre 1969. J'avoue que nous devons alors nous demander sérieusement si une telle attitude n'équivaudrait pas à admettre que nos travaux devront couler goutte à goutte, lentement, très lentement, à travers ce delta d'organismes internationaux. Bien que m'exprimant ainsi, je ne veux en aucune façon dénigrer l'idée que la présente Conférence, lorsqu'elle prépare le texte d'un projet de convention, ne doit pas, par la même occasion, exposer clairement toutes les autres solutions possibles et ne doit pas, comme l'ont suggéré les Délégations Française et Irlandaise, porter à l'attention du comité juridique de l'OMCI qui se réunit plus tard ce mois-ci son désir de voir les propos que nous tenons ce matin même, soulevés au sein de l'OMCI ainsi que lors de sa conférence.

Revenant brièvement sur mon exposé plus général, je voulais vous dire que nous désirons poursuivre notre collaboration avec le CMI relativement à d'autres véritables problèmes et que nous désirons aussi que les travaux menés ensemble aillent en s'étendant positivement à notre avantage mutuel. Je suis constamment invité à rappeler aux autres — pas à moi-même — que le CMI et l'OMCI se complètent; les deux organismes sont complémentaires. Il n'existe ni rivalité, ni chevauchement de fonctions et je me permets de penser que les travaux, en ce qui concerne le « Torrey Canyon », d'une facture originale par leur source gouvernementale — comme on vous l'a signalé — constituent un précédent logique pour une nouvelle phase dans l'évolution du droit maritime uniforme. En vous disant à quel point nous faisons cas de cette coopération, je ne fais que répéter ce que le Conseil et le Comité juridique de l'OMCI avaient déclaré et viennent encore de déclarer, notamment dans la résolution à la quatrième assemblée extraordinaire lorsqu'ils y exprimèrent toute leur appréciation pour la coopération fructueuse avec le CMI. C'est dans cette même résolution qu'il fut décidé de réunir la Conférence en novembre 1969, ce qui en fait est très proche.

Si vous voulez m'accorder encore quelques instants, j'aimerais ajouter quelques mots d'extrême reconnaissance de la part de l'OMCI, à vous-même, à Lord Devlin et aux membres de la Commission Internationale du « Torrey Canyon », pour vos contributions individuelles aux travaux que nous avons poursuivis conjointement. Le secrétaire général et, en vérité, toute l'organisation de l'OMCI m'a prié de vous présenter, en tant que porte-paroles et source d'inspirations intellectuelles grâce auxquelles ont pu être résolus des problèmes juridiques complexes, leur hommage et admiration et leurs vifs remerciements. (Applaudissements).

(Suite dans Documentation CMI 1970-I).

AMENDMENTS

TC - T - 5

BELGIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW,
BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION AND
ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITIMO

PROPOSED AMENDMENT

Article 3

Substitute the following wording for the existing text :

« No claim in respect of pollution damage shall be made otherwise than against the owner and in accordance with the provisions of this Convention. Nothing herein shall however prejudice any claim against persons other than those concerned in the operation, navigation or management of the ship and any right of recourse of the owner. »

TC - T - 6

THE JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION and
THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE
UNITED STATES

PROPOSED AMENDMENT

Article 5

Insert « 1,000 » in the blank space left in Paragraph 1.

AMENDEMENTS

TC - T - 5

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 3

Remplacer le texte actuel par le texte suivant :

« Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être formée autrement que contre le propriétaire et sur base des dispositions de la présente Convention. Toutefois, aucune disposition du présent article ne porte atteinte ni aux créances contre des personnes autres que celles participant à la navigation, à l'exploitation ou à l'administration du navire ni au droit de recours du propriétaire. »

TC - T - 6

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME
et ASSOCIATION DES ETATS-UNIS DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 5

Insérer « 1.000 » dans l'espace vide au paragraphe 1.

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE « TORREY CANYON »
(DRAFTING COMMITTEE)
INTERNATIONAL DRAFT CONVENTION

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the dangers of maritime pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by the escape of oil from ships arising from maritime casualties,

Desiring to adopt uniform international principles and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

Have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing vessel carrying oil in bulk.
2. « Person » means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. « Owner » means the person or persons registered as the owner of the ship.
4. « Oil » means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, which is carried on board a ship as cargo in the bunkers of such ship.
5. « Pollution damage » means loss caused or damage done, outside the ship, by contamination resulting from the escape of oil from the ship, wherever such escape may occur, and includes the costs of preventive measures.
6. « Preventive measures » means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
7. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

COMMISSION INTERNATIONALE « TORREY CANYON »

(COMITE DE REDACTION)

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients des dangers de pollution maritime résultant du transport maritime mondial d'hydrocarbures en vrac,

Convaincus du besoin de s'assurer qu'une indemnité appropriée se trouvera à la disposition des victimes de dommages dus à une perte d'hydrocarbures de navires à la suite d'un accident maritime,

Désireux d'adopter des principes et une procédure uniformes afin de déterminer les questions de responsabilité et de prévoir, dans de tels cas, une indemnité appropriée,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac comme cargaison.

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

3. « Propriétaire » signifie la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé.

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

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

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

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

Article 2

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

*Article 3 **

No claim in respect of pollution damage shall be made against anyone other than the owner and in accordance with the provisions of this Convention.

Nothing herein shall, however, prejudice any claim against persons other than those concerned in the operation, navigation or management of the ship or any right of recourse of the owner.

Article 4

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

Article 5

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

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

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

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

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

(*) Note: This amendment is based upon the proposed amendment TC-T-5 which has yet to be discussed by the Commission.

Article 2

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

Article 3 *

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être introduite contre une personne autre que le propriétaire et conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutefois, aucune disposition du présent article ne porte atteinte à une créance contre des personnes autres que celles participant à l'exploitation, à la navigation ou à l'administration du navire ou à tout droit de recours du propriétaire.

Article 4

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

Article 5

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

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

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

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

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

(*) Note : Le présent amendement est basé sur la proposition d'amendement TC-T-5 devant encore être débattue par la Commission.

sation, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

c) However, no person other than the owner shall be entitled to any rights under paragraphs a) and b) if he was to blame in whole or in part for the escape of oil.

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

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

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

Article 6

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

Article 7

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within two years from the date of the incident.

Article 8

1. The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 500 tons of oil in bulk shall be required to maintain insurance in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5 paragraph 1 to cover his liability for pollution damage.

Such insurance shall not be subject to alteration or termination for reasons other than the expiry of its period of validity unless the

où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

c) Cependant, aucune personne autre que le propriétaire ne sera admise à exercer les droits prévus aux alinéas a) et b) si elle est responsable en tout ou en partie de la fuite d'hydrocarbures.

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

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

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

Article 6

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

Article 7

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée contre le propriétaire dans les deux ans de la date de l'événement.

Article 8

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant comme cargaison plus de 500 tonnes d'hydrocarbures est tenu de prendre une assurance couvrant sa responsabilité du chef de pollution pour un montant correspondant à la limite des responsabilités prescrite au paragraphe 1 de l'article 5.

Cette assurance ne peut être ni modifiée ni éteinte pour des motifs autres que l'expiration de sa période de validité, à moins que le

certificate provided for in paragraph 2 of this Article has been returned to the issuing authority.

The requirement to maintain insurance under this Article shall be satisfied by the provision of financial security and satisfaction of the Contracting State and the term « insurer » shall be construed accordingly.

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

- a) name of ship and port of registration;
- b) name and principal place of business of owner;
- c) type of security;
- d) name and principal place of business of guarantor(s) and where there is more than one guarantor the place of business where service of process may be effected;
- e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the guarantee.

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

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

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

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

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

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

certificat prévu au paragraphe 2 du présent article n'ait été restitué à l'autorité qui l'a émis.

Pour prendre une assurance, comme l'ordonne cet article, il suffit de déposer une garantie financière jugée satisfaisante par l'Etat contractant, et le terme « assureur » sera interprété en conséquence.

2. Après s'être assuré que les dispositions du paragraphe 1 sont respectées, l'Etat contractant émet, pour tout navire immatriculé sur ses registres, un certificat attestant qu'une garantie a été fournie conformément aux dispositions de la présente Convention. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement du ou des assureurs et, s'il y a plusieurs assureurs, domicile élu pour toutes significations;
- e) délai de validité du certificat, lequel ne peut dépasser le délai de validité de la garantie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9

Where an incident has caused pollution damage in the territory or territorial waters of one or more Contracting States, actions for compensation for pollution damage against the owner may only be brought in the courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the owner.

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

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

Article 10

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

- a) where the judgment was obtained by fraud; or
- b) where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

2. A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any re-examination of the merits of any claim.

Article 11

This Convention shall supersede any international conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on

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

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

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

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

Article 9.

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

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

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

Article 10.

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

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement,

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

2. Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par la loi de l'Etat contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un jugement d'un tribunal de cet Etat contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

Article 11

La présente Convention prévaut sur les Conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en

which this Convention is open for signature, but only to the extent that such conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to noncontracting States arising under such international conventions.

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE**

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

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Name and address of the owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 8 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Type of security

Duration of security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certificated by the Government of

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

At On
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing or certifying official

vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois la présente disposition n'affecte pas les obligations que les Etats contractants ont envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions.

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIERE
RELATIF A LA RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

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

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire

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

Type d'attestation de la garantie

Durée de la garantie

Nom et adresse de l'assureur et/ou du/des garant(s)

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou certifié par le Gouvernement de

.....
(nom complet de l'Etat)

fait à le

(lieu)

(date)

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

NOTE :

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

Article 12

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

NOTE :

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

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

Article 12

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

BELGIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

PROPOSED AMENDMENT

The following paragraph should be added to Article 6 :

« When direct action has been taken against the insurer, time-bar shall become interrupted by the introduction of a claim against the insurer or a claim against the owner ».

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE « TORREY CANYON »

ERRATUM IN ARTICLE 2 OF THE DRAFT CONVENTION
(TC - T - 7)

Article 2 should read as follows :

Article 2

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

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Ajouter à l'article 6 le second alinéa suivant :

« La prescription de l'action directe contre l'assureur est interrompue soit par l'introduction de la demande en justice contre l'assureur, soit par la dénonciation à l'assureur de la demande en justice introduite contre le propriétaire ».

COMMISSION INTERNATIONALE « TORREY CANYON »

ERRATUM A L'ARTICLE 2 DU PROJET DE CONVENTION
(TC - T - 7)

L'article 2 se lira comme suit :

Article 2

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

(DRAFTING COMMITTEE)

PROPOSED AMENDMENT

a) Article 8, 1 should read as follows :

Article 8

The owner of a ship registered in a Contracting State carrying more than 500 tons of oil as cargo shall be required to maintain financial security in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 5 paragraph 1 to cover his liability for pollution damage.

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

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

b) Elsewhere in the Draft Convention, replace « insurance » by « guarantee » and « insurer » by « guarantor ».

(COMITE DE REDACTION)

PROPOSITION D'AMENDEMENT

a) L'article 8,1, se lira comme suit :

Article 8

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant comme cargaison plus de 500 tonnes d'hydrocarbures est tenu de fournir une garantie financière de sa responsabilité du chef de pollution pour un montant correspondant à la limite des responsabilités prescrite au paragraphe 1 de l'article 5.

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

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

b) Remplacer « assurance » par « garantie » et « assureur » par « garant » dans les autres parties de la Convention.

(DRAFTING COMMITTEE)

PROPOSED AMENDMENT

Article 3

« No claim for pollution damage shall be made against the ship otherwise than in accordance with this Convention. For the purposes of this Article a claim against the ship includes as well as a claim against the ship itself, a claim against the owner, his servants and agents, a demise, time or voyage charterer. Nothing herein shall however prejudice any right of recourse of the owner. »

(DRAFTING COMMITTEE)

PROPOSED AMENDMENT

Article 7

The following additional paragraph is to be added to Article 7 :

« Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought against the owner within two years from the date of the incident and, as regards the direct action against the guarantor, unless either an action is brought against him or notice is given to him of the action brought against the owner within the same period of time ». (cf. TC - T - 8)

Article 1(1) should also read :

« "ship" means any seagoing vessel carrying oil in bulk as cargo ».

(COMITE DE REDACTION)

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 3

« Aucune demande en indemnisation du chef de pollution ne peut être formée contre le navire autrement que sur la base de la présente Convention. Pour les besoins du présent article, une demande en indemnisation contre le navire comprend le propriétaire, ses préposés ou ses mandataires, l'affréteur de coque nue, à temps ou au voyage. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du propriétaire. »

(COMITE DE REDACTION)

AMENDEMENT PROPOSE

Article 7

Le paragraphe supplémentaire ci-dessous devra être ajouté à l'article 7 :

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

L'article 1 (1) se lira comme suit :

« "Navire" signifie tout bâtiment de mer transportant des hydrocarbures en vrac comme cargaison ».

(DRAFTING COMMITTEE)

PROPOSED DRAFT

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE**

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

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

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 8 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Type of Security

Name of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Place of business where service of process may be effected

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

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

At On
(Place) (Date)

.....
Signature and Title of issuing official

(COMITE DE REDACTION)

PROJET DE REDACTION

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU D'AUTRE GARANTIE FINANCIERE
RELATIF A LA RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

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

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

Le soussigné certifie qu'une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article 8 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages par pollution de 1969, est en vigueur concernant le navire susmentionné.

Type de garantie

Nom du (ou des) assureur(s) et/ou du (ou des) garant(s)

Domicile élu pour toute signification

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré par le Gouvernement de

(nom complet de l'Etat)

fait a le

(lieu)

(date)

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

(DRAFTING COMMITTEE)
PROPOSED AMENDMENT

Article 3

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

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

Translations by Mr. William Mc Alpin, reviewed by Madame A. Van Varenbergh.

(COMITE DE REDACTION)

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 3

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

Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du propriétaire.

Les traductions ont été préparées par Monsieur William Mc Alpin et revues par Madame A. Van Varenbergh.

INDEX

TOKYO CONFERENCE (3) CONFERENCE DE TOKYO (3)

« TORREY CANYON » (2)

	Page
Minutes of the Meetings of the International Subcommittee « Torrey Canyon » Thursday, 3rd April 1969	2
<i>Procès-verbaux des Réunions de la Commission Internationale « Torrey Canyon »</i> <i>Jeudi, 3 avril 1969</i>	3
Minutes of the Plenary Session « Torrey Canyon » Friday, 4th April 1969	38
<i>Procès-verbaux de la Séance Plénière « Torrey Canyon »</i> <i>Vendredi, 4 avril 1969</i>	39
Amendments	
Belgium, Great Britain, Italy, TC-T5	74
Japan, United States, TC-T6	74
Belgium, TC-T8	90
Draft Convention on Oil Pollution Damage (Drafting Committee), TC-T7	76
Erratum in Draft Convention, TC-T9	90
Proposed amendments (Drafting Committee), TC-T10	92
TC-T11	94
TC-T12	94
TC-T14	98
Proposed draft (Drafting Committee), TC-T13	96
Amendements	
<i>Belgique, Grande-Bretagne, Italie, TC-T5</i>	75
<i>Etats-Unis, Japon, TC-T6</i>	75
<i>Belgique, TC-T8</i>	91
<i>Projet de Convention relatif à la Pollution par Hydrocarbures (Comité de rédaction), TC-T7</i>	77
<i>Erratum au projet de Convention, TC-T9</i>	91
<i>Propositions d'amendements (Comité de rédaction), TC-T10</i>	93
<i>TC-T11</i>	95
<i>TC-T12</i>	95
<i>TC-T14</i>	99
<i>Proposition de rédaction (Comité de rédaction), TC-T13</i>	96