

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

IV

TOKYO

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

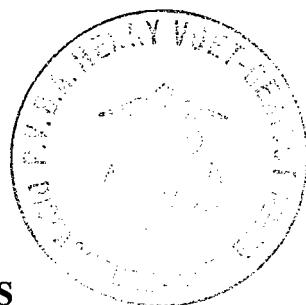
INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

IV

**TOKYO
(7)**



**PASSENGERS
PASSAGERS**

**REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES
REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS**

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

TOKYO CONFERENCE

MINUTES

Monday, 31st March 1969

PLENARY SESSION

« PASSENGERS »

Président : Mr. Albert LILAR

Mr. Müller, President of the International Subcommittee « Passengers » (translation) : I feel embarrassed at having to talk to you on the relatively minor problem of passengers and their luggage before you have had a chance of dealing with the problem of the « Torrey Canyon ».

You are familiar with the subject. You examined, in 1961, the Convention relating to Passengers at sessions held by a Subcommittee presided over by Mr. Govare; in 1967, at the time of the Brussels Conference, you examined the second part relating to Luggage. We therefore have, to date, two Conventions which, unfortunately, are not in harmony, principally as regards the rules of jurisdiction.

You are doubtless all agreed on the fact that a passenger embarking on a seagoing vessel will conclude with the carrier a single contract for himself and his luggage. The two Conventions must therefore become harmonized in such a way that whenever a problem arises and is handled by the Court of any one of the contracting countries, there is no room for any sort of confusion.

The task which our Subcommittee must set itself will therefore consist in harmonizing both Conventions, the one relating to Passengers and the one relating to Luggage. The latter is more up to date, more elaborate.

Most of you probably arrived in Tokyo by plane and were able to read at your leisure the conditions of carriage and the amounts matching the clauses of liability. This may have given you cause to

Lundi, 31 mars 1969

SEANCE PLENIERE

« PASSAGERS »

Président : M. Albert LILAR

M. Müller, Président de la Commission Internationale « Passagers » : Je suis confus de devoir vous entretenir du problème relativement mineur des passagers et des bagages avant que vous n'ayez pu vous pencher sur celui du « Torrey Canyon ».

Vous connaissez la matière : en 1961, vous avez examiné la Convention relative aux passagers, au sein de la Commission présidée par M. Govare; en 1967, vous examinez la seconde partie, relative aux bagages, lors de la Conférence de Bruxelles. Nous disposons donc à ce jour de deux conventions qui ne concordent malheureusement pas, principalement en ce qui concerne les règles de compétence.

Nous sommes sans doute tous d'accord sur le fait que le passager s'embarquant à bord d'un navire de mer passera avec le transporteur un contrat unique pour lui et ses bagages. Il faut donc que les deux conventions soient harmonisées de telle façon qu'aucune confusion ne soit possible lorsqu'un problème survient et doit être traité devant un tribunal de n'importe quel pays contractant.

La tâche de notre Commission consiste donc à harmoniser ces deux conventions, celle relative aux passagers et celle relative aux bagages. Cette dernière est plus moderne, plus élaborée.

La plupart d'entre vous sont sans doute arrivés à Tokyo par avion et ont eu le loisir de lire à l'aise les conditions de transport et les montants assortissant les clauses de responsabilité. Cela vous a peut-être fait réfléchir à ce problème de limitation de responsabilité, c'est-à-dire de l'évaluation de la personne humaine.

reflect on the problem of the limitation of liability, namely, the valuation of the human being.

Our working document (volume 69/II) contains the eighteen reports received from the National Associations, as well as a condensed draft convention which is to serve as a basis for the labours of our Subcommittee.

May I request our President to kindly convene our Subcommittee as soon as possible ?

President (translation) : May I ask all Members who are concerned with the present problem to meet forthwith under the chairmanship of Mr. Müller.

Notre document de travail (fascicule 69/II) contient les dix-huit rapports des associations nationales ainsi qu'un projet de convention résumé devant servir de base aux travaux de notre Commission.

Puis-je demander à M. le Président de réunir notre Commission à bref délai ?

Le Président : J'invite les membres que ce problème intéresse à se réunir immédiatement sous la présidence de M. Müller.

TOKYO CONFERENCE

MINUTES

Friday, 4th April 1969

PLENARY SESSION

« PASSENGERS »

President : Mr. Albert LILAR

Mr. Müller, President of the Subcommittee « Passengers » (translation) : I would like to acquaint you with the outcome of the work performed by the « Passenger » Subcommittee.

My colleagues and friends who have collaborated in the labours of the Subcommittee believe that with the production of document PA-T-2, which is the final text of the Convention, they have brought to a close the mission with which they were entrusted following the decision reached by the Comité Permanent of the CMI.

I must take the opportunity here of thanking all my colleagues for their friendly assistance and active participation. I tender my very particular thanks to Messrs. Govare, Harris, Borchsenius, Japikse, Cunningham and Stirling. Without their experience in the matter, their decisiveness and their devotion to the task, we never would have succeeded in submitting to you in good time the new text in English and in French. I also wish to thank most specially Lord Diplock who was good enough to find the time to revise the English text and lick it into proper literary shape. Finally, I would like to express my gratitude to our Subcommittee Secretary, Mr. Eisuke Mikasa, of the Japanese Delegation, who gave us his assistance.

I think it is essential to say a few words in introduction of the history of the draft.

Following on the initiative of our Italian and Scandinavian friends, the CMI had, until 1957, drawn up a single convention on the carriage by sea of passengers and their luggage, based on the notion, which

Vendredi, 4 avril 1969

SEANCE PLENIERE

« PASSAGERS »

Président : M. Albert LILAR

M. Müller, Président de la Commission « Passagers » : Je voudrais vous faire connaître le résultat des travaux de la commission dite « passagers ».

Mes collègues et amis qui ont collaboré aux travaux de la Commission croient avoir achevé la mission qui leur a été attribuée par la décision du Comité Permanent du CMI en vous présentant le document PA-T-2 qui est le texte définitif.

Je tiens à remercier ici tous mes collègues de leur aide sympathique et de leur contribution active. J'adresse mes remerciements tout particuliers à MM. Govare, Harris, Borchsenius, Japikse, Cunningham et Stirling. Sans leur connaissance de la matière, leur esprit de décision et leur dévouement à la tâche, nous ne serions pas arrivés à vous soumettre en temps utile un texte nouveau, rédigé en anglais et en français. Je remercie spécialement aussi Lord Diplock qui a bien voulu trouver le temps de revoir le texte anglais et de le rédiger dans une forme correcte. Enfin, j'exprime toute ma gratitude à notre secrétaire de commission, M. Eisuke Mikasa, de la Délégation Japonaise, qui nous a prêté son concours.

Il me paraît indispensable de faire une brève introduction sur l'historique du projet.

Jusqu'en 1957, le CMI, à l'initiative de nos amis italiens et scandinaves, a préparé une convention unique sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages, partant de l'idée toujours juste et valable qu'un passager qui s'embarque à bord d'un navire passe avec

is always sound and valid, that a passenger who embarks on a ship concludes with the maritime carrier a single and unique contract for himself and his luggage and not two distinct contracts, one for his own carriage and one for the carriage of his luggage.

But in 1957 and again at the Diplomatic Conference in Brussels in 1961, President Govare had to limit himself to the problem of the carriage of passengers. A restricted convention was set up in the matter, the promotores of the original project having been given the assurance that a second convention relating to luggage would complete the first convention.

In Stockholm in 1963, the CMI, thanks to the excellent efforts of our friend, Mr. Annar Poulsen of the Norwegian Delegation, was able to set up a new convention on the carriage of luggage which was adopted unanimously at the Brussels Diplomatic Conference in 1967. This convention was notably signed by the United States of America, the first Brussels Convention to be signed by this great maritime country.

It was noticed, when the convention was being drawn up, that since 1961 ideas had evolved on certain points and that, consequently, the 1967 Luggage Convention did not actually complete the 1961 Passenger Convention; I have especially in mind the problem of the scope of the convention and the juridical clauses.

Meanwhile, the problem of the valuation of the human being, expressed in a figure giving the limitation of liability, had also taken on a different aspect owing to the development of air law in the matter, as agreed between the major air lines covering the United States. Look carefully at your plane ticket to Japan; if you were passing by the United States, you would discover in the ticket a figure of liability much higher than before.

It was for these reasons that at the 1967 Diplomatic Conference, several delegations expressed the wish that the 1961 Convention for the carriage of Passengers be revised and adopted at the earliest opportunity. They specified that they would ratify the new convention only on condition that it be revised and adopted conjointly with the Passenger Convention. The CMI took due note of this request and now wishes to present the recommendations it has to offer.

The 1961 Passenger Convention has been ratified by the following States : France, the United Arabic Republic, Morocco, Switzerland, Cuba, Peru, the Madagascar Republic, Iran and the Congo Republic. It came into force on the 4th February 1965 after two ratifications.

No State, to date, has ratified the 1967 Luggage Convention. So far as I know, no Government has envisaged ratifying this Convention until the 1961 Passenger Convention has been modified.

le transporteur maritime un seul et unique contrat pour sa personne et pour ses bagages et non un contrat séparé pour son déplacement et un autre pour ses bagages.

Mais en 1957 et plus tard en 1961, à la Conférence Diplomatique de Bruxelles, le Président Govare a dû se borner au problème du transport des passagers. Une convention restreinte a été établie sur ce sujet, mais il fut promis aux auteurs du projet primitif que serait préparée une seconde convention relative aux bagages qui viendrait compléter la première.

En 1963, à Stockholm, le CMI avait, grâce à l'excellent travail de notre ami M. Annar Poulsson de la Délégation Norvégienne, pu établir une nouvelle convention sur le transport des bagages qui fut adoptée à l'unanimité, en 1967, à la Conférence diplomatique de Bruxelles. Elle fut notamment signée par les Etats-Unis d'Amérique; c'était la première Convention de Bruxelles signée par ce grand pays maritime.

En rédigeant cette nouvelle convention, on a constaté que les idées avaient évolué sur certains points depuis 1961, de sorte que la Convention de 1967 sur les bagages ne complétait pas véritablement celle de 1961 sur les passagers; je pense particulièrement au problème du champ d'application de la Convention et aux clauses juridiques.

Entretiens, le problème de l'évaluation de la vie humaine exprimée en un chiffre de limitation de responsabilité, avait également pris un autre aspect, en raison du développement du droit aérien en la matière, comme le prouvaient les accords passés entre les grandes lignes d'aviation desservant les Etats-Unis. Regardez attentivement votre billet d'avion à destination du Japon; si vous êtes passés par les Etats-Unis, vous y découvrirez un chiffre de responsabilité beaucoup plus élevé que précédemment.

C'est pour ces raisons que, lors de la Conférence Diplomatique de 1967, plusieurs délégations ont souhaité que soit revisée et adoptée dans les plus brefs délais la Convention de 1961 sur le transport des passagers. Elles ont précisé qu'elles ne pourraient ratifier la nouvelle convention sur les bagages qu'à condition que soit revisée et adoptée en même temps la convention sur les passagers. Le CMI avait pris note de ce souhait et vous présente aujourd'hui ses propositions.

La Convention de 1961 sur les passagers a été ratifiée par les Etats suivants: France, R.A.U., Maroc, Suisse, Cuba, Pérou, République malgache, Iran et République du Congo. Elle est entrée en vigueur le 4 février 1965, après deux ratifications.

La Convention de 1967 sur les bagages n'a été ratifiée, à ce jour, par aucun Etat. A ma connaissance, aucun gouvernement n'envisage sa ratification avant que la Convention de 1961 relative aux passagers ne soit modifiée.

Most States would wish to ratify the two conventions as a whole. However, certain States are merely concerned with the Passenger Convention and prefer to leave the carriage of luggage to the conventional initiative of the parties concerned. Other States are perhaps only interested in having the Luggage Convention ratified. The project which we wish to submit to you now has taken these three possibilities into account.

Our task consisted, first, in revising the amount set for the limitation per passenger; second, in providing the same jurisdiction rules for the carriage of passengers as found in the Luggage Convention and finally, in a harmonization of the 1967 Convention which was unanimously adopted in Brussels and may be taken as the more modern of the two conventions. As a result, this convention is destined to reap a greater number of ratifications.

It became evident, when dealing with the question of harmonization, that besides the rules of jurisdiction, other provisions would require to be adapted. I will record them briefly. First of all, the rules concerning the scope which must be identical for both conventions in view of a single contract having been concluded between the passenger and the carrier.

And here I would like to thank the Scandinavian countries for the great help they provided in the matter of unification in maritime law; I congratulate them on their constructive turn of mind.

You will recall that in 1961 the Scandinavian countries did not wish to have the convention apply to transport which, according to their national laws, is not considered as a form of international transport. (Passenger Convention, I). They now wish to waive this reservation. I hope that others will follow their example.

The second point over which we were at variance referred to the conversion into national currency of the figure in gold francs. Indeed, the problem had been solved in a different way in the two conventions.

The Passenger Convention provides that the interest awarded by the Court shall not be included in the limit of liability, whereas the Luggage Convention remains silent on that point.

Another point which has to be brought into harmony is the burden of proof relating to the extent of the damage, which I worked out word for word in the Luggage Convention but which has not been settled in the Passenger Convention. The question is not very important but it is essential that it be solved because if the Passenger Convention remains silent on that score, one might think that another rule is being devised...

It is stipulated in Article 16 in the Luggage Convention that the States may, with respect to contracts issued within their boundaries, provide for the form and size of the document of carriage. This rule

La plupart des Etats voudraient ratifier les deux Conventions comme un ensemble. Mais certains Etats ne s'intéressent qu'à la convention sur les passagers et préfèrent laisser le transport des bagages à la liberté conventionnelle des parties. D'autres Etats ne s'intéressent peut-être qu'à la ratification de la convention relative au transport des bagages. Le projet que nous vous soumettons aujourd'hui tient compte de ces trois possibilités.

Notre tâche était tout d'abord de revoir le montant de limitation par passager; de prévoir ensuite, pour le transport des passagers, les mêmes règles de juridiction que dans la convention sur les bagages et enfin d'harmoniser la Convention de 1967 qui a été adoptée à Bruxelles à l'unanimité et qui peut être considérée comme la convention la plus moderne. En conséquence, elle est appelée à réunir un plus grand nombre de ratifications.

Dans ce travail d'harmonisation, il est apparu qu'outre les règles sur la juridiction, d'autres dispositions méritaient d'être adaptées. Je les signale brièvement. Tout d'abord, les règles sur le champ d'application qui doivent être identiques pour les deux conventions, étant donné le contrat unique conclu entre passagers et transporteurs.

Je tiens à remercier les pays scandinaves qui nous ont rendu un très grand service en matière d'unification du droit maritime; je les félicite de leur esprit constructif.

Vous vous souviendrez qu'en 1961 les pays scandinaves souhaitaient ne pas voir appliquer la convention aux transports qui, d'après leur loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux. (Convention Passagers, 1). Ils renoncent aujourd'hui à cette réserve. J'espère que cet exemple sera suivi.

Le second point non conforme était la conversion des chiffres en francs or, en monnaie nationale. En effet, ce problème était réglé de manière différente dans les deux Conventions.

La Convention sur les passagers prévoit que les intérêts alloués par un tribunal ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité, tandis que la convention sur les bagages est muette sur ce point.

Un autre point à harmoniser, c'est le fardeau de la preuve pour l'étendue du dommage, dont j'ai rédigé le texte dans la Convention bagages, mais qui n'est pas réglé dans la Convention passagers. Cette question n'est pas très importante, mais il importe qu'elle soit mise au point, car, la Convention passagers étant muette à ce sujet, on pourrait croire qu'une autre règle a été envisagée ...

Dans son article 16, la Convention bagages stipule que les Etats pourront, pour les contrats établis chez eux, prévoir des dispositions quant à la forme et aux dimensions du document de transport. Cette règle a été insérée spécialement à la demande de nos amis américains qui tenaient à ce que le document soit lisible.

was inserted in the Convention at the special request of our American friends who were anxious that it be legible.

It would be advisable, here also, to bring both conventions into harmony so that the clause relating to passengers be as legible as the clause relating to luggage.

Finally, the Luggage Convention contains a rule on the jurisdiction of the International Court of Justice (Article 17/18) whereas the 1961 Passenger Convention has no such rule as yet. This problem, which we have already reconciled in our project, is more specially concerned with the jurisdiction of the Diplomatic Conference.

That is a brief summary of the disparities to be found in the two conventions which, of course, should form an harmonious whole.

As I have already pointed out to you, the biggest divergences appear in the jurisdiction clauses and in the scope (Article 2).

In order to solve the problems of harmonization, we have closely fitted the provisions of the 1961 Passenger Convention into those of the 1967 Luggage Convention. The latter has even served as a model for the harmonization of Article 2 relating to the scope.

There may be a catch here ! The Netherlands, French, Yugoslav, Italian and Canadian Delegations consider that the rule relating to the scope was better conceived in the 1961 Passenger Convention and that we should go back to it. Up to the present, however, in order to arrive at a happy harmonization, it has been agreed to retain only the rule in Article 2 of the 1967 Luggage Convention, although the scope there is more restricted. Indeed, the place of destination is no longer shown. The Diplomatic Conference could reexamine the problem.

The only substantial change proposed by the Subcommittee for the Carriage of Passengers Convention refers to the limit of liability. The limit, in 1961, had been fixed at 250.000 gold francs as in the 1965 Hague Protocol for air transport. The Subcommittee agreed unanimously, but merely as an indication, to a new limit of 500.000 gold francs. This figure appears in the French document whereas in the English document it is mentioned between parenthesis to show that it is solely an indication. The final decision rests with the Diplomatic Conference.

The amount of approximately US Dollars 16.500 has therefore been doubled and is, at the present time, about US Dollars 33.000.— per person. The figure which will finally be accepted in a new convention will depend on current events and on the unforeseeable evolution of other means of transport.

As far as the jurisdiction is concerned, it already transpires from the replies received from the National Associations that the rule in Article 13 of the Luggage Convention will be transferred to the Passenger Convention just as it is.

Il conviendrait d'arriver également ici à une harmonisation, afin que la clause relative aux passagers soit aussi lisible que celle ayant trait aux bagages.

Enfin, la Convention sur les bagages contient une règle sur la juridiction de la Cour Internationale de Justice (art. 17/18) alors que la Convention de 1961 sur les passagers n'en contient pas encore. Ce problème, déjà harmonisé dans notre projet, relève plutôt de la compétence de la Conférence diplomatique.

Voilà un bref résumé des discordances entre les deux conventions qui devraient former un tout harmonieux.

Ainsi que je l'ai déjà signalé, les plus grandes divergences figurent dans les clauses de juridiction et dans le champ d'application (art. 2).

Pour résoudre ces problèmes d'harmonisation, nous avons calqué les dispositions de la Convention passagers de 1961 sur celles de la Convention bagages de 1967. Cette dernière a même servi d'exemple pour l'harmonisation de l'article 2 relative au champ d'application.

Ici apparaît un piège. Les Délégations néerlandaise, française, yougoslave, italienne et canadienne considèrent que la règle du champ d'application était mieux conçue dans la Convention passagers de 1961 et que l'on devrait y revenir. A ce jour il a cependant été convenu, de ne retenir pour arriver à une harmonisation, que la règle de l'article 2 de la Convention de 1967 sur les bagages, bien que son champ d'application soit plus restreint. En effet, le lieu de destination n'y figure plus. La Conférence diplomatique pourrait réexaminer ce problème.

La seule modification sensible de substance, proposée par la Commission pour la Convention sur le transport des passagers, porte sur la limite de responsabilité. En 1961, cette limite avait été fixée à 250.000 francs or, comme dans le protocole de La Haye de 1965 sur les transports aériens. La Commission s'est prononcée en majorité, mais à titre indicatif, en faveur d'une nouvelle limite de 500.000 francs or. Ce chiffre figure dans le document français, tandis que dans le document anglais il n'est mentionné qu'entre parenthèses, pour bien démontrer son caractère indicatif. La décision définitive revient à la Conférence diplomatique.

Le montant d'environ 16.500 dollars U.S.A. a ainsi été doublé. Il est actuellement d'environ 33.000 dollars par passager. Le montant définitivement accepté dans une nouvelle convention dépendra des événements et de l'évolution imprévisible des autres modes de transport.

Quant à la juridiction, la règle de l'article 13 de la Convention bagages sera reprise telle quelle dans la Convention passagers, ainsi que le faisaient prévoir les réponses écrites des associations nationales.

Les modifications apportées à la Convention de 1961 ayant ainsi été décidées et la limite de responsabilité par passager ayant également

The amendments to be made to the 1961 Convention having thus been decided upon and the limit of liability per passenger increased accordingly, the Subcommittee made a thorough examination of the question of the form of the new international instrument. There were two possible solutions :

- a) a protocol to amend the 1961 Convention by using the Visby Rules as a model, contained in a protocol additional to the Hague Rules;
- b) a new and unique convention for the whole, that is the carriage of passengers and of their luggage, with the provision, and I wish to say so now, of the choice for each State to either accept the entirety — which most States would prefer to do — or alternatively only the part relating to the carriage of passengers, or again the part relating to the carriage of luggage. In this way, the form of this unique international instrument cannot, in any circumstances, be considered as an intention to bind the States or to exercise any form of pressure on them.

If the choice had been made in 1957 and 1961, we wouldn't be here at this late hour discussing this very problem.

The choice for any State to sign or ratify the Convention or accede to it is contained in Article 20 of the draft which is being submitted to you. This Article, in my opinion, is the very salt of the whole of the new draft.

Why does the Subcommittee, with a large majority, propose the form of a unique document ? The following are in favour of a protocol : the United Kingdom, Belgium and the Netherlands. Canada and Japan reserved their decision as they were prepared to accept both solutions.

Here are the arguments that speak in favour of the different solutions.

In the first place, we must avoid the danger of a vicious circle, In 1961, the matter was split into two parts and only the Passenger Convention got voted in Brussels. In 1953, the CMI prepared a draft for the carriage of luggage to tally with the text in the Passenger Convention with the idea of producing a harmonious adjunct. But in 1967, at the Diplomatic Conference in Brussels, the CMI draft was amended in many ways and then the new 1967 Luggage Convention was unanimously adopted. However, it was no longer in line with the 1961 Passenger Convention. As a result, several delegates insisted that the two Conventions be harmonized.

If today we were to prepare a protocol dealing solely with an amendment of the 1961 Convention and even if, thereby, we arrived at a perfect harmonization of texts, I guarantee that at the next meeting of the Diplomatic Conference, other alterations would be made to the protocol, depending on the international evolution in the matter, as well as the composition of the delegations.

été majorée, la Commission s'est longuement penchée sur le problème de la forme du nouvel instrument international. Deux solutions étaient possibles :

a) un protocole portant modification de la Convention de 1961, en suivant l'exemple des règles de Visby, contenues dans un protocole additionnel aux règles de La Haye;

b) une nouvelle convention unique pour l'ensemble, c.-à-d., le transport des passagers et de leurs bagages, prévoyant, je tiens à le dire dès maintenant, le choix pour chaque Etat d'accepter soit le tout, — ce que beaucoup préfèrent, — soit seulement la partie relative au transport des passagers, soit encore seulement celle relative au transport des bagages. De la sorte, la forme de cet instrument international unique ne pourra en aucun cas être considérée comme voulant lier les Etats ou exercer une pression sur eux.

Si en 1957 et en 1961, ce choix avait déjà été fixé, nous ne serions plus ici, à cette heure tardive, pour traiter le même problème.

Ce choix de tout Etat qui signe ou ratifie la convention ou y adhère figure à l'article 20 du projet qui vous est soumis. Cet article est, à mon avis, le sel de tout le nouveau projet.

Pourquoi la Commission vous propose-t-elle à une forte majorité la forme du document unique ? Se sont prononcés en faveur d'un protocole : le Royaume-Uni, la Belgique et les Pays-Bas. Le Canada et le Japon se sont abstenus en ce sens qu'ils seraient prêts à accepter les deux solutions.

Voici les arguments qui militent pour l'une ou l'autre solution.

En premier lieu, il faut éviter le danger d'un cercle vicieux, danger réel que je voudrais vous expliquer comme suit. En 1961, la matière avait été scindée en deux et l'on n'avait voté à Bruxelles que la Convention sur les passagers. En 1953 le CMI a préparé un projet pour le transport des bagages se conformant au texte de la Convention passagers, afin d'en faire un complément harmonieux. Mais en 1967, à la Conférence diplomatique de Bruxelles, beaucoup de modifications ont été apportées au projet du CMI et la nouvelle Convention de 1967 sur les bagages a été adoptée à l'unanimité. Toutefois, elle n'était plus conforme à celle de 1961 sur les passagers. En conséquence, plusieurs délégués ont insisté pour que les deux conventions soient harmonisées.

En préparant aujourd'hui un protocole portant uniquement modification de la Convention de 1961 et même si, de ce fait, nous arrivions à une harmonisation parfaite, je vous garantis qu'à la prochaine Conférence diplomatique, d'autres modifications seraient apportées à ce protocole, suivant l'évolution internationale en la matière et la composition des délégations.

N'oublions pas qu'à Bruxelles, nous ne serons plus uniquement entre membres du CMI. Les idées changent souvent avec l'équipe.

Let us not forget that at the Brussels Conference we shall no longer be solely among ourselves. Ideas often change with the team.

Consequently, we fear that if a protocol were elaborated at that next meeting, which dealt solely with an amendment of the Passenger Convention, it might contain other amendments than those required for bringing it into harmony with the 1967 Luggage Convention.

New solutions might still be found, especially in the matter of jurisdiction. Between now and the next diplomatic conference, ideas may evolve. The same thing may be said about time-bar periods.

If, with other means of transport, other rules become fashionable, they will certainly be entered in a protocol amending the 1961 Passenger Convention. We would doubtless be requested, then, to bring the 1967 Convention into harmony with the new rules recently inserted in the Passenger Convention amended by a protocol.

It will be alleged that States will be unable to ratify either of these conventions before such harmonization is reached because we are inevitably concerned, as I told you earlier, with a unique contract which the passenger concluded with the maritime carrier.

To avoid this vicious circle, the Subcommittee recommends a unique document which will preclude any future clashing.

It is essential, in any case, that we have at our disposal a unique document for the carriage of passengers and luggage regardless of the amendments made at the Diplomatic Conference.

After some hesitation, the Subcommittee decided in favour of a new unique document. As the first CMI draft was a unique document, here is the opportunity of saying that we always come back to our first love !

The only advantage of having a protocol would be its simplicity and the fact that it contains only the amendments and the increase in the limit of liability; the inconvenience would be to have at least three international instruments.

One should also take into account the political situation of the States which have ratified the 1961 Convention. The French Delegation for instance, feels that it cannot submit to its Parliament a 1961 convention which would be ratified and incorporated in the national legislation of 1967 and then submit two years later a protocol of amendment.

The French Parliament will request the French Association to wait for the protocol or protocols before it ratifies the Convention.

There is the danger of this happening but I do believe that the countries which have ratified the 1961 Convention are ready to accept a new harmonized text rather than a protocol of amendments.

The draft which is being presented to you is sound. It is the result of true harmonization, and perhaps this has sprung from the

Nous craignons donc qu'un protocole élaboré au cours de cette prochaine Conférence, portant uniquement modification de la Convention sur les passagers, ne contienne des modifications autres que celles nécessaires pour l'harmonisation avec la Convention de 1967 sur les bagages.

De nouvelles solutions pourraient encore être trouvées, notamment en matière de juridiction. D'ici la prochaine Conférence diplomatique, les idées peuvent évoluer. Il en va de même en ce qui concerne les délais de prescription.

Si, dans les autres modes de transport, d'autres règles deviennent à la mode, on les insérera certainement dans un protocole portant modification de la Convention de 1961 sur les passagers. On nous demanderait certainement alors de mettre cette convention de 1967 en harmonie avec les règles nouvelles qui viennent d'être insérées dans la Convention sur les passagers, amendées par un protocole.

On alléguera que les Etats ne pourront ratifier ni l'une ni l'autre de ces conventions avant qu'une telle harmonisation ne soit atteinte, parce qu'il s'agit, en fait, toujours, comme je l'ai dit au début, d'un contrat unique que le passager conclut avec le transporteur maritime.

Pour éviter ce cercle vicieux, la Commission a préconisé un document unique, qui empêchera toute discordance future.

De toute façon, il est indispensable de disposer d'un document unique pour le transport du passager et de ses bagages, peu importe les modifications que pourrait apporter la Conférence diplomatique.

Après certaines hésitations, la Commission s'est prononcée en faveur d'un nouveau document unique. Le premier projet du CMI étant un document unique, c'est le cas de dire qu'on revient toujours à ses premières amours !

Le seul avantage d'un protocole serait d'être simple et de ne contenir que les amendements et la majoration de la limite de responsabilité; l'inconvénient serait de disposer de trois instruments internationaux au moins.

Il faut également tenir compte de la situation politique des Etats qui ont ratifié la Convention de 1961. La Délégation Française, par exemple, ne croit pas pouvoir présenter à son Parlement une convention de 1961 pour la faire ratifier et l'incorporer dans la législation nationale en 1967 et présenter deux ans plus tard un protocole d'amendement.

Le Parlement français demandera d'attendre le ou les protocoles suivants avant de ratifier la Convention.

Le danger est réel, mais je pense que les pays qui ont ratifié la Convention de 1961 sont prêts à accepter un nouveau texte harmonisé plutôt qu'un protocole de modifications.

Le projet qui vous est soumis est sage. C'est une véritable harmo-

genius of the land we tread, Japan, which country, in the matter of colour, shape and movement, is a model of harmony.

I can assure you, in the name of the Subcommittee, that the new text corresponds with the text already voted by you and the Diplomatic Conferences.

The Rules of the 1961 Convention have been transcribed word for word except where they had to be harmonized with the 1967 Convention, the latter having been copied textually, with the omission of :

- a) the jurisdiction rules and the scope of the 1967 Luggage Convention;
- b) twice the limitation amount for liability per passenger.

Mr. President, in order to gain time, may I propose the following procedure :

1. A vote on the acceptance of the jurisdiction rule and the scope in Article 2.
2. A vote on the increase, for guidance, of the limitation amount for liability.
3. A final vote on the acceptance of the unique draft after it has been harmonized.

Four amendments have already been tabled by the British Delegation : they refer to documents PA-T-3, PA-T-4, PA-T-5 and PA-T-6. I consider these to be purely formal amendments which do not change anything in the essence of the Convention. If these amendments were adopted we could, in case of need, adapt the French text to the corrected English text after the Convention has been voted. Concerning the proposed drafting of the amendments in question, the British Delegation have informed me that the wording would be more aptly expressed in the English language.

Why then don't we accept these amendments ? The contents of the text alone are important and the British Delegation is agreed on this.

Will you please forgive me, Mr. President, for having spoken at such length, but I do believe that all the explanations I have given will enable us to vote this Convention more quickly. (Applause).

President, (translation) : Does anyone else wish to speak after what has been said by Mr. Müller ?

If no one else wishes to speak, we shall proceed with the vote on the Articles and on the whole of the Convention. I believe, indeed, that it is always best to vote, not on the intentions and the ideas, but on the text.

nisation, peut-être due au génie du lieu, le Japon qui, en matière de couleurs, de formes et de mouvements, est un modèle d'harmonie.

Je puis vous assurer au nom de la Commission que le nouveau texte correspond à ceux déjà votés par vous et par les conférences diplomatiques.

Les règles de la Convention de 1961 ont été reprises textuellement, pour autant qu'elles n'aient pas dû être harmonisées avec la Convention de 1967, ces dernières ayant été copiées textuellement, à l'exception :

- a) des règles sur la juridiction et le champ d'application de la Convention bagages de 1967;
- b) du montant doublé de limitation de responsabilité par passager.

Monsieur le Président, puis-je vous proposer la procédure suivante, ceci afin de gagner du temps :

1. Vote sur l'acceptation de la règle de juridiction et sur le champ d'application de l'article 2.
2. Vote sur la majoration, à titre indicatif, du montant de limitation de la responsabilité.
3. Vote final sur l'acceptation du projet unique harmonisé.

Nous sommes déjà saisis de quatre amendements présentés par la Délégation Britannique; il s'agit des documents PA-T-3, PA-T-4, PA-T-5 et PA-T-6. Je considère qu'il s'agit d'amendements de pure forme, qui ne changent rien à la substance même de la Convention. Si ces amendements étaient adoptés, nous pourrions, le cas échéant, adapter le texte français au texte anglais corrigé, après le vote de la Convention. La Délégation Britannique m'a fait savoir que, dans sa langue, le texte serait mieux conçu dans la rédaction proposée par les amendements en question.

Pourquoi, dès lors, ne pas accepter ces amendements ? Seul le contenu du texte est important et sur ce contenu la Délégation Britannique est d'accord.

Je vous prie de m'excuser, Monsieur le Président, d'avoir été un peu long dans mon exposé, mais je pense que toutes ces explications vous permettront de mettre cette Convention plus rapidement aux voix.
(Applaudissements).

Le Président : Quelqu'un demande-t-il la parole, suite à l'exposé qui vient d'être fait par M. Müller ?

Si personne ne demande la parole, nous allons procéder au vote sur les articles et sur l'ensemble de la Convention. Je crois, en effet, qu'il y a toujours intérêt, dans une assemblée, à voter, non pas sur des intentions et des idées, mais sur des textes.

We shall, therefore, directly examine the draft Convention, as compiled following the deliberations of the Subcommittee presided over by Mr. Müller, as well as the different amendments which reached the Bureau.

In Article 1 of the Convention, as presented by the Subcommittee, the British Delegation have tabled an amendment which will be found in document PA-T-4; this amendment has also been proposed by the Canadian, Netherlands and Norwegian Delegations. It refers to the 2nd line in paragraph 2, Article 1; the object is to replace the words « his luggage » in the French text with « for the carriage of a passenger and his luggage ». I believe that it is merely a matter of form.

Lord Diplock, Great Britain (translation) : And of translation, Mr. President.

President (translation) : Does the Assembly agree to accept this formal amendment ? (Assent). We can therefore consider the proposed amendment as accepted.

A second amendment has been submitted by the British Delegation under No. PA-T-3.

Lord Diplock, Great Britain (translation) : This amendment has been withdrawn, Mr. President.

President (translation) : We shall now deal at full speed with Article 20. Three Delegations, the Delegations of the United Kingdom, the Netherlands and Norway, have submitted an amendment to this Article under document PA-T-5.

As no one wishes to take the floor on this amendment, may I consider it as adopted ? (Assent).

Finally, a last amendment has been tabled which concerns Article 32 and has been proposed by the British Delegation.

Lord Diplock, Great Britain : This is a pure question of drafting. The draft was made from the French text and the English draft in its present form is, I am afraid, unintelligible in English. The draft in the form of an amendment which is before you, I have confirmed with Mr. Govare, gives effect to what is said in the French text and I have merely got up to say this because I know this is disturbing the German Delegation who has suggested that we have got the letters the wrong way around when we refer to Article 20 A and 20 B. The reason why, I think, the German Delegation have made a mis-

Nous examinons donc directement le projet de Convention, tel qu'il est issu des délibérations de la Commission présidée par M. Müller, ainsi que les divers amendements qui sont parvenus au Bureau.

A l'article 1er de la Convention, qui vous est soumise par la Commission, nous avons été saisis d'un amendement de la Délégation Britannique, repris au document PA-T-4; cet amendement est également proposé par les Délégations du Canada, des Pays-Bas et de la Norvège. Il se rapporte à la 2ème ligne du paragraphe 2 de l'article 1er; il tend à remplacer les mots : « his luggage », dans le texte anglais, par les mots « for the carriage of a passenger and his luggage ». Je pense qu'il s'agit d'une question de pure forme.

Lord Diplock, Grande-Bretagne : Et de traduction, Monsieur le Président.

Le Président : L'assemblée est-elle d'accord pour accepter cet amendement de forme ? (Assentiment). Nous considérons donc la modification proposée comme étant adoptée.

Un second amendement a été présenté par la Délégation Britannique, sous le n° PA-T-3.

Lord Diplock, Grande-Bretagne : Cet amendement est retiré, Monsieur le Président.

Le Président : Nous passons alors, à une très grande vitesse, à l'article 20. A cet article, trois Délégations, celles du Royaume-Uni, des Pays-Bas et de la Norvège, ont présenté un amendement, repris au document PA-T-5.

Personne ne demandant la parole au sujet de cet amendement, puis-je considérer qu'il est adopté ? (Assentiment).

Enfin, nous sommes saisis d'un dernier amendement à l'article 32; il est proposé par la Délégation Britannique.

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Ceci est simplement une question de rédaction. Le projet a été rédigé à partir du texte français et je crains que le projet anglais, dans sa forme actuelle, ne soit inintelligible.

Le projet qui a revêtu la forme de l'amendement que vous avez sous les yeux, traduit exactement ce qui est stipulé dans le texte français. Je m'en suis assuré avec Monsieur Govare et je n'ai demandé la parole que parce que la Délégation Allemande s'inquiète et pense que, lorsque nous nous référons à l'article 20A et 20B, les lettres sont inversées. Je crois que la raison pour laquelle la Délégation Allemande a mal interprété le texte est la double négation. Permettez-moi un

interpretation is because of the double negative. Now just let me explain. Those who have made a declaration under A of Article 20 are those who have said they would exclude the contract of carriage of luggage. Those who have made a declaration under B are those who have said that they will exclude the contract of carriage of passengers so that when you come to Article 32 and Sub-Paragraph A, Paragraph A refers to those States who have not made a declaration excluding carriage of passengers' luggage. Therefore the new convention replaces the old.

Under B are those States who have not made a declaration excluding the carriage of passengers, therefore the previous convention relating to passengers is abrogated. Those who have made a declaration under neither A nor B, — who have not made any declaration at all — abrogate both conventions, so it is right. That is all I wanted to say because there had been some discussion with the German Delegation about it.

Mr. Albrecht, Germany : We are very grateful for this explanation but nevertheless believe that it should be redrafted as at the moment we still do not understand the text and believe that the double negative is not at the right end. I propose that we find a way out by re-drafting the English text.

Mr. Herber, Germany : The German Delegation does not want to trouble the Conference with explanations on details of drafting. But I am afraid that we must now make a final draft as we are at the last stage of this Conference. On the other hand, I think that the declaration made by the distinguished delegate of Great Britain has not yet convinced us. If I may go back to the point, I beg you to compare the two documents before you, PA-T-5 and PA-T-6. You will see the difference between both texts if you take the first case of the declaration according to the wording in PA-T-5, the Declaration which states : « ...that it will accept and apply the provisions to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage ... ». You have here the explanation as well in the affirmative as in the negative. This declaration, as shown in our new Article 20, is very clear. Therefore, we accepted it. If you take the first case of a) you have a declaration that the State will positively apply the provisions on passengers. The provision in Article 32 must correspond with the declaration in Article 20 a) as a) in 32 must also correspond with the abrogation in the former Passenger Convention.

If you apply the new convention positively to passengers, it isn't the Luggage Convention that you must abrogate, but the Passenger Convention. I think that perhaps, if you will allow me, I will, in

mot d'explication. Les personnes qui ont fait une déclaration suivant A de l'article 20 sont celles ayant déclaré qu'elles excluaient le contrat de transport de bagages. Les personnes qui ont fait une déclaration suivant B sont celles ayant déclaré qu'elles excluaient le contrat de transport de passagers de sorte que lorsque nous arrivons à l'article 32, alinéa A, celui-ci vise les Etats qui n'ont pas fait de déclaration excluant le transport des bagages des passagers. La nouvelle convention remplace donc l'ancienne.

Les Etats repris à la lettre B sont ceux ayant fait une déclaration excluant le transport de passagers, ce qui revient à dire que l'ancienne convention visant les passagers est abrogée. Ceux n'ayant pas fait de déclaration suivant la lettre A ou la lettre B — ceux qui, en somme, n'ont fait aucune déclaration — abrogent les deux conventions et cela est juste. Cette question ayant été discutée avec la Délégation Allemande, c'est tout ce que j'avais à dire.

M. Albrecht, Allemagne (traduction) : Nous apprécions beaucoup l'explication qui vient de nous être donnée mais nous pensons néanmoins que le texte devra être remanié car nous ne le comprenons toujours pas et nous croyons que la double négation ne se trouve pas au bon endroit. J'estime que la meilleure solution serait de remanier le texte.

M. Herber, Allemagne (traduction) : La Délégation Allemande ne désire pas importuner la Conférence avec des explications sur des détails de rédaction. Mais je crains que, maintenant qu'est arrivée la dernière phase de la Conférence, il nous faille rédiger un projet définitif. Par contre, je suis obligé de dire que la réponse que nous a faite l'honorable délégué de la Grande-Bretagne ne nous a pas encore convaincus. Si vous me permettez de reprendre le débat, j'aimerais que vous compariez les deux documents que vous avez sous les yeux, le PA-T-5 et PA-T-6. Vous constaterez la différence qu'il y a entre les deux textes si vous lisez la première déclaration suivant le libellé du PA-T-5, la déclaration débutant par : « qu'elle accepte et appliquera les dispositions au transport des passagers mais pas au transport des bagages des passagers... ». Vous avez là l'explication, aussi bien dans l'affirmative que dans la négative. Cette déclaration, telle qu'elle est rédigée dans le nouvel article 20, est très claire. Nous l'avons donc acceptée. Si vous prenez la première éventualité a), la déclaration précise que l'Etat s'en tiendra uniquement à la disposition visant les passagers. La disposition à l'article 32 doit correspondre à la déclaration reprise à l'article 20 a), tout comme 32 a) doit également correspondre à l'abrogation contenue dans l'ancienne convention « passagers ».

order to save time, try to find a remedy orally. There are two possibilities. The first one, perhaps a little odd from a drafting point of view, is to change in British amendment PA-T-6, under a) and b), the second line, mentioning Article 20 a) and 20 b) so that in the first place it will mean inserting under a) : « ... made a declaration under Article 20 a) ... ». From a drafting point of view, of course, it looks a little odd mentioning declaration b) first. The other possibility which I would like to propose is to make a change in a) and b) in the second part of the sentence, so as have British proposal PA-T-6 a) read as follows :

- a) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20 a), the International Convention for the modification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea and protocol (1961).
- b) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20 b), the International Convention for the modification of certain rules relating to the carriage of passenger luggage by sea (1967).

I think you must only change the last half of each sentence under a) and b) beginning with « International Convention ».

President (translation) : We can, of course, go on debating the text of Article 32. However, will you allow me to point out that the clause in question in no way alters the Convention and that it is entirely dependent on the Diplomatic Conference. It is merely a matter of drafting, and it is only in the event of the Governments adopting the Convention that the present clause will come into force.

Could Lord Diplock see any way of adjusting this text in order to avoid any useless discussions ?

Lord Diplock, Great Britain : I am not sure whether it is quicker for me to try and alter the text or to persuade my German friends that I am right and they are wrong. But I will do whichever you please. We obviously mean the same thing, I think I have said it; perhaps I can persuade them that.

President (translation) : I repeat that it is simply a matter of drafting which in no way affects the Convention.

Si l'on applique la nouvelle convention aux passagers, ce n'est pas la Convention « bagages » qu'il faut abroger, mais la Convention « passagers ». Afin de gagner du temps, je me propose d'essayer avec votre permission d'élucider la question oralement. Il y a deux solutions. La première, un tant soit peu inhabituelle au point de vue de rédaction, consisterait à modifier l'amendement bilingue PA-T-6 sous a) et b) à la seconde ligne, en mentionnant l'article 20 a) et 20 b), de sorte qu'en premier lieu il faudrait insérer à a) « ... a fait une déclaration à l'article 20 a)... ». Au point de vue rédactionnel, il semblerait quelque peu singulier de mentionner en premier lieu la déclaration b). La seconde solution que j'aimerais proposer est un changement à a) et b) à la seconde partie de la phrase, ce qui modifierait la proposition britannique PA-T-6 a) de la façon suivante :

- a) dans le cas d'un Etat n'ayant pas fait de déclaration selon l'article 20 a), la Convention internationale pour la modification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et protocole (1961).
- b) dans le cas d'un Etat n'ayant pas fait de déclaration selon l'article 20 b), la Convention internationale pour la modification de certaines règles en matière de transport des bagages des passagers par mer (1967).

Il suffirait que l'on change la dernière moitié de chaque phrase à a) et à b) à partir de « Convention internationale ».

Le Président : Il est évident que nous pouvons continuer cette discussion sur le texte de l'article 32. Qu'il me soit permis, cependant, de vous faire observer que cette clause ne change rien à la Convention et qu'elle relève de la Conférence diplomatique. Il s'agit uniquement d'une question de rédaction et ce n'est que dans l'hypothèse où les Gouvernements adoptent la Convention que cette clause entrera en vigueur.

Lord Diplock voit-il la possibilité d'aménager son texte afin que nous ne discutions pas inutilement ?

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Je ne sais vraiment pas si la solution la plus rapide est de modifier le texte ou bien de persuader mes amis allemands que j'ai raison et qu'ils ont tort. Je ferai ce qu'il vous plaira. Il est évident que nous voulons dire la même chose et je crois l'avoir déjà dit, peut-être parviendrai-je à les convaincre.

Le Président : Je le répète : c'est une simple question de rédaction qui ne touche en rien la Convention.

Lord Diplock, Great Britain : I suggest that I have a talk with the German Delegation afterwards and we will agree about it.

President (translation) : That is an excellent suggestion. Lord Diplock will agree on the wording with the German Delegation. We know that he will succeed : the text will undoubtedly be impeccable and will give satisfaction to the German Delegation.

There are no further amendments to the text drawn up by the Subcommittee.

I will nevertheless, call the delegates who eventually would like to express themselves on the whole of the Convention.

Lord Diplock, Great Britain : At the Diplomatic Conference at Brussels last time, I supported strongly the proposal that an attempt should be made to harmonize the two conventions. I should like to take this opportunity, on behalf of the British Delegation, to felicitate Mr. Müller and the Committee on the task which they have done. We have regarded the purpose of this exercise to deal with the question of application and the question of jurisdiction and to get them into harmony, and the Committee has itself taken on the task of putting a more realistic figure upon the maximum damages for passengers. And I, on behalf of the British Maritime Law Association, will vote in favour of the excellent way in which, if I may respectfully say so, this task has been accomplished. It has been a task which has been limited to those matters and has not gone against the substance of the proposals. And in voting for this Convention I want to make it clear that the substance has not been considered or dealt with, and that the commercial interests I am representing now — at Brussels I represented the government — have yet to make up their minds whether, on the matter of substance, these are conventions to which they will recommend the government to adhere. The task, as we have seen, it is a technical one. We think that it has been admirably performed, and my vote in favour of it will show the view which we take of the limited task, Mr. Müller, on which you have been engaged.

President, (translation) : Does anyone wish to take a separate vote on certain parts of the Convention ?

In that case, I will put to the vote the whole of the Convention which you have in front of you, namely document PA-T-2.

Voted for : Argentine, Belgium, Canada, Denmark, Ecuador, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Israël, Italy, Japan, Mexico, Norway, Spain, Sweden, Switzerland, Yugoslavia.

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Je crois qu'il vaudrait mieux qu'après la réunion je m'entretienne de la question avec la Délégation Allemande et nous pourrons alors nous mettre d'accord.

Le Président : Cette proposition me paraît excellente. Lord Diplock se mettra d'accord avec la Délégation Allemande sur un texte. Nous pouvons lui faire confiance : le texte sera certainement excellent et donnera satisfaction à la Délégation Allemande.

Il n'y a plus d'amendements au texte préparé par la Commission.

Je donnerai toutefois la parole aux délégués qui désireraient éventuellement s'exprimer sur l'ensemble de la Convention.

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Lors de la dernière Conférence Diplomatique à Bruxelles, j'ai fermement appuyé la proposition visant à harmoniser les deux conventions. J'aimerais, au nom de la Délégation Britannique, saisir la présente occasion pour présenter mes félicitations à Monsieur Müller et à la Commission pour le travail qu'ils ont accompli. Nous avons examiné le but de ce travail qui était de régler la question de l'application et celle de la juridiction et d'harmoniser ces deux points; la Commission a assumé la tâche de placer un chiffre plus réaliste sur les dommages maxima accordés aux passagers. Pour ma part, si je peux respectueusement m'exprimer ainsi, je voterai, au nom de l'Association Britannique de Droit Maritime, en faveur de la façon magistrale dont on s'est acquitté de ces travaux. Ces travaux se sont limités à ces problèmes et n'ont pas empiété sur le fond même des propositions. En votant pour la présente Convention, je voudrais qu'il soit clairement établi que l'on n'a pas touché au fond, ni même envisagé de le faire et que les intérêts commerciaux que je représente ici — à Bruxelles, je représentai le gouvernement — doivent encore se décider quant à savoir si, en ce qui concerne cette question de fond, des conventions comme la présente sont de celles dont ils recommandent l'adhésion au gouvernement. La tâche comme nous l'avons vu, est d'ordre technique. Nous trouvons qu'elle a été admirablement exécutée et mon vote favorable reflètera l'opinion que nous avons de la façon dont vous vous êtes acquitté, Monsieur Müller, de votre tâche limitée.

Le Président : Quelqu'un demande-t-il un vote séparé sur certaines parties de la Convention ?

Dans ce cas, je mets aux voix l'ensemble de la Convention que vous avez devant vous, c'est-à-dire le PA-T-2.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Equateur, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Voted against : Nil.

Abstained from voting : Netherlands, Poland, U.S.A.
As a result, the Convention is adopted.
(Prolonged applause).

Mr. Higgins, U.S.A. : Mr. Chairman, distinguished delegates. We trust it is now the time for the United States Delegation briefly, but most sincerely, to express to President Lilar and Lord Devlin, and the Working Committees, its admiration and appreciation for the fine work accomplished, and the excellent manner in which this, the 28th Conference of the Comité Maritime International has been conducted. Finally, for once I cannot find sufficient words to express to the Japanese Maritime Law Association the appreciation we all feel for the marvellous manner in which they have received us all, and we thank them.

President (translation) : As no one else wishes to take the floor, it is now my turn, if you will allow me to do so, to express my thanks to you. I would like them to go to all and to each one of you : to those who directed our Subcommittees, to those who took part in our discussions, to those who took part in the discussions of our Subcommittees. Everyone did so in a spirit which, once again, has revealed itself as the spirit of the Comité Maritime International.

Several among us have taken part in innumerable international meetings. We have debated, we have exchanged comments which perhaps were not always concordant. But I believe I can say, for my part, that I have never come across an international meeting like the present one where divergencies do not, in the slightest degree, impair the friendship and confidence which delegates have for one another.

I will name no one; this evening, I shall still have the opportunity of saying all the good I think of them. We shall, indeed, be following a secular tradition by which all work ends in food and drink (Smiles).

But I wouldn't wish to bring our plenary session to a close — this is our last meeting — without expressing in your name our gratitude, first and foremost and unquestionably to the Japanese Association — you may be sure that we shall certainly have the opportunity of doing that this evening — but also to the entire staff to whose devotion I wish to pay tribute. I mean the interpreters and the secretariat staff who are before me and who, with an assiduity and a zeal of every day and every moment, allowed us to do in record time — one really must admit it — what he have achieved.

Ont voté contre : Néant.

Se sont abstenus : Etats-Unis, Pays-Bas, Pologne.

La Convention est donc adoptée. (Applaudissements prolongés).

M. Higgins, Etats-Unis (traduction) : M. le Président, MM. les délégués. Nous pensons que l'heure est venue pour la Délégation des Etats-Unis d'exprimer, succinctement mais sincèrement, à M. le Président Lilar et à Lord Devlin, ainsi qu'au Comité de travail, son admiration et son appréciation pour le beau travail accompli et la façon admirable dont la 28e Conférence du Comité Maritime International s'est déroulée. Enfin, il m'est difficile de trouver les mots justes pour dire à l'Association Japonaise de Droit Maritime notre reconnaissance pour la façon merveilleuse dont elle nous a reçus. Nous la remercions.

Le Président : Personne ne demandant encore la parole, je vais me permettre de vous exprimer à mon tour mes remerciements. Je voudrais qu'ils aillent à tous et à chacun d'entre vous : ceux qui ont dirigé nos commissions, ceux qui ont participé à nos débats, ceux qui ont pris part aux débats des commissions. Tous l'ont fait dans un esprit qui, une fois de plus, s'est révélé être celui du Comité Maritime International.

Plusieurs d'entre nous ont participé à d'innombrables réunions internationales. Nous y avons discuté, nous y avons échangé des propos qui n'étaient peut-être pas toujours en concordance. Mais je crois pouvoir dire que, pour ma part, je n'ai jamais rencontré une réunion internationale comme celle-ci où même les divergences n'entament pas, dans la plus faible mesure, l'amitié et la confiance que les délégués ont les uns dans les autres.

Je ne veux nommer personne; j'aurai encore l'occasion ce soir de dire tout le bien que je pense d'eux. Nous suivrons, en effet, une tradition séculaire qui veut que les travaux se terminent en mangeant et en buvant (Sourires).

Mais je ne voudrais pas terminer notre séance plénière — puisque c'est la dernière — sans exprimer en votre nom notre gratitude, tout d'abord et indiscutablement à l'Association Japonaise — mais soyez persuadés que nous aurons certainement l'occasion de le faire ce soir — mais aussi à tout le personnel qui nous a apporté un dévouement auquel il convient de rendre hommage. J'entends les interprètes et le personnel du secrétariat, qui se trouvent devant moi et qui, avec une assiduité et un zèle de tous les jours et de tous les instants, nous ont permis de faire en un temps record — il faut bien le dire — ce que nous avons réalisé.

We may have had a moment of hesitation when we received the agenda of the present Conference as we thought then that it would be impossible to come to the end of our discussions in three or four days. I dare say that it is thanks to all the staff and to the diligence they put into assisting us that we were able to reach our objective.

That is why I do not wish to make a long speech — you have certainly heard enough speeches today — but I do want all the delegates and all the members of the staff individually to know to what extent my gratitude is profound.

After which, I say « till this evening ».

(Applause).

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

Lorsque nous avons reçu l'ordre du jour de cette Conférence, nous avons peut-être eu un moment d'hésitation, nous disant qu'en trois ou quatre jours, nous n'arriverions pas au bout de nos discussions. J'ose dire que c'est grâce à tout ce personnel et à la diligence qu'il a apportée à nous assister, que nous sommes parvenus à réaliser nos objectifs.

C'est pourquoi je ne veux pas vous faire de longs discours — car vous en avez assez entendu aujourd'hui — mais je veux dire à tous les délégués et à tous les membres du personnel, à titre individuel, à quel point ma reconnaissance à leur égard est profonde.

Après quoi, je vous dis « à ce soir ». (Applaudissements).

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

INTERNATIONAL DRAFT CONVENTION
for
THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING
to
THE CARRIAGE BY SEA OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE

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

The Contracting Parties,

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

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

Article 1

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

1. « carrier » includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;
2. « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or his luggage, as the case may be, with the exception of :
 - a) a charter party or a contract under a bill of lading;
 - b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;
3. « ship » means only a seagoing vessel;

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE
pour
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE
DE TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS
ET DE LEURS BAGAGES

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

Les Parties Contractantes,

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

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

Article premier

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

1. « *transporteur* » comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport;
2. « *contrat de transport* » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager ou pour le transport de ses bagages, à l'exception :
 - a) d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissement;
 - b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;
3. « *navire* » signifie uniquement un bâtiment de mer;

4. « passenger » means only a person carried in a ship under a contract of carriage, subordinated to the present Convention;

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

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

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

8. « carriage » covers the following periods :

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

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

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

Article 2 : no change

4. « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport, soumis à la présente Convention;

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

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

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

8. « transport » comprend les périodes suivantes :

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

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

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

Article 2 : inchangé

Article 3

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

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

Article 4

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

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

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

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

Article 5 : no change

Article 6

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

Article 3

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

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

Article 4

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

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

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

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

Article 5 : inchangé

Article 6

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

Article 7 : no change
Article 8 : no change
Article 9 : no change
Article 10 : no change
Article 11 : no change
Article 12 : no change

Article 13

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his servant or agent :
 - a) in the case of personal injury within fifteen days from the date or disembarkation;
 - b) in the case of apparent damage to the luggage :
 - (i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;
 - (ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;
 - c) in the case of loss of or damage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

2. If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary to have received the luggage undamaged. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14 : no change
Article 15 : no change
Article 16 : no change
Article 17 : no change
Article 18 : no change
Article 19 : no change
Article 20 : no change
Article 21 : no change
Article 22 : no change
Article 23 : no change
Article 24 : no change
Article 25 : no change
Article 26 : no change
Article 27 : no change
Article 28 : no change
Article 29 : no change
Article 30 : no change
Article 31 : no change
Article 32 : no change

Article 7 : inchangé
Article 8 : inchangé
Article 9 : inchangé
Article 10 : inchangé
Article 11 : inchangé
Article 12 : inchangé

Article 13

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

- a) en cas de lésions corporelles au plus tard quinze jours après la date du débarquement;
- b) en cas de dommage apparent à des bagages
 - (i) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;
 - (ii) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.
- c) en cas de perte ou de dommage non apparent, dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.

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

Article 14 : inchangé
Article 15 : inchangé
Article 16 : inchangé
Article 17 : inchangé
Article 18 : inchangé
Article 19 : inchangé
Article 20 : inchangé
Article 21 : inchangé
Article 22 : inchangé
Article 23 : inchangé
Article 24 : inchangé
Article 25 : inchangé
Article 26 : inchangé
Article 27 : inchangé
Article 28 : inchangé
Article 29 : inchangé
Article 30 : inchangé
Article 31 : inchangé
Article 32 : inchangé

INTERNATIONAL DRAFT CONVENTION
for
THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING
to
THE CARRIAGE BY SEA OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE

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

The Contracting Parties,

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

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

Article 1

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

1. « carrier » includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;
2. « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or his luggage, as the case may be, with the exception of :
 - a) a charter party or a contract under a bill of lading;
 - b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;
3. « ship » means only a seagoing vessel;

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE
pour
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE
DE TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS
ET DE LEURS BAGAGES

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

Les Parties Contractantes,

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

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

Article premier

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

1. « transporteur » comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport;
2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager et, le cas échéant, pour le transport de ses bagages, à l'exception :
 - a) d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissment;
 - b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;
3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;

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

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

6. « cabin luggage » means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 2, cabin luggage includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

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

8. « carriage » covers the following periods :

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

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

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

Article 2 : no change

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

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

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

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

8. « transport » comprend les périodes suivantes :

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

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

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

Article 2 : inchangé

Article 3

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

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

Article 4 : no change

Article 5 : no change

Article 6 : no change

Article 7 : no change

Article 8 : no change

Article 9 : no change

Article 10 : no change

Article 11 : no change

Article 12 : no change

Article 13 : no change

Article 14 : no change

Article 15 : no change

Article 16 : no change

Article 17

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

Article 18 : no change

Article 19 : no change

Article 3

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

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

Article 4 : inchangé

Article 5 : inchangé

Article 6 : inchangé

Article 7 : inchangé

Article 8 : inchangé

Article 9 : inchangé

Article 10 : inchangé

Article 11 : inchangé

Article 12 : inchangé

Article 13 : inchangé

Article 14 : inchangé

Article 15 : inchangé

Article 16 : inchangé

Article 17

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou une lésion corporelle du passager ou la perte de ses bagages ou un dommage subi par ceux-ci, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue à l'alinéa (4) de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de limiter le choix du demandeur au delà de ce qui est permis au paragraphe (2) et l'article 16, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 18 : inchangé

Article 19 : inchangé

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make one of the following reservations :
 - a) that it does not accept and shall not give effect to the provisions of this Convention which govern the contract of carriage of passengers as well as the liability of the carrier towards the passenger, or,
 - b) that it does not accept and shall not give effect to the provisions of this Convention which govern the contract of carriage of luggage as well as the liability of the carrier towards the passenger's luggage.

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

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

Article 21 : no change
Article 22 : no change
Article 23 : no change
Article 24 : no change
Article 25 : no change
Article 26 : no change
Article 27 : no change
Article 28 : no change
Article 29 : no change
Article 30 : no change
Article 31 : no change

Article 32

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

Article 20

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

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

2. La Partie Contractante qui a fait une déclaration conformément à cet article n'est pas liée par les dispositions de la Convention qui ont été exclues par ladite déclaration, et les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par les dispositions exclues envers toute Partie Contractante qui aura fait une telle déclaration.

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

Article 21 : inchangé

Article 22 : inchangé

Article 23 : inchangé

Article 24 : inchangé

Article 25 : inchangé

Article 26 : inchangé

Article 27 : inchangé

Article 28 : inchangé

Article 29 : inchangé

Article 30 : inchangé

Article 31 : inchangé

Article 32

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

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 1

That the definition of « contract of carriage » should read : « Contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or of his luggage carried in connection with a passenger's contract of carriage, as the case may be, with the exception of,

- a) a charter party, or a contract under a Bill of Lading;
- b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION
NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION
NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 1, paragraph 2) lines 2 and 3

Delete the words « his luggage » and substitute the words « for the carriage of a passenger and his luggage »,

This amendment replaces the proposed amendment by the British Maritime Law Association circulated as PA-T-3 which is now withdrawn.

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 1

La définition du terme « contrat de transport » doit se lire comme suit :

« Contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager et, le cas échéant, pour le transport de ses bagages transportés en vertu du contrat de transport du passager, à l'exception :

- a) d'un contrat d'affrètement ou d'un contrat sous l'empire d'un connaissance;
- b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer.

ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 1, paragraphe 2), lignes 2 et 3

Biffer les mots « ses bagages » et remplacer par les mots « pour le transport d'un passager et de ses bagages ».

Le présent amendement remplace celui proposé antérieurement par l'Association Britannique de Droit Maritime qui a été distribué sous la référence PA-T-3 et qui, à présent, a été retiré.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION
NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION
NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 20, paragraph 1

To amend Article 20, paragraph 1, to read as follows :

- « Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying, or acceding to this Convention make one of the following reservations :
- a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or
 - b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers. »

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 32

To amend Article 32 to read :

« In respect of the relations between States which have ratified or adhered to this Convention, this Convention shall replace and abrogate :

- a) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20 a), the International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers' luggage by sea (1967) and
- b) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20 b), the International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea and Protocol (1961) »

PA - T - 5

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 20, paragraphe 1

L'article 20, paragraphe 1, doit se lire comme suit :

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

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

PA - T - 6

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 32

L'article 32 doit se lire comme suit :

« La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent :

- a) La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport des bagages de passagers par mer (1967) si l'Etat n'a pas fait de déclaration au sujet de l'article 20 a), et
- b) La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et Protocole (1961) si l'Etat n'a pas fait de déclaration au sujet de l'article 20 b).

INTERNATIONAL DRAFT CONVENTION
for
THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING
to
THE CARRIAGE BY SEA OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE

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

The Contracting Parties,

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

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

Article I

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

1. « carrier » includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;
2. « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or for the carriage of a passenger and his luggage, as the case may be, with the exception of :
 - a) a charter party or a contract under a bill of lading;
 - b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;
3. « ship » means only a seagoing vessel;

**PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE
pour
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE
DE TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS
ET DE LEURS BAGAGES**

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

Les Parties Contractantes,

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

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

Article premier

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

1. « *transporteur* » comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport;
2. « *contrat de transport* » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager et, le cas échéant, pour le transport de ses bagages, à l'exception:
 - a) d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissance;
 - b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;
3. « *navire* » signifie uniquement un bâtiment de mer;

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

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

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

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

8. « carriage » covers the following periods :

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

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

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

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if :

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

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

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

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

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

8. « transport » comprend les périodes suivantes;

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

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

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

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

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque :

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

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

Article 3

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

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

Article 4

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

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

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

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

Article 5

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

2. le contrat de transport a été conclu dans un Etat Contractant, ou
3. d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat Contractant.

Article 3

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

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

Article 4

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

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

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

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

Article 5

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

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

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

Article 6

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

Article 7

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

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

Article 8

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

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

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

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

Article 9

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

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

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

Article 6

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

Article 7

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

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

Article 8

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

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

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

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

Article 9

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

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

Article 10

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

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

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

Article 11

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

Article 12

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

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

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

Article 13

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

a) in the case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;

b) in the case of apparent damage to luggage :

(i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

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

Article 10

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

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

3. Les limitations de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 11

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par les articles 7, 8 et 10 (paragraphe 1), s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12

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

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

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

Article 13

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

a) en cas de lésions corporelles au plus tard quinze jours après la date du débarquement;

b) en cas de dommage apparent à des bagages

(I) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;

- (ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;
 - c) in the case of loss of or damage to luggage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.
2. If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to have disembarked safe and sound and have received the luggage undamaged.
3. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14

- 1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.
- 2. The limitation period shall be calculated as follows :
 - a) in the case of personal injury, from the date of the disembarkation of the passenger;
 - b) in the event of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the event of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
 - c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.
- 3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 15

- 1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

- (II) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.
- c) en cas de perte ou de dommage non apparent, dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.
2. Faute de se conformer aux prescriptions de cet article le passager sera présumé, sauf preuve contraire, être débarqué sain et sauf et avoir reçu ses bagages en bon état.
3. Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Article 14

1. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles et de la perte des bagages ou du dommage subi par ceux-ci sont soumis à une prescription de deux ans.
2. Le délai de prescription court :
 - a) en cas de lésions corporelles à partir du jour du débarquement du passager;
 - b) en cas de décès survenu au cours du transport, à partir du jour auquel le passager aurait dû être débarqué, et en cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant la mort du passager après le débarquement, à partir du jour du décès; le délai ne pourra toutefois pas dépasser 3 ans à compter du jour du débarquement;
 - c) en cas de perte ou de dommage aux bagages à partir du jour du débarquement et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.
3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de 3 ans à compter du jour de débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

Article 15

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 16

1. Prior to the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before :

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

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

Article 17

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, except as provided in Article 8, paragraph 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the choice of the claimant beyond the limit allowed in Article 16, paragraph 1, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 18

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

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 16

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

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

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

Article 17

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

Article 18

1. Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur et de ses préposés,

owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

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

Article 19

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

Article 20

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

- a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or
- b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers.

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

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

Article 21

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

1. not to give effect to the provisions of this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

2. that in giving effect to the provisions of this Convention it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such

tels qu'ils résultent des dispositions des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

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

Article 19

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

Article 20

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

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

2. La Partie Contractante qui a fait une déclaration conformément à cet article n'est pas liée par les dispositions de la Convention qui ont été exclues par ladite déclaration, et les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par les dispositions exclues envers toute Partie Contractante qui aura fait une telle déclaration.

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

Article 21

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

1. de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Article 22

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 23

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 22 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 24

This Convention shall be open for signature by the States represented at the ...th session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 25

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 26

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

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

3. This Convention, or the provisions which are not excluded, shall come into force in respect of each signatory State which ratifies

2. en donnant effet aux dispositions de la présente Convention, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, elle pourra prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

Article 22

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 23

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 22. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 24

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la ...ième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 25

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 26

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

2. Les dispositions de la présente Convention qui pourront être exclues par une déclaration en vertu de l'article 20 entrent en vigueur

it, or the provisions thereof which it accepts, after the deposit of the fifth instrument, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 27

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the ...th session of the Diplomatic Conference of Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 26.

Article 28

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 29

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 30

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

trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification des Parties Contractantes qui les ont acceptées, soit par absence de déclaration d'exclusion, soit par retrait de celle-ci.

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

Article 27

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la ...ième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.

2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérant trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 26.

Article 28

Chacune des Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après l'entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la dénonciation par le Gouvernement belge.

Article 29

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion ou à tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté, ou dont ils assurent les relations internationales, ceux auxquels s'applique la présente Convention.

La Convention sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article 30

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

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

Article 31

Any Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such Contracting Party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 32

In respect of the relations between States which have ratified or adhered to this Convention, this Convention shall replace and abrogate :

- a) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20, 1 (a) the International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers luggage by sea (1967); and
 - b) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20, 1 (b) the International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea and Protocol (1961).
-

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

Article 31

Toute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 32

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

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

**PRESIDENT'S PRELIMINARY REPORT
AND QUESTIONNAIRE**

I. Introduction

It is now some twenty years since the York/Antwerp Rules were last revised. During this period there have been significant changes in commercial procedures and shipping techniques and, in the result, it is generally accepted that in certain respects the existing Rules do not altogether meet modern requirements.

The Bureau Permanent of the Comité Maritime International met on the 17th November 1969. In view of the criticism which has been expressed by certain interests about some aspects of the 1950 Rules, it was, perhaps, not surprising that a proposal was made (by the representative of the British Maritime Law Association) that the C.M.I. should undertake a study of the 1950 Rules with a view to revising them in a manner which would remove those undesirable features that are thought to exist. This proposal was accepted by the Bureau Permanent and it was decided to set up an International Subcommittee whose studies would take into account the work already done on this subject by the International Union of Marine Insurance and the Association Internationale de Dispatcheurs Européens. Mr. William Birch Reynardson of the British Maritime Law Association was appointed Chairman and Mr. Henri Voet, Rapporteur.

It is proposed that the normal work procedure should be followed, namely that after the circulation of this Report and Questionnaire to the National Associations, a small Working Group will be appointed by the Chairman to consider the replies made to the questionnaire and to assist in the preparation of a second report based on those replies. The International Subcommittee will then be invited to meet to consider the second report and, after discussion, to decide upon future action.

**REVISION DES REGLES D'YORK ET
D'ANVERS 1950**
COMMISSION INTERNATIONALE
RAPPORT PRELIMINAIRE ET QUESTIONNAIRE
DU PRESIDENT

I. Introduction

La dernière révision des Règles d'York et d'Anvers remonte à vingt ans environ. Au cours de cette période des changements importants sont intervenus dans les pratiques commerciales et dans les techniques maritimes; c'est pourquoi il est généralement admis qu'à certains égards les Règles actuelles ne répondent pas entièrement aux exigences de notre temps.

Le Bureau Permanent du Comité Maritime International s'est réuni le 17 novembre 1969. Eu égard à la critique qui s'est fait jour dans certains milieux à propos de quelques aspects des Règles 1950, il n'était, peut-être, pas étonnant qu'une proposition fût faite (par le représentant de l'Association Britannique de Droit Maritime) visant à ce que le C.M.I. entreprît une étude des Règles 1950 dans le but de les soumettre à une révision susceptible d'éliminer les particularités indésirables que l'on pense qu'elles contiennent. Cette proposition fut acceptée par le Bureau Permanent et il fut décidé de créer une Commission Internationale dont les études tiendraient compte du travail déjà accompli en la matière par l'Union Internationale de l'Assurance Maritime (I.U.M.I.) et par l'Association Internationale de Dispacheurs européens (A.I.D.E.). La présidence de cette Commission a été confiée à Monsieur William Birch Reynardson de l'Association Britannique de Droit Maritime et Monsieur Henri Voet a été désigné en qualité de rapporteur.

Il est proposé que la méthode de travail habituelle soit suivie; notamment, qu'après la mise en circulation de ce rapport et de ce questionnaire auprès des Associations Nationales, un petit groupe de travail soit constitué par le Président de la Commission pour examiner les réponses au questionnaire et pour contribuer à l'élaboration d'un second rapport basé sur ces réponses. La Commission Internationale sera alors invitée à se réunir pour examiner le second rapport, et, après un échange de vues, pour décider de l'action future.

II. The principles of General Average

It is thought appropriate that this report should commence with a brief summary of the principles upon which the Rules of General Average are based.

These principles are clearly set out in Rule A of the York/Antwerp Rules 1950, which is an unamended repetition of Rule A of the York/Antwerp Rules 1924. This Rule provides that a General Average Act occurs only when the following four essential features are present :

1. Extraordinary sacrifice must be made or extraordinary expenditure incurred.

A General Average sacrifice or expenditure must be made or incurred to avoid extraordinary and abnormal perils, as distinguished from the ordinary and normal perils at sea. There must be an extraordinary occasion and this must be construed in relation to the facts of the case. Hence a loss or an expenditure which is merely contingent upon the fulfilment by the Shipowner of the contract of affreightment is not a General Average Act.

2. The act must be intentional. A sacrifice or an expenditure, which in given circumstances, becomes inevitable does not give rise to a claim in General Average.

Rule V provides an illustration of this essential feature in its first paragraph which reads : « When a ship is intentionally run on shore and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as General Average... ».

It should be pointed out that property is not deemed to have been « sacrificed » if it was already constructively lost at the time of the sacrifice.

3. Peril is the third essential feature of the General Average Act. It is not necessary that the ship should be in the grip of the disaster which may arise from a danger but it is necessary that actual peril should exist in fact. The peril need not be immediate but it must be real and not imaginary and the act must be specifically designed to secure the safety of the particular adventure and not merely of a precautionary nature.

4. The physical safety of both ship and cargo must be imperilled. The General Average Act only refers to sacrifice and expenditure

II. Les principes de l'avarie commune

Il paraît approprié qu'au début de ce rapport figure un bref résumé des principes sur lesquels les règles de l'avarie commune se basent. Ces principes sont clairement exposés dans la Règle A des règles d'York et d'Anvers 1950, qui est la répétition textuelle de la Règle A des Règles d'York et d'Anvers 1924. Cette Règle dispose qu'il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, les quatre éléments essentiels suivants se trouvent réunis :

1. Un sacrifice extraordinaire doit être fait ou une dépense extraordinaire encourue.

Un sacrifice doit être fait ou une dépense d'avarie commune encourue pour éviter des périls extraordinaire et anormaux, par opposition aux dangers ordinaires et normaux de la mer. Il faut une occasion extraordinaire et qui doit être interprétée par rapport aux éléments de fait du cas de l'espèce. En conséquence une perte ou une dépense, qui est seulement accessoire à l'accomplissement par l'armateur du contrat d'affrètement, n'est pas un acte d'avarie commune.

2. L'acte doit être intentionnel. Un sacrifice ou une dépense, qui, dans des circonstances données, devient inévitable ne donne pas lieu à une admission en avarie commune.

La Règle V illustre cet élément essentiel dans son premier paragraphe qui s'énonce comme suit : « Quand un navire est intentionnellement mis à la côte, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée il serait inévitablement échoué à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux de cet échouement intentionnel, ne sera admise en avarie commune mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune... ».

Il convient de signaler que l'on ne considère pas qu'une propriété a été « sacrifiée » si elle était déjà virtuellement perdue à l'époque du sacrifice.

3. Le péril est le troisième élément essentiel de l'acte d'avarie commune. Il n'est pas nécessaire que le navire se trouve aux prises avec le désastre qui peut résulter d'un danger mais il est nécessaire qu'un péril véritable existe en fait. Le péril ne doit pas être immédiat mais il doit être réel et non imaginaire et l'acte doit avoir comme but spécifique de promouvoir le salut de l'aventure en cause et non uniquement consister en une mesure de précaution.

4. Le salut matériel du navire et de la cargaison à la fois doit être en cause. L'acte d'avarie commune se rapporte uniquement au sacrifice qui est fait et à la dépense qui est encourue dans le but de préserver

which is made or incurred for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure and not merely for the purpose of preserving from peril part of that property.

III. The historical background to General Average

These principles have been recognized by Maritime Nations for many centuries and by the middle of the nineteenth century they had been incorporated into the statute law of most European countries and were fully recognised in the Common Law of the United Kingdom and of the United States of America.

But the laws of both the European and Anglo-Saxon systems differ to a large extent and it was for this reason that in the second half of the nineteenth century the first attempts were made to establish uniform Rules.

Early in 1860 an approach was made by several important commercial bodies to the National Association for the Promotion of Social Science, which had been established in London some time earlier. On May 3rd 1860, a circular letter, issued by this Association and signed by its Chairman, Lord Brougham, and by many other prominent British Shipowners and Underwriters, was addressed to commercial bodies conducting business in the maritime countries of Europe and in the United States of America. The object of the letter was set out in its preamble which read : « The system of General Average is one which, to prevent confusion and injustice, pre-eminently requires that the same principles should be acknowledged amongst the chief Maritime Nations. So far is this from being the case, however, that some of the most important rules vary not only in the same country, but in the same port. Uncertainty in law is always an evil : and, in regard to General Average, the evil is peculiarly felt ». The letter suggested that « delegates from the commercial bodies in different parts of the world which are chiefly interested » should be present at a meeting at Glasgow in September of the same year.

At that Conference a number of resolutions were adopted and eleven Rules were embodied in these resolutions. The intention was that these Rules, after having been revised by further discussions, should be incorporated into a Bill, and that « it be recommended to the Legislative Authorities of all commercial Nations to enact the same into a law ».

After an unsuccessful Conference at the Guildhall, London, in 1862, a Congress known as the « Third International General Average

d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune et non pas simplement pour les besoins de la préservation d'un péril d'une partie de ces propriétés.

III. Le fondement historique de l'avarie commune

Depuis de nombreux siècles ces principes ont été admis par les Nations maritimes. Vers le milieu du 19^e siècle ils avaient été repris dans la loi écrite de la plupart des pays Européens et ils étaient pleinement reconnus par la « common law » du Royaume Uni et des Etats-Unis d'Amérique.

Mais aussi bien les lois de régime Européen que celles de régime Anglo-Saxon sont différentes à bien des égards et c'est le motif pour lequel au cours de la seconde moitié du 19^e siècle les premières tentatives visant à l'établissement de règles uniformes virent le jour.

Au début de l'année 1860 plusieurs Institutions commerciales importantes s'adressèrent à « The National Association for the Promotion of Social Science » qui avait été fondée à Londres quelque temps auparavant. Le 3 mai 1860 une lettre circulaire rédigée par les soins de cette Association et signée par son Président, Lord Brougham, et par de nombreux armateurs et assureurs anglais de premier plan, fut adressée aux Institutions Commerciales qui existaient à l'époque dans les Pays maritimes de l'Europe et aux Etats-Unis d'Amérique. L'objet de cette lettre était exposé dans son préambule, dont voici la traduction « Le système de l'avarie commune est de ceux qui, pour éviter la confusion et l'injustice, exigent avant tout que les mêmes principes soient reconnus dans les principales Nations maritimes. Toutefois cela est loin d'être le cas, au point que certaines des règles les plus importantes varient non seulement dans le même pays mais également dans le même port. L'incertitude de la loi est toujours un mal, et, en ce qui concerne l'avarie commune, le mal est particulièrement ressenti ». La lettre suggérait que (traduction) « des délégués des Institutions commerciales dans les différents pays du monde qui sont principalement intéressés » soient présents à une réunion à Glasgow en septembre de la même année.

A cette Conférence un certain nombre de résolutions furent adoptées et onze Règles furent incorporées dans ces résolutions. C'était l'intention que ces Règles, après avoir été remises sur le métier au cours de discussions ultérieures, soient reprises dans un projet de loi et que (traduction) : « il soit recommandé aux Autorités législatives de toutes les Nations commerçantes d'adopter ce projet dans la législation ».

Après une conférence infructueuse au Guildhall à Londres en 1862, un Congrès connu sous le nom de (traduction) « Troisième Congrès International de l'Avarie Commune » tint ses assises à York en 1864. En conclusion des travaux on se mit d'accord sur onze Règles,

Congress », met at York in September 1864. At its conclusion, eleven Rules, the « York Rules » were agreed as well as a resolution, moved by Mr. Lowndes, as to the future procedure to be adopted. This resolution commenced by suggesting that the York Rules ought « to be the basis of International General Average Law ». It continued by stating that « this end should be pursued through the Legislation, of each country where practicable, and also, pending legislation, by means of clauses to be introduced in Bills of Lading and Charterparties ». The resolution also recommended the following clause : « All claims for General Average to be settled in conformity with the International General Average Rules, framed at York in 1864 ».

By adopting this resolution the York Congress paved the way to a new method of achieving uniformity, namely through voluntary agreement rather than by means of uniform legislation. This method proved to be successful and has since been the only one adopted in the process of the unification of the Law on General Average.

The « York Rules 1864 » were modified and completed at the Conference convened in August 1877 at Antwerp by the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations. They have since been known as the « York and Antwerp Rules 1877 ».

Further modifications and additional Rules were adopted at the Liverpool Conference of the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations. The group of eighteen Rules which emerged from this Conference was entitled the « York/Antwerp Rules 1890 ».

After the first world war the question of reconsidering the Rules was revived by the International Law Association. Committees started to work in various countries on a revision of the Rules and on a « declaration of the general principles applicable to General Average ». An International General Average Committee was also set up and prepared a draft containing a definition of principles (lettered Rules) on the one hand and twenty-three Rules (numbered) dealing with points of practice on the other.

This draft was submitted to the thirty-third Conference of the International Law Association, which met at Stockholm in September 1924. At the end of the proceedings new Rules were adopted, under the title of « York/Antwerp Rules 1924 ». The most important innovation was the insertion into the Rules of seven additional definitions lettered A to G.

The new Rules met with no serious criticism from the business community, except in the United States.

Four years later, however, it was held in *Vlassopoulos v. British & Foreign Marine Insurance Co. Ltd.* (The « Makis »), that the lettered Rules constituted a Code of General Average and that the numbered

les « Règles d'York », et sur une résolution, proposée par Monsieur Lowndes traitant de la marche à suivre à l'avenir. Cette résolution commençait par suggérer que les Règles d'York devaient être (traduction) « la base de la loi internationale de l'avarie commune ». Elle poursuivait en ces termes (traduction) : « Ce but doit être atteint par la législation de chaque pays, où cela est possible, et également, en attendant une législation, par le moyen de clauses à insérer dans les connaissances et les chartes-parties ». La résolution recommandait également la clause suivante (traduction) : « Toutes les réclamations pour avarie commune doivent être liquidées conformément aux Règles d'York 1864 ».

En adoptant cette résolution le Congrès d'York avait ouvert la voie à une nouvelle méthode de recherche de l'uniformité, notamment par l'accord volontaire plutôt que par le moyen d'une législation uniforme. Cette méthode devait être couronnée de succès et a depuis lors été la seule adoptée dans la marche vers l'uniformité de la loi de l'avarie commune. Les « Règles d'York 1864 » furent modifiées et complétées à la Conférence qui se réunit au mois d'août 1877 à Anvers sous les auspices de l'*« Association for the Reform and Codification of the Law of Nations »*. Elles ont depuis lors été connues sous le nom de « Règles d'York et d'Anvers 1877 ».

D'autres modifications et de nouvelles Règles furent adoptées à la Conférence de Liverpool. L'ensemble de 18 Règles qui furent élaborées à cette Conférence reçut le titre de « Règles d'York et d'Anvers 1890 ».

Après la première guerre mondiale la question de la révision des règles fut ranimée par l'*« International Law Association »*. Des Commissions se mirent au travail dans plusieurs pays sur ce sujet et sur une (traduction) « déclaration des principes généraux applicables à l'avarie commune ». Une Commission Internationale d'avarie commune fut également créée; elle prépara un projet contenant une définition des principes « Règles lettrées » d'une part et 24 Règles « Règles numérotées » s'occupant de questions de pratique d'autre part.

Ce projet fut soumis à la 33ième Conférence de l'*« International Law Association »*, qui se réunit à Stockholm en Septembre 1924. En conclusion des travaux, de nouvelles Règles furent adoptées sous le titre de « Règles d'York et d'Anvers 1924 ». La principale innovation consistait en l'insertion dans les Règles de sept définitions, lettrées de A à G.

Ces nouvelles Règles ne firent pas l'objet de commentaires défavorables de la part du monde des affaires, sauf aux Etats-Unis d'Amérique.

Toutefois quatre ans plus tard, il fut décidé dans le procès Vlassopoulos v. British & Foreign Marine Insurance C° Ltd. (The « Makis ») que les Règles lettrées constituaient un code de l'avarie commune et que les Règles numérotées devaient être considérées

Rules were to be regarded as specific examples. This meant that the former overrode the latter, which caused much confusion.

The unsatisfactory situation which resulted, together with the desirability of framing a set of Rules which would be acceptable to United States interests fostered the efforts of those who were sponsoring yet another revision of the « York/Antwerp Rules ». It was, however, not until after the second world war that this subject was discussed at the 1947 Antwerp International Conference of the Comité Maritime International. A year later the International Law Association at its Brussels Conference, adopted a resolution containing the wording of an amended Rule XXII and a recommendation to its Executive Council that the desirability of amending certain other Rules should be examined in cooperation with the Comité Maritime International.

The Comité Maritime International set to work immediately. Committees were set up by most National Associations of Maritime Law; the views of these Committees were ascertained and coordinated by the British Maritime Law Association; they were then considered by an International Subcommittee appointed by the Bureau Permanent. All this very considerable work, together with a draft of amended Rules, was discussed at the Amsterdam Conference of the Comité Maritime International in September 1949 and a new set of Rules, one of them being a Rule of Interpretation, was adopted. They were designated the « York/Antwerp Rules 1950 ». All the delegates including those from the United States agreed to recommend the adoption of these new Rules in their respective countries.

The English text of the new Rules was submitted to the 1950 Copenhagen Conference of the International Law Association, where it was approved.

The French text, which has equal validity with the English text, was later on prepared by the Association Française de Droit Maritime in consultation with the British Maritime Law Association.

IV. The abolition of General Average

It will have been noted that the terms of reference of this International Sub-Committee are to consider the *revision* of the York/Antwerp Rules 1950.

It is therefore outside the scope of the terms of reference to consider the abolition of the York/Antwerp Rules.

Since, however, the opinion has been expressed that modern sea-borne commerce should abandon the concept of General Average, it is

comme des exemples de cas d'espèce. Ceci signifiait que les premières prévalaient sur les dernières, ce qui eut pour effet de créer beaucoup de confusion.

La situation peu satisfaisante qui en résulta, ainsi que le sentiment qu'il était souhaitable d'élaborer un ensemble de Règles qui pourraient être acceptées par les intérêts américains, fournirent la matière aux efforts de ceux qui recommandaient une nouvelle révision des Règles d'York et d'Anvers.

Il fallut toutefois attendre la fin de la seconde guerre mondiale avant que le sujet ne vînt en discussion à la Conférence Internationale d'Anvers 1947 du Comité Maritime International. Un an plus tard l'*« International Law Association »* à sa Conférence de Bruxelles, adopta une résolution contenant le texte d'une Règle XXII modifiée et une recommandation à son Conseil Exécutif qu'il convenait d'examiner en collaboration avec le C.M.I. s'il n'était pas souhaitable d'apporter des modifications à certaines autres parmi les Règles.

Le C.M.I. se mit immédiatement à l'ouvrage. Des Commissions furent créées par la plupart des Associations Nationales de Droit Maritime; les vues de ces Commissions furent examinées et coordonnées par l'Association Britannique de Droit Maritime; elles firent ensuite l'objet d'un examen par une Commission Internationale créée par le Bureau Permanent.

Ce travail très considérable, en même temps qu'une proposition de Règles modifiées, fit l'objet d'échanges de vues à la Conférence d'Amsterdam du C.M.I. en Septembre 1949 et un nouvel ensemble de Règles, dont l'une était une Règle d'interprétation, fut adopté en les désignant sous le nom de « Règles d'York et d'Anvers 1950 ». Tous les délégués y compris ceux des Etats-Unis d'Amérique furent d'accord de recommander l'adoption de ces nouvelles Règles dans leurs pays respectifs.

Le texte anglais de ces nouvelles Règles fut soumis à la Conférence de Copenhague en 1950 de l'*« International Law Association »* et il fut approuvé.

Le texte français, qui a une valeur égale au texte anglais, fut par la suite élaboré par les soins de l'Association Française de Droit Maritime en collaboration avec l'Association Britannique de Droit Maritime.

IV. L'abolition de l'avarie commune

On aura noté que la mission de cette Commission Internationale a été définie comme étant l'examen de la révision des Règles d'York et d'Anvers 1950. C'est pourquoi il n'entre pas dans le cadre de cette mission d'examiner l'abolition des Règles d'York et d'Anvers.

Toutefois comme l'opinion a été exprimée que le commerce maritime moderne devrait abandonner la notion d'avarie commune, on peut

thought that this report would be incomplete without some reference to this view.

One point should be stressed at the outset. It has already been mentioned above that the concept of General Average has long been recognized in the European and Anglo-Saxon systems of law. There is therefore no question of abolishing General Average without consequential legislation to this effect.

It is true that, in theory anyway, contracts for the carriage of goods could specifically exclude the operation of General Average. Any sacrifice and/or expenditure would then be borne by the party making such sacrifice or incurring such expenditure. These risks could be covered by insurance on payment of an appropriate premium by the cargo and shipowning interests respectively.

It may however be thought that there are two main objections to this solution.

First, it will be appreciated that in situations of peril following marine casualties a conflict of interest may often arise from the need to choose between various possible courses of action to avoid catastrophe. Thus, for example, where a loaded vessel strands on a reef, the master is faced with the decision as to whether to jettison cargo or to engage tug assistance or to attempt to force the vessel off using the main engines. Any of these choices might have given rise to loss to the different owners of property involved in the adventure. No doubt, in the example given, the cargo owner would have preferred the master to adopt a course other than to jettison cargo, whereas the shipowner would have wished to avoid risk of damage to his ship or machinery. General Average owes its origin to this conflict of interest and is a device whereby, so far as is possible, this conflict is eliminated. The master is free to act solely according to his judgment as a seaman as to what is best for his ship and cargo as a whole without regard to the conflicting interests of the various owners of the property in his charge. Through General Average the owner of the cargo jettisoned has his loss shared by all the other interests concerned; the owner of the property sacrificed is placed as nearly as possible in the same financial position as the owners of the property saved by that sacrifice.

Second, the « equilibrium of the contract of carriage » — which rests on the interaction of the Hague Rules and the York/Antwerp Rules — would be seriously disturbed by the mere alteration of some of the York/Antwerp Rules, let alone their abolition.

penser que ce rapport serait incomplet s'il ne contenait pas une allusion à cette opinion.

Au départ, l'accent doit être mis sur un point. On a déjà mentionné précédemment que la notion d'avarie commune a été reconnue depuis longtemps dans les systèmes législatifs européens et anglo-saxons. Il n'est dès lors pas question d'abolir l'avarie commune sans, par voie de conséquence, créer une législation à cet effet.

Il est vrai, tout au moins en théorie, qu'il serait possible de stipuler l'exclusion des effets de l'avarie commune dans les contrats de transport de marchandises. Tout sacrifice et/ou dépense seraient alors supportés par la partie qui exposerait pareil sacrifice et/ou encourrait pareille dépense. Ces risques pourraient être couverts par assurance, moyennant le paiement d'une prime appropriée par les intéressés aux marchandises et au navire respectivement.

On peut néanmoins penser qu'il y a deux objections principales à une pareille solution.

Tout d'abord, il convient de se rendre compte que dans des situations de péril qui résultent d'accidents maritimes un conflit d'intérêts peut fréquemment surgir à la suite de la nécessité de choisir entre plusieurs actions possibles permettant d'éviter une catastrophe. Ainsi, par exemple, lorsqu'un navire chargé s'échoue sur un haut fond le capitaine se trouve confronté avec la décision d'avoir ou bien à jeter des marchandises, ou bien à engager les services de remorqueurs ou bien encore à tenter de renflouer son navire en faisant usage de ses machines principales. Chacun de ces choix peut donner lieu à une perte pour les différents propriétaires de propriétés engagées dans l'aventure. Sans doute dans l'exemple donné, le propriétaire de la cargaison aurait préféré que le capitaine adopte une action autre que celle du jet de marchandises, alors que le propriétaire du navire aurait souhaité que le risque d'un dommage à son navire ou à ses machines soit évité. L'avarie commune doit son origine à ce conflit d'intérêts et elle est une invention qui, dans la mesure du possible, permet d'éliminer un pareil conflit. Le capitaine est libre d'agir uniquement d'après son jugement de marin pour décider de la meilleure solution pour le navire et pour la cargaison pris dans leur ensemble, sans avoir à tenir compte des intérêts opposés des différents propriétaires des propriétés sous sa garde. Grâce à l'avarie commune le propriétaire des marchandises, qui ont été jetées, voit sa perte partagée par tous les autres intérêts en cause; le propriétaire des propriétés sacrifiées est placé, autant que faire se peut, dans la même situation financière que les propriétaires des propriétés qui ont été sauvées grâce à ce sacrifice.

En second lieu, qu'adviendrait-il de « l'équilibre du contrat de transport » — qui repose sur l'action réciproque des Règles de la Haye et des Règles d'York et d'Anvers — qui déjà par la simple modification

But above all such a solution would destroy the whole structure of uniformity which has been created over the past century. The paramount importance of avoiding the evil of the uncertainty in law was repeatedly stressed during the discussions on the 1950 revision of the York/Antwerp Rules at the International Conference of the Comité Maritime International at Amsterdam in 1949; to quote Sir Leslie Scott : « ...It matters very much less in a matter of maritime contract, what the particular rules are, which are put into any contract, than it does to have unified rules applicable to all maritime business in all countries... ».

V. Studies already in progress

In the last twenty years certain provisions in the Rules have, perhaps somewhat naturally, given rise to criticism and suggestions have been made that these provisions should be amended.

Two Associations have conducted special studies on various points and the Chairman of the Association of Average Adjusters chose as the subject of his annual address in 1969 the « Simplification of General Average ». It is thought that it would be useful to summarise the manner in which these studies have been conducted.

The International Union of Marine Insurance set up a General Average Committee and during the 1968 I.U.M.I. Conference at Monte Carlo this Committee submitted to and obtained the approval of the Council of the Union of a programme of work divided into three phases, worded as follows :

- « 1. The General Average Committee will approach each member Association of the I.U.M.I. with a list of suggestions and ideas.
- 2. The member Associations will be asked to submit same to their national maritime law Associations, if any.
- 3. The ultimate goal is appreciated as being the alteration of the York/Antwerp Rules ».

The General Average Committee thereupon prepared a questionnaire dealing with fifteen different topics. This questionnaire was distributed to the member Associations in March 1969. It was examined at the London I.U.M.I. Conference in September 1969 and has since been the subject of still more elaborate consideration by the General Average Committee. It is understood that the results of these further studies will be submitted to the next I.U.M.I. Conference which will be held at San Francisco in September of this year.

de certaines parmi les Règles d'York et d'Anvers serait sérieusement troublé, si ces Règles étaient abolies ?

Mais, par-dessus tout, une pareille solution détruirait la structure d'uniformité qui a été créée au cours d'un siècle d'efforts.

L'importance prépondérante d'éviter le mal de l'incertitude dans la loi a été à plusieurs reprises mise en évidence au cours des échanges de vues à propos de la révision des Règles d'York et d'Anvers pendant la Conférence Internationale du Comité Maritime International d'Amsterdam en 1949. Pour ne citer que Sir Leslie Scott (traduction) : « Lorsqu'il s'agit d'un contrat maritime, ce que sont les règles particulières que l'on insère dans un quelconque contrat, importe beaucoup moins qu'il importe d'avoir des règles uniformes applicables à toutes les affaires maritimes dans tous les pays... ».

V. Etudes déjà entamées

Au cours des vingt dernières années certaines dispositions des Règles ont, peut-être assez naturellement, donné lieu à des critiques et des suggestions ont été faites visant à la révision de ces dispositions.

Deux Associations ont entrepris des études particulières sur différents points et le Président de l'Association Britannique de dispatcheurs (Association of Average Adjusters) a choisi en 1969 comme sujet de son annuelle allocution « La Simplification de l'avarie commune ». Il a paru utile de résumer la manière dont ces études ont été entreprises.

L'Union Internationale de l'Assurance Maritime (I.U.M.I.) a créé une Commission de l'avarie commune et au cours de la Conférence de Monte Carlo en 1968 cette Commission a soumis au Conseil de l'Union et a obtenu l'approbation de ce Conseil sur un programme de travail divisé en trois phases énoncées comme suit (traduction) :

- « 1. La Commission d'avarie commune se mettra en rapport avec chaque Association, membre de I.U.M.I., et lui soumettra une liste de suggestions et d'idées.
2. Il sera demandé aux Associations de soumettre ces suggestions et ces idées à leurs Associations Nationales de Droit Maritime respectives, s'il y a lieu.
3. Le but que l'on se propose d'atteindre est la modification des Règles d'York et d'Anvers ».

La Commission d'avarie commune a par la suite établi un questionnaire traitant de quinze sujets différents. Ce questionnaire a été distribué aux Associations, membres de I.U.M.I., en mars 1969. Il a été examiné à la Conférence de Londres en septembre 1969; il a depuis lors fait l'objet d'études encore plus approfondies de la part de la Commission d'avarie commune. Il est prévu que le résultat de ces études complémentaires sera soumis à la prochaine Conférence de

The Association Internationale de Dispacheurs Européens at its General Assembly at Rotterdam in 1967 also set up an International Subcommittee to study the simplification of General Average and York/Antwerp Rules.

This Subcommittee set to work immediately after the I.U.M.I. questionnaire had been made available. It concentrated its study mainly on the points raised by this questionnaire, which all aim at the simplification of the General Average procedure and of the York/Antwerp Rules.

The Chairman of this Subcommittee, Professor Henri Schadee, prepared a report in three parts : in the first part comments are made on the I.U.M.I. questionnaire; in the second part new proposals are made; in the third part attention is drawn to certain suggestions contained in other reports which had been submitted to the members of A.I.D.E. at an earlier stage.

This report, together with the personal comments of Professor Henri Schadee on the problems pertaining to Rule III of the York/Antwerp Rules 1950, was discussed at length during the 1969 General Assembly of A.I.D.E. at Genova, the minutes of which have recently been published.

It was also decided at Genova that the Subcommittee should further proceed with its work in order that a new report may be submitted to the next General Assembly of A.I.D.E., which is due to gather in Norway in June 1971.

It is thought that, for the purposes of this report, it is unnecessary to attach either the questionnaire prepared by I.U.M.I. or the report of Professor Schadee because the questionnaire and commentary which follow reflect the contents both of the questionnaire and of the report; it also covers certain other points which are thought to be appropriate for consideration by National Associations.

VI. Commentary and questionnaire

In order to introduce the subject of the revision of the York/Antwerp Rules 1950, it is thought that it would be useful to submit to the National Associations a questionnaire framed within the following four categories :

- a) The lettered Rules.
- b) The numbered Rules.
- c) The Rule of interpretation.
- d) Other matters not dealt with in the 1950 Rules.

l'Union Internationale de l'Assurance Maritime qui se tiendra à San Francisco en septembre de cette année.

L'Association Internationale de Dispacheurs Européens, au cours de son Assemblée Générale de Rotterdam en 1967, a également créé une Commission Internationale ayant pour mission l'étude de la simplification de l'avarie commune et des Règles d'York et d'Anvers.

Cette Commission s'est mise au travail immédiatement après que le questionnaire I.U.M.I. était devenu disponible. Elle a concentré ses études principalement sur les points qui avaient été soulevés par ce questionnaire et qui tous visent à la simplification du fonctionnement de l'avarie commune et des Règles d'York et d'Anvers.

Le Président de cette Commission, le Professeur Henri Schadee, a préparé un rapport en trois parties : la première partie contient un commentaire du questionnaire I.U.M.I.; dans la seconde partie il est fait de nouvelles propositions; dans la troisième partie l'attention est attirée sur certaines propositions contenues dans d'autres rapports, qui avaient déjà été soumis aux membres de A.I.D.E. précédemment.

Ce rapport, ainsi que le commentaire personnel du Professeur Henri Schadee sur les problèmes soulevés par la Règle III des Règles d'York et d'Anvers 1950 ont fait l'objet de longs échanges de vues au cours de l'Assemblée Générale 1969 de A.I.D.E. à Gênes, dont les P.V. ont été récemment publiés.

Il a également été décidé à Gênes que la Commission poursuivrait ses travaux afin de pouvoir soumettre un nouveau rapport à la prochaine Assemblée Générale de A.I.D.E., qui doit se réunir en Norvège en juin 1971.

Il n'a pas paru nécessaire pour les besoins de ce rapport de joindre le questionnaire préparé par I.U.M.I. ni le rapport du Professeur Henri Schadee, parce que le questionnaire et le commentaire qui suivent sont un reflet du contenu de ce questionnaire et de ce rapport; il a également été tenu compte de certains autres points, qu'il a paru souhaitable que les Associations Nationales prennent en considération.

VI. Commentaire et questionnaire

Dans le but d'introduire le sujet de la révision des Règles d'York et d'Anvers 1950, il a paru opportun de soumettre aux Associations Nationales un questionnaire prenant pour cadre les quatre catégories suivantes :

- a) les règles lettrées
- b) les règles numérotées
- c) la règle d'interprétation
- d) d'autres questions non traitées dans les Règles de 1950.

a) *The lettered Rules*

It would appear, from the valuable work already performed outside the Comité Maritime International, that there is little criticism regarding the lettered Rules. As already stated these lettered Rules were introduced in 1924. With the exception of two small alterations and/or additions in 1950, one to Rule C and one to Rule F, they have not been modified since their original drafting.

We should, however, avail ourselves of the opportunity which is now given to us, to review all and every one of these Rules and the following questions are therefore submitted :

1. Are there any general observations applying to the lettered Rules as a whole ?
2. Are there any lettered Rules in particular that should be amended, implemented or abolished and for what reasons ?
3. Is it considered desirable that any new lettered Rules should be added to those already in existence ?
4. The interpretation of « peril » referred to in Rule A has from time to time given rise to divergent views or decisions. Should interpretation of this word be left to domestic law or ought the notion of peril with regard to a General Average act be more precisely defined ?
5. The application of Rule F sometimes gives rise to difficulties. Are there any suggestions for improving this Rule ?
6. It has been suggested that the profit element in assessing contributory values should be eliminated. If this suggestion is adopted, should Rule G be amended in order to comply with this elimination of the profit element ?
7. The basis of adjustment of salvage remunerations sometimes gives rise to controversies; indeed in some instances, when the arbitrators mention in their awards the contributions to be borne by the ship and by the cargo respectively, they calculate these contributions on the basis of values which may differ from the contributory values calculated in accordance with the provisions of the York/Antwerp Rules. Is it desirable to meet this situation in one of the Rules, or in a Rule that would specifically deal with that subject ?

b) *The Numbered Rules*

There would seem to be no doubt that most of the proposed modifications of the York/Antwerp Rules 1950 refer to the numbered Rules.

Some of these go to the root of General Average itself, e.g. those suggesting that sacrifices of property referred to in Rule III and V should not be allowed.

Others merely aim at simplification e.g. those concerning the

a) *Les Règles lettrées :*

Lorsque l'on considère les travaux pleins de mérite qui ont déjà été accomplis en dehors du C.M.I., on peut se rendre compte qu'il n'y a que peu de critiques concernant les Règles lettrées. Il a déjà été dit précédemment que ces Règles lettrées furent introduites en 1924. Elles furent reconduites en 1950 à l'exception de deux modifications de peu d'importance dans la Règle C et la Règle F.

Toutefois il convient de profiter de l'occasion qui nous est maintenant fournie pour revoir toutes et chacune des Règles et c'est pourquoi les questions suivantes sont soumises à votre attention :

1. Y a-t-il des observations d'ordre général en ce qui concerne les Règles lettrées ?
2. Y a-t-il l'une ou l'autre de ces Règles qui doit être amendée, explicitée ou aboli et pour quel motif ?
3. Est-il souhaitable que de nouvelles Règles lettrées soient ajoutées à celles qui existent déjà ?
4. L'interprétation du mot « péril » mentionné dans la Règle A, a donné lieu au cours des temps à des interprétations où à des décisions divergentes. L'interprétation de ce mot doit-elle être abandonnée à la loi nationale ou convient-il de définir la notion de péril en rapport avec l'avarie commune de manière plus précise ?
5. L'application de la Règle F donne parfois lieu à des difficultés. Y a-t-il des propositions pour améliorer la rédaction de cette Règle ?
6. Il a été suggéré que pour établir les valeurs contributives l'élément de profit soit éliminé. Si cette suggestion est adoptée, ne convient-il pas de modifier la Règle G de manière à la mettre en concordance avec cette élimination de l'élément de profit ?
7. La base de répartition des rémunérations pour sauvetage donne parfois lieu à des controverses; en effet dans certains cas, lorsque les arbitres dans leur sentence mentionnent des contributions à charge du navire et de la cargaison, ils calculent ces contributions sur base de valeurs qui peuvent être différentes des valeurs contributives calculées suivant les dispositions des Règles d'York et d'Anvers. Faut-il régler cette question dans une des Règles ou dans une Règle particulière qui aurait cette question pour objet ?

b) *Les Règles numérotées :*

Tout porte à croire que la plupart des modifications aux Règles d'York et d'Anvers 1950, qui font l'objet de propositions, se rapportent aux Règles numérotées.

Quelques-unes d'entre elles concernent le fondement même de l'avarie commune, par exemple celles qui visent à ne pas bonifier les sacrifices de propriétés auxquels se réfèrent les Règles III et V.

D'autres, au contraire, n'ont d'autre but que la simplification, par exemple celles qui concernent le calcul de l'entretien de l'équipage

calculation of the maintenance of the crew (Rule XI) or of the contributory value of the freight at Shipowners' risk (Rule XVII).

Some are inspired by the desirability of applying more strictly the general principles laid down in Rule A, e.g. the abolition of the allowance in General Average of the expenditure pertaining to the common benefit of the adventure rather than to its common safety.

Others are based on the intention to eliminate in the Rules those provisions which may give rise to the criticism that the Rules are anachronistic e.g. those aiming at the abolition of Rules IV and VI.

1. Are there any general observations applying to the numbered Rules as a whole ?

2. Apart from the Rules hereinafter specifically mentioned are there any numbered Rules in particular that should be amended, implemented or abolished and for what reasons ?

3. Is it considered desirable that any new numbered Rules should be added to those already in existence ?

4. *Rule I and Rule II :*

Would it be an advantage to merge these two Rules together ?

5. *Rule III :*

a) There is a tendency to treat differently sacrifices of property on the one hand and expenditure on the other and only to allow the latter.

b) Some favour the deletion of the second part of the Rule which disallows compensation in respect of such proportions of the ship and cargo which have been on fire; some do not.

c) The view has also been expressed that smoke damage should never be allowed.

d) There are divergent opinions about the treatment of damage consequent upon the use of modern devices for extinguishing a fire.

On all these points the detailed comments of the National Associations are requested.

6. *Rule IV :*

Some consider that this Rule should be eliminated because it is obsolete.

7. *Rule V :*

For similar reasons as set out under Rule III, it has been suggested that there should be no allowance in respect of sacrifice to property resulting from refloating operations. Is this contention acceptable ?

(Règle XI) ou de la valeur contributive du fret en risque pour l'armateur (Règle XVII).

Certaines encore sont inspirées par le souci d'appliquer de manière plus stricte les principes généraux établis par la Règle A, par exemple l'abolition de la bonification en avarie commune des dépenses qui trouvent leur origine dans l'intérêt commun de l'aventure plutôt que dans son salut commun.

D'autres encore sont basées sur l'intention d'éliminer des Règles les dispositions qui peuvent prêter le flanc à la critique que les Règles sont anachroniques, par exemple celles qui visent l'abolition des Règles IV et VI.

1. Y a-t-il des observations d'ordre général s'appliquant à toutes les Règles numérotées dans leur ensemble ?

2. Y a-t-il, en dehors des Règles qui sont nommément mentionnées ci-après, certaines Règles numérotées qu'il serait souhaitable d'amender, d'expliciter ou d'abolir et pour quel motif ?

3. Est-il souhaitable que de nouvelles Règles numérotées soient ajoutées à celles qui existent déjà ?

4. *Règle I et Règle II*

Y a-t-il intérêt à confondre ces deux Règles en une seule ?

5. *Règle III :*

a) Il existe une tendance pour traiter de manière différente les sacrifices de propriétés d'une part et les dépenses d'autre part et pour ne bonifier en avarie commune que ces dernières.

b) Certains sont en faveur de l'abolition de la seconde partie de la Règle qui refuse toute bonification en rapport avec les parties du navire et de la cargaison qui ont été en feu; d'autres ne le sont pas.

c) L'opinion a été exprimée que le dommage par fumée ne devrait jamais être bonifié en avarie commune.

d) Il existe des opinions divergentes concernant le traitement du dommage provenant de l'emploi d'inventions modernes pour éteindre un incendie.

Sur tous ces points les commentaires détaillés des Associations Nationales seront les bienvenus.

6. *Règle IV :*

Certains considèrent que cette Règle devrait être abolie parce qu'elle est anachronique.

7. *Règle V :*

Pour des motifs semblables à ceux exposés à propos de la Règle III, il a été suggéré de refuser toute bonification en avarie commune pour les sacrifices de propriétés résultant d'opérations de renflouement. Cette proposition est-elle acceptable ?

8. Rule VI :

The elimination of this Rule by reason of it being anachronistic has been proposed. Can this be agreed ?

9. Rule VII :

There is some support for the view that the second part of this Rule which provides that there should be no allowance for damage to machinery and boilers, where a ship is afloat, involves a restriction to the principles of Rule A. Others, on the other hand, believe that the working of the engine when the vessel is afloat is only part of the normal function of the machinery and should not, therefore, be considered as an extraordinary sacrifice. Is it to be retained as it is or ought it to be amended ?

10. Rule X and Rule XI :

These Rules deal with the expenses at port of refuge etc. and with the wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge etc.

a) The main problem which has arisen over these Rules is in respect of the application of the principles of Rule A in this particular context. From the legal point of view it seems clear that when the motive for incurring the expenses is the common safety of the adventure, the principles of Rule A are properly applied. But when the expenses are incurred only to enable the vessel to proceed upon her voyage, then some of the essential features of a General Average Act are missing and, in the result, an exception is made to the general principles of Rule A. It is, however, not always easy in particular instances to draw a line between common safety and common benefit. In any event, it appears that, for practical reasons, this wider interpretation of the Rules is customarily accepted. Is it thought that further consideration should be given to this point ?

b) There appears to be a general feeling that that part of Rule X which is titled d) should be deleted. Not only is it complicated but it amounts to an exception, at least to some extent, to Rule F.

c) In addition some advocate a simplification of the calculation of the expenses in respect of the maintenance of the crew; these could be fixed on a forfait basis e.g. at ten percent of the wages.

d) There is another subsidiary problem which concerns the treatment of the cost of transport by air of engine parts etc., necessary for the repairs of the vessel detained in the port on account of damage. It has been suggested that these costs should be considered as part of the

8. Règle VI :

L'abolition de cette Règle pour motif d'anachronisme a été proposée. Est-on d'accord à ce sujet ?

9. Règle VII :

Il existe un certain courant d'opinion pour estimer que la seconde partie de cette Règle, qui dispose que lorsqu'un navire est à flot aucune perte ou avarie aux machines et chaudières ne sera admise en avarie commune, comporte une restriction aux principes de la Règle A. D'autres, au contraire, sont d'avis que le fonctionnement des machines lorsque le navire est à flot ne constitue qu'une partie de la fonction normale des machines et ne devrait donc pas, dès lors, être considéré comme un sacrifice extraordinaire. Faut-il maintenir cette Règle telle quelle ou doit-on l'amender ?

10. Règle X et Règle XI :

Ces Règles traitent des dépenses dans un port de refuge etc. et des salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc.

a) le principal problème qui s'est posé à propos de ces Règles se rapporte à l'application des principes de la Règle A dans ce cas particulier.

Si l'on s'en tient à la loi, il paraît clair que lorsque la raison qui est à l'origine de la dépense est le salut commun de l'aventure, les principes de la Règle A sont appliqués à bon escient. Mais lorsque les dépenses sont encourues uniquement pour permettre au navire de poursuivre son voyage, dans ce cas certains des éléments essentiels de l'acte d'avarie commune font défaut et, en conséquence, il est fait exception aux principes généraux de la Règle A. Toutefois, il n'est pas toujours facile dans des cas particuliers de faire le partage entre le danger commun et l'intérêt commun. Quoi qu'il en soit, il semble que pour des motifs d'ordre pratique il est d'usage que cette interprétation plus large des Règles soit acceptée. Estime-t-on qu'il faille prêter davantage d'attention à cette question ?

b) Il paraît exister un sentiment général pour abolir la partie de la Règle X qui est intitulée d). Non seulement les dispositions de cette partie de la Règle sont compliquées mais elles reviennent à créer une exception, tout au moins dans une certaine mesure, à la Règle F.

c) Des voix se sont élevées pour préconiser une simplification des calculs des dépenses en rapport avec l'entretien de l'équipage; ces dépenses pourraient être fixées sur une base forfaitaire, par exemple à 10 % des salaires.

d) Il y a également un autre problème de moindre importance. Il concerne le traitement des frais de transport par avion de pièces de machines etc., nécessaires à la réparation du navire détenu dans un port, à raison d'une avarie. Il a été proposé que ces frais soient

cost of repairs. Here again the principles laid down in Rule F are appropriate for application.

The National Associations are invited to submit their comments on these various problems, and on others pertaining to the same subject.

11. Rule XIII

Some are in favour of the abolition of the deductions from the cost of repairs of a ship in respect of « new for old », where old material or parts are replaced by new; others wish to retain the Rule as it is; whilst others have supported a draft of an amended and simplified Rule.

Which of these solutions are preferable ?

12. Rule XIV

The second paragraph of this Rule may have to be amended, depending upon the amendment which might be adopted in respect of Rules X and XI.

The third paragraph of this Rule may also have to be amended if Rule XIII is abolished.

13. Rule XV

If it be decided that the freight at shipowners' risk should no longer contribute to General Average, then this Rule would obviously be deleted.

14. Rules XVI and XVII

Much thought has been devoted to the question of simplifying the calculation of the contributory values of cargo and freight.

a) As regards the cargo it has been suggested that the invoice values rather than the market values should be adopted. This would mean that, where the freight is payable « ship lost or not lost », the contributory values would be fixed on a C.I.F. basis and that in other cases they would be calculated on a F.O.B. or C & I basis.

b) It has also been suggested that the insured value of the cargo should be taken as the contributory value.

c) Another simplification would result from the proposal to fix the freight at shipowners' risk on a forfait basis e.g. at two-thirds of the gross freight.

d) Yet another suggestion advocates the elimination of the profit element : this would mean that nothing would be added to the F.O.B. or C & I invoice values as far as the cargo is concerned and that the freight at shipowners' risk would neither contribute to General Average nor have the benefit of any allowance.

Whatever system is adopted, the amounts to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice should be calculated on the same basis as that adopted for the purpose of fixing the contributory values.

considérés comme faisant partie des frais de la réparation. Ici également les principes de la Règle F peuvent recevoir une application appropriée.

Les Associations Nationales sont invitées à faire connaître leur commentaire sur ces différents problèmes et à propos d'autres qui se rapportent au même objet.

11. Règle XIII :

Certains sont favorables à l'abolition des déductions opérées sur le coût des réparations d'un navire à raison du « vieux au neuf », lorsque des matériaux ou des pièces sont remplacés par de nouveaux; d'autres souhaitent maintenir la Règle telle qu'elle est; d'autres encore ont proposé le texte d'une Règle modifiée et simplifiée. A laquelle de ces solutions vont vos préférences ?

12. Règle XIV :

Il est possible que le second paragraphe de cette Règle doive être modifié, si des modifications étaient adoptées en ce qui concerne les Règles X et XI.

Il en va de même en ce qui concerne le troisième paragraphe de cette Règle, si la Règle XIII est abolie.

13. Règle XV :

S'il est décidé que le fret en risque pour l'armateur ne devrait plus contribuer en avarie commune, cette Règle devrait, par le fait même, être supprimée.

14. Règles XVI et XVII :

La question de la simplification du calcul des valeurs contributives de la cargaison et du fret a fait l'objet de maintes réflexions :

a) En ce qui concerne la cargaison, il a été proposé d'adopter les valeurs de facture plutôt que les valeurs de marché. Celà signifierait que lorsque le fret est acquis à tout événement, les valeurs contributives devraient être fixées sur une base C.A.F. et que dans d'autres cas elles devraient être calculées sur une base F.O.B. ou C & A.

b) Il a également été proposé que la valeur assurée de la cargaison soit prise comme valeur contributive.

c) Une autre simplification pourrait résulter de la proposition de fixer le fret en risque pour l'armateur sur une base forfaitaire, par exemple aux 2/3 du montant brut du fret.

d) Une autre proposition préconise l'élimination de l'élément de profit. Celà signifierait que l'on n'ajouteraient rien aux valeurs de facture F.O.B. ou C & A en ce qui concerne la cargaison et que le fret en risque pour l'armateur ne contribuerait pas à l'avarie commune et ne bénéficierait non plus d'aucune bonification.

Quel que soit le système que l'on adopte, il va de soi que les montants à bonifier pour des marchandises perdues ou endommagées

Which system is likely to achieve a workable simplification without jeopardizing the principles laid down in Rule G ?

15. Rule XVIII

If Rule XIII is abolished, the first paragraph of Rule XVIII would have to be amended accordingly. Difficulties have from time to time been experienced in applying the provisions of the second paragraph of this Rule. Are there any suggestions in respect of this second paragraph ?

16. Rule XX

It has been suggested that the allowance of a commission of 2 % on General Average disbursements should be abolished. It should, however, be observed that the point has been made that it is necessary to provide some inducement to put up money for General Average purposes. Should Rule XX be retained ?

17. Rule XXI

Various proposals have been submitted which aim at avoiding the payment by the contributory interests of considerable amounts in respect of interests, in particular when delays occur.

Very recently it has been observed that the rate of interest provided for in Rule XXI has become unduly low as compared with the rates now prevailing.

How can the burden of interests best be reduced ?

c) The Rule of Interpretation

This was introduced into the York/Antwerp Rules in 1950. There has been no criticism regarding its first paragraph. But, despite the very strong current of opinion which flowed from the decision in the « Makis » case and which, in the past, was the decisive reason for its adoption, the second paragraph of the Rule no longer receives unanimous support. Indeed some feel that the time has come for a strict application of the principles of General Average. They believe that if a revision of the York/Antwerp Rules could be accomplished with this idea in mind, it would be possible to remove the criticism, which is, at present prevailing in some maritime circles. As an example they refer to Rules X and XI.

Is the Rule of Interpretation to be amended ?

d) Other matters not dealt with in the 1950 Rules

This Report would be incomplete without mentioning some important points which have been raised in the course of studies which have already commenced and which refer to matters that are not specifically covered in the Rules. These are mainly concerned with the

par sacrifice devraient être calculés sur la même base que celle adoptée pour les besoins de la fixation des valeurs contributives.

Quel est le système qui aurait pour résultat probable d'amener une simplification pratiquement réalisable, sans pour autant mettre en péril les principes établis par la Règle G ?

15. *Règle XVIII*

Si la Règle XIII est abolie, le premier paragraphe de la Règle XVIII devrait être modifié en conséquence.

Dans certains cas des difficultés ont été rencontrées pour appliquer les dispositions du second paragraphe de cette Règle. Y a-t-il des propositions à propos de ce second paragraphe ?

16. *Règle XX* :

Il a été proposé que la bonification d'une commission de 2 % sur les débours d'avarie commune soit supprimée.

Il convient toutefois d'observer que l'on a fait valoir qu'il est nécessaire de prévoir quelqu'encouragement à avancer de l'argent pour les besoins d'une avarie commune.

La Règle XX doit-elle être retenue ?

17. *Règle XXI*

Plusieurs propositions ont été faites tendant à éviter le paiement par ceux qui supportent les avaries communes de montants considérables à titre d'intérêts, en particulier lorsque des retards interviennent.

Tout récemment l'observation a été faite que le taux de l'intérêt prévu à la Règle XXI était devenu indûment bas par comparaison avec les taux actuellement en vigueur.

Comment peut-on le mieux réduire la charge des intérêts ?

c) *Règle d'interprétation* :

Cette Règle a été introduite dans les Règles d'York et d'Anvers en 1950.

Son premier paragraphe n'a pas donné lieu à critiques. Mais, malgré le courant d'opinion très puissant qui a découlé de la décision intervenue dans le procès « Makis » et qui, dans le passé, a été la raison décisive de son adoption, le second paragraphe de la Règle ne jouit plus d'un unanime soutien. En effet, certains estiment que le temps est venu pour une application stricte des principes de l'avarie commune. Ils croient que si une révision des Règles d'York et d'Anvers pouvait être accomplie avec cette considération présente à l'esprit, il serait possible de faire taire les critiques qui à l'heure actuelle se font jour dans certains milieux maritimes. Ils citent comme exemple les Règles X et XI.

Faut-il modifier la Règle d'interprétation ?

d) *Autres matières non traitées dans les Règles 1950* :

Ce rapport serait incomplet s'il ne mentionnait pas certains points importants qui ont été soulevés au cours des études qui ont déjà été

simplification of General Average procedure and with the elimination of this procedure when, bearing in mind the amounts involved or for other reasons, the expenses and work involved in the preparation of an adjustment do not appear to be really justified.

1. Regarding the « elimination of General Average apportionment in certain amount or percentage (non Deductible Franchise), although it is realized that the insertion of a rule to this effect in the York/Antwerp Rules would meet with considerable difficulties, there is a current of opinion which advocates such a solution.

The majority of the views expressed on this subject do, however, lead to the belief that better results could be achieved by leaving this question of Non-Deductible Franchise to the discretion of the parties concerned and that an insertion into the York/Antwerp Rules of a provision to that effect would result in more complications than advantages. Indeed for some time now the practice has developed whereby Hull Underwriters pay the total of the General Average expenses under a certain amount or percentage, either by way of an agreement between them and their assured or by special clauses inserted in the policies. This has proved satisfactory, particularly as it has the advantage of considerable flexibility and is capable of meeting each situation in an appropriate way.

The question, however, has been raised whether the development of this practice will not be prejudiced by the recent introduction into the Institute Clauses Hulls of a franchise applying to claims for General Average.

2. Both the complexity and the volume of work connected with the formalities of General Average are generally considered to be an undesirable obstacle which should be eliminated as far as possible.

There are three aspects to this subject : the General Average bonds, the securities and the declaration of value.

The position may be summarised as follows :

General Average bonds and declarations of value are submitted by the shipowners to the consignees or to the shippers of the cargo; these documents, which in many instances are two separate documents, are returned by the latter to the shipowners after having been duly completed and signed. As regards the securities, depending on the provisions of the contract of carriage and/or of the law that is applicable, the shipowners are at liberty to require deposits, bank guarantees or Underwriters' guarantees. Yet another complication

entamées et qui se réfèrent à des matières qui ne sont pas spécifiquement prévues par les Règles.

Il s'agit principalement de la simplification du fonctionnement de l'avarie commune et de l'élimination des formalités lorsque, compte tenu des montants en jeu ou pour d'autres motifs, les dépenses et le travail nécessaires à la préparation d'un règlement ne paraissent pas être véritablement justifiés :

1. Concernant (traduction) « l'élimination de la répartition d'avarie commune sous un certain montant ou pourcentage (franchise non déductible) » il existe un courant d'opinion qui préconise une pareille solution, même si l'on est conscient que l'insertion d'une règle à cet effet dans les Règles d'York et d'Anvers se heurterait à beaucoup de difficultés.

Toutefois la majorité des vues exprimées à ce propos permet de croire que de meilleurs résultats pourraient être obtenus en laissant cette question de franchise non déductible à l'appréciation des parties en cause et qu'une insertion dans les Règles d'York et d'Anvers d'une disposition à ce propos aménerait plus de complications que d'avantages.

En effet, depuis un certain temps la pratique s'est développée d'après laquelle les assureurs paient la totalité des dépenses d'avarie commune qui ne dépassent pas un certain montant en pourcentage, soit à raison d'un accord entre eux et leur assuré, soit en vertu de clauses particulières insérées dans la police. Cette manière de faire s'est avérée satisfaisante, particulièrement lorsqu'elle a l'avantage d'une considérable flexibilité et qu'elle est capable de faire face à toute situation d'une manière appropriée.

On a néanmoins posé la question de savoir s'il ne sera pas porté préjudice au développement de cette pratique par la récente introduction dans les clauses du « Institute of London Underwriters » d'une franchise déductible applicable aux réclamations pour avaries communes.

2. On considère généralement que tant la complexité que le volume du travail qu'entraînent les formalités d'avarie commune constituent un obstacle indésirable que l'on devrait éliminer, autant que faire ce peut.

Cette question comporte trois aspects : les compromis d'avarie commune, les sécurités et les déclarations de valeur.

La situation peut être résumée comme suit : des compromis d'avarie commune et des déclarations de valeur sont remis par les armateurs aux réceptionnaires ou aux chargeurs des marchandises; ces documents, qui dans de nombreux cas sont deux documents séparés, sont retournés par ces derniers aux armateurs après avoir été dûment complétés et signés. En ce qui concerne les sécurités, il dépend

results from the absence of uniformity in the practice and of the documents themselves.

No wonder, therefore, that those engaged in investigating the manner in which the procedure could be simplified have considered the possibility of merging all the documents required into one single document.

To avoid the necessity of having the General Average bond signed by the consignee or by the shipper, it has been proposed that a suitable clause should be inserted in the Bills of Lading providing that the parties interested in the cargo commit themselves in advance to pay the contribution to General Average, if any, thereby substituting an « *a priori* » undertaking to an « *a posteriori* » one.

Another suggestion is that the goods should be accompanied by an unlimited guarantee of the Underwriters to pay the contribution to General Average of the insured cargo, if any. Hence, provided the cargo is insured and the shipowner is satisfied with this, no further guarantee would be required from the cargo before it is released. In line with this latter suggestion the formation by Cargo Underwriters of National Pools issuing unlimited guarantees has been advocated.

The proposal has also been made that the wording of the Underwriters' guarantees should be amended in such a way as to induce the shipowners to refrain from having General Average Bonds signed by the consignee and/or the shipper.

As a first step forward in the direction of simplification and uniformity, many believe that the drafting of a standard form of General Average bond, of an Underwriters' guarantee and of a declaration of value would be most helpful.

3. In order to avoid the collection of contributions that are insignificant, it has been suggested that a rule should be inserted in the York/Antwerp Rules providing an amount below which no individual cargo interest should be called upon to contribute.

4. The recent and spectacular extension of the transportation of goods in containers and of private cars on board ferries has led many to the conclusion that all questions relating to contributory value, amounts to be made good in case of loss or damage by sacrifice and contribution should be fully investigated and that, eventually, appropriate rules should be drafted to be inserted into the York/Antwerp Rules.

des stipulations du contrat de transport et/ou des dispositions de la loi applicable, que les armateurs aient la faculté de réclamer des dépôts, des garanties bancaires ou des garanties des assureurs. Une autre complication résulte encore de l'absence d'uniformité dans la pratique et dans les documents eux-mêmes.

Il ne faut donc pas s'étonner que ceux qui s'occupent de rechercher la manière dont les formalités pourraient être simplifiées, ont envisagé la possibilité de fondre tous les documents nécessaires en un seul document.

Pour éviter la nécessité de faire signer un compromis d'avarie commune par le réceptionnaire ou par le chargeur il a été proposé d'insérer dans les connaissances une clause appropriée prévoyant que les intéressés à la cargaison s'engagent à l'avance à payer la contribution aux avaries communes s'ils s'en produisent, substituant ainsi un engagement « *a priori* » à un engagement « *a posteriori* ».

Une autre proposition consiste à faire accompagner les marchandises par une garantie illimitée des assureurs de payer la contribution aux avaries communes de la marchandise assurée. Ainsi, à la condition que les marchandises soient assurées et que l'armateur se contente de pareille garantie, il ne faudrait plus réclamer d'autre garantie à la marchandise avant de la laisser suivre. Dans ce même ordre d'idées, la formation par les assureurs facultés de « pools » nationaux émettant des garanties illimitées a été préconisée.

Il a également été proposé de rédiger le texte des garanties des assureurs de telle manière que les armateurs soient encouragés à renoncer à la signature de compromis d'avarie commune par les réceptionnaires ou les chargeurs.

Ils sont nombreux à croire qu'un premier pas dans la direction de la simplification et de l'uniformité consisterait dans la rédaction d'une formule unique de compromis d'avarie commune, de garantie des assureurs et de déclaration de valeur.

3. Afin d'éviter l'encaissement de contributions insignifiantes, il a été proposé d'insérer dans les Règles d'York et d'Anvers une règle fixant un montant en-dessous duquel aucune marchandise, en tant qu'intérêt séparé, ne serait appelée à contribuer.

4. La récente et spectaculaire extension du transport de marchandises en conteneurs et de voitures privées à bord de « ferries » a amené un bon nombre à la conclusion que toutes les questions en rapport avec la valeur contributive, avec le montant à bonifier en cas de perte ou de dommage par sacrifice et avec la contribution, soient examinées de manière approfondie et que, le cas échéant, des règles appropriées soient réédifiées afin d'être incorporées dans les Règles d'York et d'Anvers.

5. The view has been expressed that a standard form of non-separation agreement be added, by way of a schedule to the York/Antwerp Rules.

6. A proposal has been made that the possibility of having a separate set of simplified Rules should be explored.

National Associations are asked to consider the suggestions mentioned above and to comment upon them.

It is requested that the replies of National Associations to this Questionnaire should be sent to the Secretariat in Antwerp by December 31st, 1970.

5. L'opinion a également été exprimée qu'un texte uniforme du « non-separation agreement » soit ajouté aux Règles d'York et d'Anvers, sous la forme d'une annexe.

6. Il a été proposé d'envisager la possibilité d'avoir une série séparée de Règles simplifiées.

Les Associations Nationales sont priées d'examiner les propositions renseignées ci-avant et de faire connaître leur commentaire à leur sujet.

Il est demandé que les réponses des Associations Nationales à ce questionnaire soient envoyées au secrétariat à Anvers avant le 31 décembre 1970.

THE YORK/ANTWERP RULES, 1950

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis herinafter provided.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

Règle d'interprétation.

Dans le règlement d'avaries communes les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées des lettres.

Règle A.

Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

Règle B.

Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

Règle C.

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

Règle D.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

Règle E.

La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

Rule F.

Any extra expenses incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average stratement is to be made up.

Rule I. — Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. — Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. — Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Rule IV — Cutting away Wreck

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Rule V. — Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

Règle F.

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Règle G.

Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Règle I. — Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Règle II. — Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

Règle III. — Extinction d'incendie à bord.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu.

Règle IV. — Coupement de débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants d'espars ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle V. — Echouement volontaire.

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune.

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI.—Carrying Press of Sail - Damage to or Loss of Sails.

Damage to or loss of sails and spars or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Rule VII—Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII—Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX—Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X—Expenses at Port of Refuge, etc.

a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render

Dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

Règle VI. — Forcement de voiles, avarie ou perte de voiles.

L'avarie ou la perte de voiles et d'esparts, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue du salut commun sera admis en avarie commune, mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au fret, ou à l'un d'eux, par forcement de voiles, ne sera admise en avarie commune.

Règle VII. — Dommage aux machines et aux chaudières.

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières, y comprise la perte ou avarie due à un forcement de machines ou une mesure de ce genre ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

Règle VIII. — Dépenses pour alléger un navire échoué et dommages résultant de cette mesure.

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allégement, de location des allèges et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admises en avarie commune.

Règle IX. — Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible.

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ sera portée au crédit de l'avarie commune.

Règle X. — Dépenses au port de refuge, etc.

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront

that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including insurance if reasonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses as above shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

d) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de mêmes admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port de refuge. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation de voyage occasionnée par ce déplacement.

b) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un lieu de chargement, d'escale, ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité.

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur recharge et de leur arrimage à bord du navire, ainsi que tous frais de magasinage (y compris l'assurance, si elle a été raisonnablement conclue) seront également ainsi admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucun frais de magasinage encouru après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne sera admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais de magasinage, dont il est question ci-dessus, seront admis en avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement.

d) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison, en tout ou en partie, sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquages, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée) sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

Rule XI—Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading, shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if, discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average had such overtime not been incurred.

Règle XI. — Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port.

a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnés par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X a).

b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune. Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation sera réputée ne pas dépasser la date de la condamnation du navire ou de son abandon du voyage ou, si la cargaison n'est alors pas déchargée, la date d'achèvement de son décharge.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers, et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire, ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune, si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

Rule XII.—Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII—Deducting from Cost of Repairs

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of « new for old » according to the following rules, where old material or parts are replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deductions shall be made from the cost of new materials or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

A.—Up to 1 year old

All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

B.—Between 1 and 3 years old

Deductions of scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting.

One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal- and glassware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers,

Règle XII. — Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, décharge-
ment, emmagasinage, rechargement et arrimage sera admis en avarie
commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en
avarie commune et dans ce cas seulement.

Règle XIII. — Déduction du coût des réparations.

Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les
réparations admises en avarie commune seront sujettes à des déduc-
tions pour différence du « neuf au vieux » selon les règles suivantes
quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du
neuf.

Les déductions sont fixées d'après l'âge du navire depuis la date
de son premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident, excepté
pour les approvisionnements et matières consommables, isolants, ca-
nots de sauvetage et similaires, équipements de gyrocompas, de radio-
communications, de radiogonométrie, de sondage par écho et simili-
naires, les machines et chaudières pour lesquels les déductions seront
calculées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles
s'appliquent.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, ma-
tières consommables et apparaux qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront effectuées sur le coût du matériel nouveau
ou de ses parties, y compris la main-d'œuvre, les frais généraux, mais à
l'exclusion de la dépense exposée pour accéder à la pièce à remplacer.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront
admis en entier.

Aucun nettoyage ou peinture de la carène ne sera admis si la coque
n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de
l'accident.

A. — La première année.

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le piquage,
le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque, dont un tiers sera
déduit.

B. — Entre un et trois ans d'âge.

Déduction pour piquage, nettoyage et peinture de la coque, comme
ci-dessus, clause A.

Un tiers sera déduit des voiles, du gréement, des cordages, des
écoutes et haussières (autres que les filins métalliques et chaînes), des
bâches, prélarts, approvisionnement, matières consommables et
peinture.

Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris
le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des espars et canots, des
meubles et tapisserie, de la vaiselle, des articles de verre et de métal,

gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electrical propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

C.—Between 3 and 6 years

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted off woodwork of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

D.—Between 6 and 10 years

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings).

E.—Between 10 and 15 years

One third to be deducted off all renewals except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

F.—Over 15 years

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted and anchors, which are allowed in full.

Rule XIV—Temporary repairs.

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average, if any, to other interests, but only up to

des gréements, filins et haussières métalliques, des équipements de gyro-compas, de radio-communication, de radiogonométrie, de sondage par écho et similaires, des chaînes d'ancre et chaînes des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner et de leurs accessoires, des treuils et grues et leurs accessoires, des machines électriques et de leurs accessoires autres que les machines électriques de propulsion, les autres réparations seront admises en entier.

Le doublage en métal pour les navires en bois ou mixtes sera réglé en admettant en entier le coût d'un poids égal au poids brut du doublage retiré au navire, sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre pour pose du nouveau doublage subiront une déduction d'un tiers.

C. — Entre trois et six ans.

Déduction comme ci-dessus, clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des espars et canots, des meubles et tapisserie et qu'un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et espars et de toute la machinerie (y compris les chaudières et leurs accessoires).

D. — Entre six et dix ans.

Déduction comme ci-dessus, clause C., excepté qu'un tiers sera déduit de tous gréements, cordages, écoutes et haussières, parties en fer des mâts et espars, des équipements de gyrocompas, de radio-communication, de radio-gonométrie, de sondage par écho et similaires, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner, des treuils, grues et accessoires et de toutes autres machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

E. — Entre dix et quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous remplacements, excepté des parties en fer de la coque, du ciment et des chaînes d'ancre pour lesquels un sixième sera déduit, et des ancras qui seront admises en entier.

F. — Au delà quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous les remplacements, excepté pour les chaînes d'ancre pour lesquelles il sera déduit un sixième et pour les ancras qui seront admises en entier.

Règle XIV. — Réparations provisoires.

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seule-

the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average, if such repairs had not been effected there.

No deductions « new for old » shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV — Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI — Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Rule XVII. — Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

ment jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence de vieux au neuf sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

Règle XV. — Perte de fret.

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune, que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fret aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposés par suite du sacrifice.

Règle XVI. — Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire, ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure, lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Règle XVII. — Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, auxquelles sera ajouté le montant admis en avaries communes des propriétés sacrifiées s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte de l'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Les bagages de passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

Rule XVIII — Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

When there is an actual or constructive total loss of the ship, the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

Rule XIX — Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX — Provision of Funds

A commission of 2 per cent, on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursement shall also be allowed in general average.

Rule XXI — Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent. per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interest or from the general average deposit fund.

Règle XVIII. — Avaries au navire.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire à ses machines et (ou) ses apparaux, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations et du remplacement de ces dommages et pertes, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il sera alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avarie commune, perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune, sera la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que du produit de vente, s'il y a lieu.

Règle XIX. — Marchandises non déclarées ou faussement déclarées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Règle XX. — Avances de fonds.

Une commission de deux pour-cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires, au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

Règle XXI. — Intérêts sur les pertes admises en avarie commune.

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de cinq pour-cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

Rule XXII — Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security of payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Règle XXII. — Traitement des dépôts en espèces.

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il a lieu, des intérêts sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

IN MEMORIAM

Mr. Herbert DUTTWYLER, Docteur en Droit, Vice-President of the Swiss Association of Maritime Law, passed away on the 12th December 1969 after a long illness.

The late Mr. DUTTWYLER had been Director of the Office Suisse de la Navigation Maritime since 1957 and was thus Head of all navigation under the Swiss flag. He followed the work of the CMI most closely and attended various conferences and, as the representative of Switzerland, was present at several Brussels Diplomatic Conferences. He was always a keen supporter of the unification of the CMI and fostered the ratification of the conventions by the Swiss Parliament. It is thanks to him that Swiss legislation was entirely lined up with the Brussels International Conventions.

Mr. DUTTWYLER was a Titulary Member of the CMI.

The Comité Maritime International would like to take this opportunity to express to the Swiss Association of Maritime Law its deepest sympathy.

IN MEMORIAM

Monsieur Herbert DUTTWYLER, Docteur en Droit, Vice Président de l'Association Suisse de Droit Maritime, est décédé le 12 septembre 1969 après une longue maladie.

Monsieur DUTTWYLER était depuis 1957 Directeur de l'Office Suisse de la navigation maritime et ainsi le chef suprême de toute la navigation sous pavillon suisse. Il a suivi de très près les travaux du CMI et assisté à plusieurs conférences diplomatiques de Bruxelles comme représentant suisse. Il a toujours soutenu l'œuvre d'unification du CMI et favorisé la ratification des conventions par le Parlement Suisse. C'est grâce à lui que la législation suisse a été entièrement alignée sur les conventions internationales de Bruxelles.

Monsieur DUTTWYLER était membre titulaire du C.M.I

Le Comité Maritime Internationale prie l'Association Suisse de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses condoléances émues.

INDEX

TOKYO CONFERENCE (7) CONFERENCE DE TOKYO (7)

« PASSENGERS » « PASSAGERS »

	Page	
Minutes of the Plenary Session « Passengers » <i>Monday, 31st March 1969</i>	2	
<i>Procès-verbaux de la Séance Plénière « Passagers »</i> <i>Lundi, 31 mars 1969</i>	3	
Minutes of the Plenary Session « Passengers » <i>Friday, 4th April 1969</i>	6	
<i>Procès-verbaux de la Séance Plénière « Passagers »</i> <i>Vendredi, 4 avril 1969</i>	7	
International Draft Conventions for the unification of certain rules relating to the Carriage by Sea of Passengers and their Luggage <i>Projets de Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages</i>		
<i>PA-T 1</i>	32 - 33	
<i>PA-T 2</i>	40 - 41	
<i>PA-T 7</i>	52 - 53	
Amendments		
Great Britain	PA-T3	48
Canada, Great Britain, Netherlands, Norway,	PA-T4	48
Great Britain, Netherlands, Norway	PA-T5	50
Great Britain	PA-T6	50
Amendements		
<i>Grande-Bretagne</i>	<i>PA-T3</i>	49
<i>Canada, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Norvège</i>	<i>PA-T4</i>	49
<i>Grande-Bretagne, Pays-Bas, Norvège</i>	<i>PA-T5</i>	51
<i>Grande-Bretagne</i>	<i>PA-T6</i>	51
REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950 <i>REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950</i>		
International Subcommittee on the Revision of the York/Antwerp Rules 1950, President's Preliminary Report and Questionnaire	74	
<i>Commission Internationale « Révision des Règles d'York et d'Anvers 1950 », Rapport préliminaire et Questionnaire du Président</i>	75	
The York/Antwerp Rules, 1950	106	
<i>Règles d'York et d'Anvers, 1950</i>	107	
In Memoriam, Mr. Herbert Duttwyler	126	

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL
INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

P U B L I C A T I O N S

1. Conférence Diplomatique de Bruxelles

	<i>Fr. Belges Belg. Frs.</i>
Conférence Internationale de Droit Maritime	
9 ^e session - Bruxelles 1952 (nouveau tirage)	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime	
10 ^e session - Bruxelles 1957	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime	
11 ^e session - (1ère phase) Bruxelles 1961	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime	
11 ^e session - (2e phase) - Bruxelles 1962	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime	
12 ^e session (1ère phase) - Bruxelles 1967	650,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime	
12 ^e session - (2e phase) - Bruxelles 1968	300,—

**2. Procès-verbaux des conférences du Comité Maritime International
Minutes of the International Maritime Committee Conferences**

Anvers/Antwerp 1947 (disponible à présent/now available)	350,—
Amsterdam 1949	350,—
Naples 1951	350,—
Madrid 1955	350,—
Rijeka 1959	350,—
Athènes/Athens 1962	350,—
Stockholm 1963	350,—
New York 1965	350,—
Tokyo 1969**	350,—

**3. Documents CMI
CMI documents**

Documents « Containers » & « Torrey Canyon » 1967	300,—
Documentation « CMI » 1968	300,—
Documentation « CMI » 1969	500,—
Documentation « CMI » 1970	500,—

** Les P.V. de la Conférence de Tokyo ont été repris dans la DOCUMENTATION « CMI » 1969 et 1970.

** The minutes of the Tokyo Conference will be found in DOCUMENTATION « CMI » 1969 and 1970.

Le Secrétariat Administratif se charge d'envoyer les publications ci-dessus par voie postale ordinaire moyennant paiement préalable par chèque payable à Anvers ou par virement bancaire au compte No 10353, Henry Voet-Génicot/CMI, à la Société Générale de Banque, s.a., B.2000 - Anvers, ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles, compte No 1015.58, Henry Voet-Génicot/compte CMI, 17, Borzestraat, 2000 - Anvers (Belgique).

Despatch by ordinary mail of the above publications will be arranged by the Administrative Secretariat after receipt of payment, either by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account No 10353, Henry Voet-Génicot/CMI, at the Société Générale de Banque, s.a., B. 2000 - Antwerp, or by postal transfer to the Postal Cheque Office, Brussels, account No 1015.58, Henry Voet-Génicot/account CMI, 17, Borzestraat, 2000 - Antwerp (Belgium.)

C.M.L. DOCUMENTATION 1970.

The amount of the subscription for 1970 has been fixed at Belgian Francs 500,- per year (corresponding by surface mail). The National Associations may fix their dues. The subscription will be handled by the Administrative Secretariat. Payment can be made by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account N° 10331 of the International Maritime Committee with the Société Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postal Current Account, Brussels account N° 10188 Herry Voet-Gemert M.I. Beresford T. P. 2010. Address: Antwerp.

DOCUMENTATION CME 1970

Le prix de l'abonnement a été fixé, pour l'année 1974, à Francs Belges 500,- par an (expédition à la poste marionni). Les Associations Diannadiques peuvent faire des cotisations spéciales. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Admision. L'abonnement pourra être versé par chèque payable à Antwerp, ou par virement bancaire au compte N° 19373, dont le Comte Marcinke, Administrateur, est titulaire à la Sucrerie Générale de Bruges à Anvers ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles au compte N° 101358 en faveur du Henry van Cremers - Compte C.M.L. Boursestraat 17, B-2000 - Antwerpen (Belgique).

०३३