

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1974

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1974

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1

**LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS
OF SEA-GOING VESSELS**

**LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES
PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER**

INTRODUCTORY REPORT

TO

THE INTERGOVERNMENTAL MARITIME
CONSULTATIVE ORGANIZATION (IMCO)

ON

THE REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY
OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS AND PROTOCOL
OF SIGNATURE (BRUSSELS, OCTOBER 10TH, 1957) (*)

Submitted May, 1974

(*) This report has been prepared by Mr. Alex Rein, Chairman of the International Subcommittee.

RAPPORT PRELIMINAIRE

ADRESSE A

L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME
(OMCI)

SUR

LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES
PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET DU PROTOCOLE
DE SIGNATURE (BRUXELLES, 10 OCTOBRE 1957 (*))

Présenté en mai 1974

(*) Ce rapport a été établi par Mr. Alex Rein, Président de la Commission Internationale.

INDEX

- I. Papers submitted
- II. The Draft Convention. Explanatory Notes
 - Chapter I. The Right of Limitation
 - Article 1. Persons entitled to limit liability
 - Paragraph 1
 - Paragraph 2
 - Paragraph 3
 - Paragraph 4
 - Paragraph 5
 - Paragraph 6
 - Article 2. Claims subject to limitation
 - Paragraph 1
 - Paragraph 2
 - Article 3. Claims excepted from limitation
 - Article 4. Conduct barring limitation
 - Article 5. Counterclaims
 - Chapter II. The Limitation of the Liability
 - Article 6. Limits of liability
 - Paragraph 1
 - Paragraph 2
 - Paragraph 3
 - Paragraph 4
 - Article 7. Aggregation of claims
 - Article 8. Distribution of the amounts
 - Chapter III. The Limitation Fund
 - Article 9. Constitution of the fund
 - Article 10. Distribution of the fund
 - Article 11. Bar to other actions
 - Article 12. Governing law
 - Chapter IV. Final Clauses
- III. The Draft Protocol. A Synopsis

TABLE DES MATIERES

I. Documents soumis

II. Le Projet de Convention. Notes explicatives

Chapitre I. Le Droit de Limitation

Article 1. Personnes en droit de limiter leur responsabilité

Paragraphe 1

» 2

» 3

» 4

» 5

» 6

Article 2. Créances soumises à la limitation

Paragraphe 1

» 2

Article 3. Créances exclues de la limitation

Article 4. Conduite supprimant la limitation

Article 5. Compensation des créances

Chapitre II. La limitation de la responsabilité

Article 6. Limites de responsabilité

Paragraphe 1

» 2

» 4

» 3

Article 7. Concours de créances

Article 8. Distribution des sommes

Chapitre III. Le fonds de limitation

Article 9. Constitution du fonds

Article 10. Distribution du fonds

Article 11. Fin de non-recevoir

Article 12. Loi applicable

Chapitre IV. Clauses finales

III. Le projet de Protocole. Vue d'ensemble

APPENDIXES

1. Draft International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
2. Draft Protocol to amend the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships (Brussels, October 10th, 1957)
3. Recommendations on the New Limits of Liability (*)

(*) The appendixes have been printed in C.M.I. DOCUMENTATION 1974 - II
- on pages 304 to 329.

ANNEXES

1. Projet de Convention Internationale sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes.
2. Projet de Protocole pour modifier la Convention Internationale relative à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer (Bruxelles, 10 octobre 1957).
3. Recommandation sur les nouvelles limites de responsabilité. (*)

(*) Les annexes ont été publiées dans la DOCUMENTATION C.M.I. 1974/II aux pages 304 à 329.

I.

PAPERS SUBMITTED

CMI will submit for the consideration of IMCO two alternative drafts (« Hamburg Drafts ») for revision of the 1957 Limitation Convention, together with a recommendation on the new limits of liability.

One of the drafts is in the form of a Draft Protocol to amend the 1957 Convention, the other in the form of a new Draft International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims intended to replace the 1957 Convention. The drafts do not contain concrete proposals with respect to limitation figures. Certain recommendations on the principles on which the new limits should be fixed are, therefore, set out in a separate paper.

The two drafts are largely identical in substance. In the Draft Protocol the material changes which are being proposed have been grafted into the fabric of the 1957 Convention. In the Draft Convention the provisions are presented in a new systematical order.

In submitting the two drafts CMI is not expressing any preference as to the form of the instrument of revision which will ultimately emerge. The choice between them will depend partly on their merits, partly on the scope of revision which is decided upon.

However, both in the International Sub-Committee and at the XXX International Conference in Hamburg (April 1974) the CMI used the Draft Convention form as the « working paper » on which the discussions were based. It has, therefore, been decided that the explanatory notes which shall accompany the drafts shall be drawn up by way of a commentary to the articles of the Draft Convention (see II below). This will facilitate comparison with and cross references to the various working papers which have preceded the drafts during the work within the CMI.

Within the CMI the task of preparing the first drafts was entrusted to an International Sub-Committee. An « Introductory Report and Questionnaire » which was sent to the national CMI associations is printed in CMI Documentation 1972/I.

The report and recommendations of the International Sub-Committee to CMI (« Second report by the Chairman ») (*) is printed in CMI Documentation 1974/I. In this report references are made to the numbered working papers which emerged in the course of the work. Some of them are printed in CMI Documentation 1972/I. The others can be obtained from the Secretariat of CMI.

(*) The first report (LIMIT-14, X-73) is not printed.

I.

DOCUMENTS SOUMIS

Le CMI soumettra à l'examen de l'IMCO deux projets alternatifs (« Les projets de Hambourg ») pour la révision de la convention sur la limitation de 1957, avec une recommandation sur les nouvelles limites de la responsabilité.

L'un des projets se présente sous la forme d'un projet de protocole pour modifier la convention de 1957, l'autre sous celle d'un projet de nouvelle convention internationale sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes, conçu pour remplacer la convention de 1957. Les projets ne contiennent pas de propositions concrètes en ce qui concerne les montants de la limitation. Certaines recommandations sur les principes suivant lesquels les nouvelles limites devraient être fixées sont, en conséquence, exposées dans un document distinct.

Les deux projets sont, quant au fond, largement identiques. Dans le projet de protocole les changements d'importance, qui sont proposés, ont été introduits en respectant la trame de la convention de 1957. Dans le projet de convention les dispositions sont présentées dans un nouvel ordre systématique.

En soumettant les deux projets, le CMI ne fait pas valoir de préférence pour la forme de l'instrument de révision qui, finalement, verra le jour. Le choix entre eux dépendra, pour partie, de leurs mérites comme, pour partie, de l'étendue de la révision qui sera décidée.

Cependant, tant à la commission internationale qu'à la trentième conférence internationale de Hambourg (avril 1974) le CMI a utilisé le projet de convention comme « document de travail »; c'est sur lui que les discussions ont été basées. C'est pourquoi il a été décidé que les notes explicatives qui doivent accompagner les projets seront établies au moyen d'un commentaire aux articles du projet de convention (voir II, ci-après). Cela facilitera la comparaison et les références aux divers documents de travail qui ont précédé les projets, lors de ce qui a été fait par le CMI.

Au CMI la tâche de préparer les premiers projets fut confiée à une commission internationale.

Un « rapport introductif et questionnaire », qui ont été envoyés aux Associations Nationales du CMI, ont été publiés à la DOCUMENTATION C.M.I. 1972/I.

Le rapport et les recommandations de la commission internationale du CMI (Second Rapport du Président) (*) ont été publiés à la DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I. Dans ce rapport des références sont faites aux documents de travail numérotés qui parurent en cours de

(*) Le premier rapport (LIMIT-14/X-73) n'a pas été imprimé.

The Assembly of CMI decided to put the subject on the agenda of the XXX International Conference of the CMI in Hamburg, 1st to 5th April, 1974.

At the Conference the subject was first dealt with by a Commission under the chairmanship of the Chairman of the International Sub-Committee. The recommendations of the Commission were then put before the Plenary Session of the Conference. The two drafts and the recommendation on the new limits of liability above mentioned were unanimously adopted.

Finally, on April 6, 1974, at a meeting in Hamburg the Assembly of the CMI resolved that the two drafts and the recommendation should be submitted to IMCO in the form adopted by the Conference. It was also resolved that these papers should be accompanied by an introductory report with explanatory notes.

In view of the limited time available prior to the next meeting of the Legal Committee of IMCO in June of this year the drawing up of the introductory report was entrusted to a working group under the chairmanship of the Chairman of the International Sub-Committee.

Inevitably, the preparation of a new international instrument to amend the present Convention must take some time and it may take some considerable time before it can come into effect. Essentially, however, the changes which are being proposed are minor compared with the harmonization of the various systems of limitation which was achieved by the 1924 and 1957 conventions. It is important that the work to establish wider uniformity should go on also during the inevitable period of transition while the revision is being performed. It is hoped, therefore, that governments which are presently contemplating adherence to the present international system of uniformity should not shelve their plans to ratify the 1957 Convention pending the outcome of the revision.

travail. Certains d'entre eux ont été publiés dans la DOCUMENTATION C.M.I. 1972/I. Les autres peuvent être obtenus au Secrétariat du C.M.I.

L'Assemblée du C.M.I. décida de porter le sujet à l'ordre du jour de la trentième conférence internationale du C.M.I. tenue à Hambourg du 1er au 5 avril 1974.

A la conférence, le sujet fut d'abord traité par une commission sous la présidence du Président de la commission internationale. Les recommandations de la commission furent alors portées devant la session plénière de la conférence. Les deux projets et la recommandation sur les nouvelles limites de la responsabilité mentionnés ci-dessus furent unanimement adoptés.

Finalement, le 6 avril 1974, à une réunion à Hambourg, l'Assemblée du C.M.I. décida que les deux projets et la recommandation seraient soumis à OMCI dans la forme adoptée par la conférence. Il fut aussi décidé que ces documents seraient accompagnés d'un rapport préliminaire avec notes explicatives.

Compte tenu du temps limité dont on pouvait disposer avant la prochaine réunion du Comité Juridique de OMCI, en juin de cette année, la rédaction du rapport préliminaire fut confiée à un groupe de travail sous la présidence du Président de la commission internationale.

*
**

La préparation d'un nouvel instrument international pour amender la présente convention prendra inévitablement un certain temps et il peut s'écouler un temps considérable avant qu'il puisse prendre effet. En réalité, toutefois, les modifications qui sont proposées sont minimales comparativement à l'harmonisation des divers systèmes de limitation qui fut accomplie par les conventions de 1924 et 1957. Il est important que les efforts pour établir une plus large uniformité soient aussi poursuivis durant l'inévitable période de transition, pendant que s'accomplit la révision. C'est pourquoi l'on espère que les Gouvernements qui envisagent actuellement d'adhérer au présent système international d'uniformité ne mettront pas au rancart leurs intentions de ratifier la convention de 1957 en attendant l'accomplissement de la révision.

II.

THE DRAFT CONVENTION

EXPLANATORY NOTES

CHAPTER I — THE RIGHT OF LIMITATION

Limitation of liability for maritime claims originated as a right for the venturer in a maritime venture — normally the shipowner — to free himself from further liabilities arising out of the venture by surrendering his interest in it — ship and freight — to his creditors. This was the basic concept on which all the various systems of limitation of liability were based.

The first international convention on limitation of liability (Brussels 1924) reserved the right of limitation for the shipowner « and the person who operates the vessel without owning it or the principal charterer », and the interest to be surrendered was an amount equal to the value of ship and freight. However, in respect of certain types of claims the liability should not exceed an aggregate sum equal to 8 (or 8 plus 8) pounds sterling per ton of the ship's tonnage. This was inspired by the English system of approximating the value of ship and freight to a certain sum of money per ton of the ship's tonnage.

In the 1957 Convention the « limitation fund » — the amount of money to be surrendered — is calculated purely on the basis of the ship's tonnage, although the basic conception of the right of limitation is reflected not only in the limits, but also in the construction of the rules: Claims subject to limitation are defined by reference to the shipowner and persons for whose acts he is responsible (Article 1). But the 1957 Convention extends the right of limitation not only to other operators, but also to all charterers (time and voyage charterers) and to the servants of the owner, operator and charterer « in the same way as (the rules) apply to an owner himself » (Article 6). The reason for including charterers and servants was not only to protect them in the same way as the owner himself, but to perfect the protection of the shipowner himself in case the charterer or his servants become liable and turn against him for indemnification. Therefore, claims against the shipowner himself and such other persons are aggregated and satisfied out of one limitation fund.

The basic concept underlying the construction of the present Draft Convention is that limitation of liability for maritime claims is not necessarily an owner's and operator's beneficium. It may be desirable to extend it to certain other persons who are exposed to liability arising out of marine perils in the same way as the owner and operator of the ship. For this reason « limitable claims », i.e. claims which by

II.

LE PROJET DE CONVENTION

NOTES EXPLICATIVES

CHAPITRE I — LE DROIT DE LA LIMITATION

La limitation de responsabilité pour les créances maritimes a pris origine dans un droit pour le marchand-aventurier — normalement l'armateur — de se libérer des responsabilités subséquentes provenant de l'aventure en faisant abandon à ses créanciers de ses intérêts dans celle-ci : le navire et le fret. Tel était le concept de base sur lequel tous les différents systèmes de limitation de responsabilité étaient basés.

La première convention internationale sur la limitation de la responsabilité (Bruxelles 1924) réservait le droit de limitation au propriétaire du navire et à « l'armateur non-propriétaire ou l'affréteur principal », et ce qui était à restituer était d'un montant égal à la valeur du navire et du fret. Cependant, pour certains types de créances la responsabilité ne devait pas dépasser une somme totale de 8 (ou de 8 plus 8) livres sterling par tonneau de jauge du navire. Ceci était inspiré par le système anglais d'estimer la valeur du navire et du fret à une certaine somme d'argent par tonneau de jauge du navire.

Dans la convention de 1957, « le fonds de limitation » — la somme d'argent à restituer — est simplement calculé sur la base du tonnage du navire, bien que la conception de base du droit de limitation soit réfléctée non seulement par les limites mais aussi par la construction des règles : les créances sujettes à limitation sont définies par référence au propriétaire et aux personnes dont il doit répondre (Article 1). Mais la convention de 1957 étend le droit de limitation non seulement à d'autres armateurs mais aussi à tous les affréteurs (affréteurs à temps et au voyage) et aux préposés du propriétaire, de l'armateur, de l'armateur gérant et de l'affréteur « de la même manière qu'elles (les règles) s'appliquent au propriétaire lui-même » (Article 6). La raison pour inclure les affréteurs et les préposés n'était pas seulement pour les protéger de la même manière que le propriétaire lui-même, mais pour parfaire la protection du propriétaire au cas où l'affréteur ou ses préposés deviennent responsables et se retournent contre lui pour être indemnisés.

C'est pourquoi les créances contre le propriétaire lui-même et telles autres personnes sont groupées et réglées par un même fonds de limitation.

Le concept de base qui soutient la construction du présent projet de convention est que la limitation de responsabilité pour les créances maritimes n'est pas nécessairement faite pour le bénéfice du propriétaire et de l'armateur. Il peut être souhaitable de l'étendre à certaines

their nature may be subject to limitation, should be defined without any reference to the subject incurring liability for them. Likewise, aggregation of claims is a subject distinct from the granting of right of limitation; there may well be limitation without aggregation.

Chapter I of the Draft Convention deals with the right of limitation : claims subject to limitation (Article 2 - 4) and persons entitled to limit (Article 1). Aggregation of claims is dealt with in Chapter II (Article 7).

Article 1

Persons entitled to limit liability

- 1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, and any person for whose act, neglect or default they are responsible, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.**

It is proposed that limitation of liability shall be retained for owners, operators and charterers as in the 1957 Convention, and that the right shall be extended to certain persons rendering services in direct connection with the navigation or management of the ship (§ 2), and to salvors (§ 3).

During the preparation of the CMI Drafts it was proposed that certain « contractors » who are exposed to limitable claims should also be protected, notably owners, shippers and receivers of cargo carried in the ship. They may incur liability for the hazardous properties of the goods, etc., and such liability is sometimes a strict (absolute) liability as in Article 4.6 of the Hague Rules. Claims against such contractors should not be aggregated with claims against the owner or operator, etc., but be satisfied out of a separate fund. — However, this proposal was rejected by the International Sub-Committee and it was not raised again at the Conference.

Under the 1957 Convention (Article 6) « servants » of the owner, etc. « acting in the course of their employment » are entitled to limit their personal liability in the same way as their principal. The idea is that a person for whom the principal is responsible shall be able to limit; otherwise the principal's own protection may be impaired. It was suggested to replace the word servants by the wider term « servants or agents », but it was felt that « agents » might include persons for whom the principal has no vicarious liability. It was also pointed out that the restrictive words « acting in the course of their employment » were too narrow, for instance in the case where the shipowner is held liable for the crew acting outside their employment.

autres personnes qui sont exposées à la responsabilité née des périls de la mer de la même manière que le propriétaire du navire ou l'armateur. Pour cette raison « les créances limitables », c'est-à-dire les créances qui, par leur nature, peuvent être soumises à la limitation, devraient être définies sans référence à celui qui en supporte la responsabilité. De même, le concours de créances est un sujet distinct de l'octroi du droit de limitation; il peut bien y avoir limitation sans concours.

Le chapitre Ier du projet de convention traite du droit de limitation : des créances soumises à limitation aux articles 2 - 4 et des personnes en droit de limiter à l'article 1er. Le concours des créances est traité au Chapitre II (Article 7).

Article 1er

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

- 1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, ainsi que toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent leur responsabilité, peuvent limiter celle-ci conformément aux règles de la présente convention pour les créances exposées à l'article 2.**

Il est proposé que la limitation de responsabilité soit retenue pour les propriétaires, les armateurs et les affréteurs comme dans la convention de 1957 et que le droit soit étendu à certaines personnes fournissant des services en relation directe avec l'exploitation du navire (§ 2) et aux sauveteurs (§ 3).

Durant la préparation des projets du C.M.I. il fut proposé que certains « fournisseurs » qui sont exposés à des créances limitables devraient être aussi protégés, notamment les propriétaires, chargeurs et consignataires de la cargaison transportée par le navire. Ils peuvent encourir une responsabilité à raison des propriétés hasardeuses des marchandises, etc. . . . et une telle responsabilité est parfois une responsabilité stricte (absolue) comme dans l'article 4. 6 des Règles de La Haye. Les créances contre de tels contractants ne devraient pas concourir avec des créances à l'encontre du propriétaire ou de l'armateur, mais être réglées au moyen d'un fonds séparé. Cependant, cette proposition fut rejetée par la commission internationale et elle ne fut pas soulevée à nouveau à la conférence.

D'après la convention de 1957 (Article 6), les préposés du propriétaire, etc. « agissant dans l'exercice de leurs fonctions » ont le droit de limiter leur responsabilité personnelle de la même manière que leur employeur. L'idée est qu'une personne pour laquelle l'employeur est responsable devra être capable de limiter sa responsabilité; autrement, la protection de l'employeur peut être affaiblie. Il fut suggéré de remplacer le mot « préposés » par l'expression plus étendue de « préposés ou agents » mais il a été entendu que le mot « agents » pouvait inclure des personnes envers lesquelles l'employeur n'avait pas de responsabilité civile. Il fut aussi signalé que l'expression restrictive « agissant

— The solution adopted in the Draft is to relate the employee's right to limitation directly to the fact that the principal is responsible for his « act, neglect or default ».

2. The term shipowner shall include the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship, and any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship.

The term shipowner is used in a purely technical sense, including « the owner, charterer, manager and operator », the same persons who enjoy limitation under the 1957 Convention.

In addition, this paragraph extends the right to « any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship ».

The extent to which independent contractors, employed by the operator, but for whose acts he is not liable, should be protected by limitation of liability has been the subject of extensive discussion within the CMI. — It was suggested that such protection should be given to « any person rendering service in direct connection with the operation of the ship » or, alternatively, « any person rendering service in direct connection with the navigation, management, or the loading, stowing or discharging of the ship ». The first alternative was rejected by the International Sub-Committee and not raised again at the Conference. With respect to the second alternative a majority in the Sub-Committee only favoured the inclusion of « the navigation of the ship » and this was also the outcome in the Commission. In the Plenary Session of the Conference, however, the text as it now stands was carried with a substantial majority.

The inclusion of the words « in direct connection with the navigation . . . of the ship » means that pilots can always limit their liability whether the shipowner is responsible for them or not (compulsory pilotage). The same applies to shorebased personnel who render navigational aid to the ship, berthing masters etc.

The word « management », which is also used in Article 1, § 1 (b) of the 1957 Convention, is more difficult to construe in the light of the solutions favoured by the Conference. It is quite clear that loading, stowing and discharge fall outside the scope of the term. It is equally clear that a ship repairer who renders service to the ship whilst it is out of commission (lying at the yard, etc.) cannot limit his liability pursuant to this provision. On the other hand, travelling ship repairers rendering service whilst the ship is in operation are covered by the words « in direct connection with the management of the ship ».

dans l'exercice de leurs fonctions » était trop étroite, par exemple dans le cas où le propriétaire est tenu pour responsable de l'équipage agissant en dehors de ses fonctions. La solution adoptée dans le projet est de faire découler le droit du préposé à la limitation directement du fait que l'employeur est responsable de sa « faute ».

2. L'expression « propriétaire de navire » comprend le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant et l'exploitant d'un navire de mer, ainsi que toute personne fournissant des services en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire.

L'expression « propriétaire de navire » est utilisée dans un sens purement technique, incluant « le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant et l'exploitant d'un navire de mer », les mêmes personnes qui bénéficient de la limitation sous l'empire de la convention de 1957. De plus, ce paragraphe étend le droit à « toute personne fournissant des services en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire ».

Au C.M.I., la mesure dans laquelle les fournisseurs indépendants, employés par l'armateur, mais dont il ne répond pas, devraient être protégés par la limitation de responsabilité, a fait l'objet de discussions étendues. Il fut suggéré qu'une telle protection devrait être donnée « à toute personne fournissant des services en relation directe avec l'exploitation du navire » ou bien « à toute personne fournissant des services en relation directe avec la navigation, l'administration ou le chargement, l'arrimage ou le déchargement du navire ». La première alternative fut rejetée par la commission internationale et ne fut pas relevée à la conférence. En ce qui concerne la seconde alternative, à la commission une majorité fut favorable uniquement à l'inclusion de « la navigation du navire » et ce fut aussi ce que décida la commission. Toutefois, à la session plénière de la conférence, le texte tel qu'il se présente actuellement fut adopté à une majorité substantielle.

L'inclusion des mots « en relation directe avec la navigation... du navire » signifie que les pilotes peuvent toujours limiter leur responsabilité, que l'armateur soit responsable pour eux ou qu'il ne le soit pas (pilotage obligatoire). La même chose s'applique au personnel basé à terre qui fournit des services en relation avec la navigation du navire, tels les « berthing masters », etc...

Le mot « administration » qui est aussi employé à l'Article 1, § 1 (b) de la convention de 1957 est plus difficile à analyser à la lumière des solutions préférées par la Conférence. Il est tout-à-fait clair que le chargement, l'arrimage et le déchargement se situent en dehors de l'étendue du terme. Il est également clair qu'un réparateur de navires qui fournit des services au navire quand il est en dehors du service (au bassin de radoub, etc...) ne peut pas limiter sa responsabilité en application de cette disposition. D'un autre côté, les réparateurs qui sont à bord des navires et qui fournissent des services pendant que le navire est en exploitation sont couverts par les mots « en rap-

— The term « management » may not be the best expression of the thought which lies behind it, but it is strongly felt by a majority in the CMI that the term « navigation » alone is too narrow.

A person who is deemed to be rendering service « in direct connection with the navigation or management of the ship » can invoke limitation of liability for all limitable claims, not only for claims arising out of the service rendered. A travelling ship repairer who takes a turn as a helmsman can limit his liability for his default as such.

The Draft, like the 1957 Convention, does not define the term « sea-going ship ». The dividing line between such a ship and an « inland navigation vessel » (subject to the Geneva Limitation Convention of 1973) must be drawn in accordance with traditional criteria.

3. Salvor shall mean any person rendering service in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall include operations referred to in Article 2 paragraph 1 (d), (e) and (f).

Pursuant to the 1957 Convention, salvors can limit their liability in connection with salvage operations provided that they operate from a vessel and only if the act which gives rise to the liability is committed on board the vessel. In the case of the *Tojo Maru* (1971.1 Lloyds Rep. 341) the act was committed outside the vessel and as it was not an act occurring in the navigation, management, etc. of the vessel (Article 1, 1° b) of the 1957 Convention), limitation of liability was denied.

It was unanimously agreed within the CMI that right of limitation should be accorded to salvors not only when the act giving rise to the liability is committed outside a salvaging vessel, but even in cases where no salvage vessel is involved, for instance where a salvage crew is put on board the vessel in danger by means of a helicopter.

The word « salvor » applies equally to professional salvors and persons who render incidental assistance, for instance where a merchant ship salvages another ship en route. « Salvage operations » include salvage of a ship in danger (Brussels Convention 1910/1967) as well as wreck removal, etc. as mentioned in (d) and (e) of the first paragraph of Draft Article 2. For limitation purposes the term also includes the taking of preventive measures (f).

The inclusion of salvors who do not operate from a ship among the persons entitled to limitation creates special problems with respect to aggregation of claims — see Draft Article 7.

port direct avec l'administration du navire ». Le mot « administration » peut ne pas être la meilleure expression de l'idée qui se trouve derrière lui mais la majorité du C.M.I. a pleinement conscience que le mot « navigation » seul, est trop étroit.

Une personne qui est considérée comme fournissant des services « en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire » peut invoquer la limitation de responsabilité pour toutes les créances limitables et pas seulement pour les créances nées des services rendus. Un réparateur de navire qui est à bord et qui prend un quart comme timonier peut limiter sa responsabilité pour sa faute en tant que tel.

Le projet, comme la convention de 1957, ne définit pas le terme de « navire de mer ». La ligne de séparation entre un tel navire et un bateau d'intérieur (soumis à la convention sur la limitation de Genève de 1973) doit être tracée en accord avec les critères traditionnels.

3. Par « assistant », on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage, en ce compris les opérations que vise l'article 2, paragraphe 1, (d), (e) et (f).

En vertu de la convention de 1957, les assistants peuvent limiter leur responsabilité liée à des opérations de sauvetage pourvu qu'ils opèrent d'un navire et seulement si l'acte qui donne naissance à la responsabilité est commis à bord du navire. Dans l'affaire du *Tojo Maru* (1971. 1 Lloyd's Rep. 341) l'acte fut commis hors du navire et comme ce n'était pas un acte se produisant dans la navigation ou dans l'administration, etc., du navire (Article 1, 1^o b) de la convention de 1957), la limitation de responsabilité fut repoussée.

Il fut convenu à l'unanimité au sein du C.M.I. que le droit de limitation devrait être accordé aux assistants non seulement quand l'acte donnant naissance à la responsabilité est commis en dehors d'un navire prêtant assistance, mais même dans les cas où aucun navire de sauvetage n'est impliqué, par exemple, quand un équipage de sauvetage est mis par hélicoptère à bord du navire en danger.

Le mot « assistant » s'applique aussi bien aux sauveteurs professionnels qu'aux personnes qui prêtent fortuitement assistance, par exemple quand, sur sa route, un navire de commerce assiste un autre navire.

« Les opérations d'assistance ou de sauvetage » comprennent l'assistance à un navire en danger (convention de Bruxelles 1910/1967) ainsi que l'enlèvement d'une épave, etc. comme mentionné à (d) et (e) du premier paragraphe de l'article 2 du projet. Dans des buts de limitation le mot inclut aussi la prise de mesures préventives (f).

L'inclusion d'assistants qui n'opèrent pas d'un navire parmi les personnes ayant droit à limitation, crée des problèmes particuliers en ce qu'il concerne le concours des créances — voir projet, article 7.

- 4. In this Convention the liability of the owner of a ship shall include the liability of the ship herself.**

This provision, like the corresponding provision in Article 6, 1° of the 1957 Convention is hardly necessary, but has been included in order to avoid any misunderstanding.

- 5. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.**

This provision seems to be self evident and would hardly be necessary in the countries which have adhered to the 1957 Convention. Its purpose is to prevent the result at which courts in the United States have arrived, that the benefits of limitation can only be invoked by the shipowner, not by his liability insurer when the claimant proceeds against the insurer under a « direct action » statute. The Supreme Court of the United States has held (the *Cushing Case*, 1954. AMC. 387) that this result does not violate the Federal Limitation Statute, provided that the shipowner's own right of limitation is not impaired.

Indirectly the shipowner's right is interfered with if his insurer cannot invoke limitation to the same extent as the shipowner himself, because the premium which the insurer must charge for his « excess liability » to the claimant must ultimately be paid by the shipowner.

All that is said in the present paragraph is that the right of global limitation shall not be circumvented by giving the claimant the right of direct action against the insurer of the limited liability. This is also the solution contained in the 1969 Oil Pollution Liability Convention. The Draft Convention is not intended to interfere with direct action statutes as such.

- 6. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.**

This provision, corresponding to Article 1, 7° of the 1957 Convention, has been included for the same reason as set out under § 4 above.

Article 2

Claims subject to limitation

- 1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability :**

4. Dans la présente Convention l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité du navire lui-même.

Cette disposition, comme la disposition correspondante de l'article 6, 1^o de la convention de 1957 est à peine nécessaire, mais a été incluse afin d'éviter tout malentendu.

5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard de créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

Cette disposition semble d'elle-même évidente et serait à peine nécessaire dans les pays qui ont adhéré à la convention de 1957. Son objet est d'empêcher le résultat auquel des tribunaux des Etats-Unis sont parvenus qui est que les bénéficiaires de la limitation ne peuvent être invoqués que par le propriétaire et pas par l'assureur de sa responsabilité quand le demandeur a assigné l'assureur suivant une loi « d'action directe ». La Cour Suprême des Etats-Unis a jugé (*the Cushing Case*, 1954, AMC 387) que ce résultat ne viole pas la loi de limitation fédérale, pourvu que le droit de limitation propre au propriétaire ne soit pas gêné.

De l'avis du C.M.I., le droit du propriétaire est contrecarré si son assureur ne peut pas invoquer la limitation pour la même portée que le propriétaire lui-même, puisque la prime que l'assureur doit porter en compte pour sa « responsabilité supplémentaire » vis-à-vis du créancier doit finalement être payée par le propriétaire.

Tout ce qui est dit au présent paragraphe est que le droit de limitation globale ne devra pas être tourné en donnant au créancier le droit d'une action directe contre l'assureur de la responsabilité limitée. Ceci est aussi la solution contenue dans la convention sur la responsabilité de la pollution par hydrocarbures de 1969. Le projet de convention n'est pas conçu pour intervenir dans des lois régissant l'action directe en tant que telle.

6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Cette disposition, correspondant à l'Article 1, 7^o de la Convention de 1957, a été incluse pour la même raison que ce qu'il est dit ci-dessus, à propos du paragraphe 4.

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à limitation de responsabilité :

- (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways), occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;
- (b) claims in respect of loss resulting from delay of cargo which has been received for transport under a bill of lading;
- (c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations;
- (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything carried on board such ship;
- (e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;
- (f) claims in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

The first paragraph of this article contains the positive description of claims subject to limitation and certain adjustments are made in Articles 3 and 4.

Sub-paragraph (a) is the hard core in the definition of limitable claims : claims arising from loss of life or personal injury or loss of or damage to property. The words « loss » and « damage » in this connection are used in the concrete sense : physical loss and, broadly speaking, physical damage. The words are used in the same sense both in Article 1 of the 1957 Convention and in Article 4, 1, iv), of the 1967 Liens and Mortgages Convention. — However, consequential damage — physical damage as well as abstract damage — arising out of loss or damage in the concrete sense shall give rise to limitation of liability as well as to a maritime lien. In the Liens and Mortgages Convention this may be inferred from the words « claims *in respect of* ». It was felt, however, that consequential damage should be specifically mentioned, and, in order to indicate that both concrete and abstract damage are included, the term consequential « loss » was adopted in lack of a better word.

Claims for loss or damage, as defined above, shall be subject to limitation provided that the loss or damage in question is caused in a certain connection with the ship. In the 1957 Convention this connection is established by a geographical description : Claims for personal injury to a person or damage to property on board the ship are always limitable. A claim for such loss occurring outside the ship is

- (a) créances pour mort ou lésions corporelles ou pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que le préjudice non matériel en résultant;
- (b) créances à l'égard de tout préjudice résultant du retard de la cargaison reçue pour être transportée sous l'empire d'un connaissance;
- (c) créances pour autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source non contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
- (d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui est transporté à bord d'un tel navire;
- (e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;
- (f) créances pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les préjudices supplémentaires causés par de telles mesures.

Le premier paragraphe de cet article donne positivement la description des créances soumises à limitation et certains ajustements sont apportés par les articles 3 et 4.

Le sous-paragraphe (a) constitue le cœur même de la définition des créances limitables : créances pour mort ou lésions corporelles ou pour pertes ou dommages à tous biens. Les mots « pertes » et « dommages » sous ce rapport, sont utilisés au sens concret de perte physique et, d'une façon générale, de dommages physiques. Les mots sont utilisés dans le même sens à l'article 1 de la convention de 1957 et à l'article 4, 1, iv) de la convention de 1967 sur les privilèges et hypothèques. Cependant, un préjudice « en résultant » — un dommage physique aussi bien qu'un préjudice non matériel — provenant d'une perte ou d'un dommage au sens concret devra donner naissance à la limitation de responsabilité comme à un privilège maritime. Dans la convention sur les privilèges et hypothèques cela peut être déduit des mots « créances *du chef de* ». Il fut jugé cependant que le préjudice « en résultant » devait être expressément mentionné et, pour indiquer que les deux, dommage concret et préjudice non matériel, sont inclus, l'expression « préjudice non matériel en résultant » indirecte fut adoptée par manque d'un meilleur terme.

Les créances pour pertes ou dommages, comme définies ci-dessus, devront être soumises à limitation pourvu que les pertes ou les dommages en question soient causés de par une certaine relation avec le navire. Dans la convention de 1957 cette relation est établie par une description géographique : les créances pour des lésions corporelles de toute personne ou pour des dommages aux biens se trouvant à bord du navire sont toujours limitables. Une créance pour de telles

limitable if the act which caused the loss was committed on board the ship. With respect to acts committed outside the ship it is a further condition that the act occurred in the navigation, management, etc. of the ship (Article 1, 1°).

In the Liens and Mortgages Convention the same problem is solved in a simpler way : claims for loss « occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel » (Article 4, 1), are secured by maritime liens.

In principle, this is the solution adopted in the Draft Convention, but it is said expressly that claims for loss occurring on board the ship are limitable in any case. The equivalent result is probably obtained by interpretation of Article 4, 1 of the Liens and Mortgages Convention.

The words within parentheses (damage to harbour works, etc.) should not be necessary, but have been inserted because in some countries the courts will not accept that claims for such damage are subject to limitation unless specifically stated.

Under sub-paragraph (a) the liability is limitable whether it is based on tort only (liability for collision damage) or « capable of being built on contract » such as cargo liability under a charter party or bill of lading, always provided that the loss arises from concrete damage. Abstract damage other than consequential loss is governed by the two following sub-paragraphs :

Sub-paragraph (b) allows limitation of liability for abstract loss in one particular case : claims in respect of loss resulting from delay of cargo which has been received for transport under a bill of lading. The reason for this is that it is anticipated that loss by delay may be included under the mandatory provisions of the Hague Rules. This, in itself, may justify limitation, but the main consideration is a practical one : settlements of cargo claims would be greatly complicated if pure loss by delay had to be segregated for limitation purposes from other types of losses covered by the Hague Rules.

Sub-paragraph (c) is the main rule on limitation with respect to claims for abstract loss, i.e. loss not resulting from concrete damage. The 1957 Convention uses the term « infringement of any rights ». In English law the term has no exact meaning, and the definition proposed by the International Sub-Committee was « claims in respect of other loss in direct connection with the operation of the ship or salvage operations, not capable of being based on contract ». This is the formula used in the Liens and Mortgages Convention. As, however, the « infringement of rights » conception has not caused undue diffi-

pertes se produisant en dehors du navire est limitable si l'acte qui a causé les pertes a été accompli à bord du navire. En ce qui concerne les actes commis en dehors du navire, il y a une condition supplémentaire : il faut que l'acte se rapporte à la navigation, à l'administration du navire... etc. (article 1, 1°).

Dans la convention sur les privilèges et hypothèques le même problème est résolu de façon plus simple : les créances du chef de perte « survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire » (article 4, 1), sont garanties par un privilège maritime.

En principe, ceci est la solution adoptée dans le projet de convention mais il est dit expressément que les créances pour des pertes survenues à bord du navire sont limitables dans tous les cas. Le résultat équivalent est probablement obtenu par interprétation de l'article 4, 1 de la convention sur les privilèges et hypothèques.

Les mots entre parenthèses (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports... etc.) ne sont pas nécessaires mais ils ont été insérés parce que dans certains pays les tribunaux n'acceptent pas que les créances pour de tels dommages soient soumises à limitation à moins que ce ne soit expressément énoncé.

La responsabilité visée au sous-paragraphe (a) est limitable peu importe que les créances soient délictuelles ou quasi-délictuelles (responsabilité pour les dommages causés par un abordage) ou « susceptibles d'être fondées sur un contrat », comme la responsabilité pour la cargaison sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissement, pourvu toujours que la créance se rapporte à un dommage matériel. Le dommage non matériel autre qu'un préjudice « en résultant » est régi par les deux sous-paragraphes suivants :

Le sous-paragraphe (b) permet la limitation de responsabilité pour perte non matérielle dans un cas particulier : créances à l'égard de tout préjudice résultant du retard de la cargaison reçue pour être transportée sous l'empire d'un connaissement. Cette disposition est insérée dans la perspective que le préjudice résultant du retard pourra être compris dans les dispositions impératives des règles de La Haye. Cela, en soi, peut justifier la limitation, mais la principale considération est d'ordre pratique : les règlements des créances de la cargaison seraient grandement compliqués si le préjudice résultant du retard devait être séparé, aux fins de la limitation, des autres genres de pertes couvertes par les règles de La Haye.

Le sous-paragraphe (c) est la principale règle de limitation en ce qui concerne les créances pour le préjudice non matériel, c'est-à-dire pour la perte qui ne résulte pas d'un dommage matériel. La convention de 1957 utilise l'expression « atteintes à tous droits ». En droit anglais cette expression n'a pas de sens précis et la définition proposée par la commission était : « créances pour autres préjudices en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations de sauvetage qui ne sont pas susceptibles d'être fondées sur le contrat ». Ceci est la formule utilisée dans la convention sur les privilèges et hypothèques.

culties in the application of the 1957 Convention the Conference preferred to retain it with the qualification « rights other than contractual rights » in order to exclude loss occasioned by breach of contract.

Sub-paragraphs (d) and (e), equivalent to Article 1, 1°, c) of the 1957 Convention, are necessary in addition to the previous sub-paragraphs in order to make claims for wreck removal and removal of cargo subject to limitation.

Sub-paragraph (f) deals with claims in respect of preventive measures taken by third parties. Under the 1969 Oil Pollution Liability Convention such claims are subject to limitation, and it is considered that, generally, liability for preventive measures should be subject to global limitation. Cost of preventive measures taken by the liable person himself are dealt with in Article 10, 5.

- 2. Claims set out in the preceding paragraph shall be subject to limitation of liability even if brought in an action for contribution or indemnity under a contract or otherwise.**

This provision may not be necessary, but it was felt that it should be expressly stated that a limitable claim does not change its nature when brought as a « recourse claim ». Example : Two tortfeasors are jointly liable for the damage, but only one of them can limit his liability to the claimant who, therefore, proceeds against the other and gets satisfaction in full. The one who has paid seeks contribution from his co-tortfeasor who, as between them, is liable in principle for one half of the damage, but subject to limitation of liability.

The words « under a contract or otherwise » are not necessary but have been added in order to avoid the misunderstanding that limitation is barred just because the recourse action may be built on contract. It goes without saying that limitation is barred if the contract implies a waiver of the right of limitation.

Article 3

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to :

- (a) claims for salvage or contribution in general average;**
- (b) claims subject to the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November, 1969, or to national legislation giving effect to that convention;**

Comme, cependant, la conception de « atteintes à tous droits » n'a pas causé des difficultés excessives dans l'application de la convention de 1957, la Conférence préféra la maintenir avec la qualification de « droits de source non contractuelle », dans le but d'exclure la perte occasionnée par rupture de contrat.

Les sous-paragraphes (d) et (e) équivalents à l'Article 1, 1^o, c), de la Convention de 1957, sont nécessairement ajoutés aux sous-paragraphes précédents pour que les créances pour enlèvement d'épave et de cargaison soient soumises à limitation.

Le sous-paragraphe (f) traite des créances pour les mesures préventives prises par de tierces personnes. D'après la convention de 1969 sur la responsabilité pour pollution par les hydrocarbures, de telles créances sont soumises à limitation et on considère que, d'une manière générale, la responsabilité du chef de mesures préventives devrait être soumise à la limitation globale. Le coût des mesures préventives, prises par la personne responsable elle-même, est traité à l'article 10, 5.

- 2. Les créances énumérées dans le paragraphe précédent sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie.**

Cette disposition peut ne pas être nécessaire mais il fut jugé qu'il devrait être expressément stipulé qu'une créance limitable ne change pas de nature quand elle est formulée comme « action récursoire ». Par exemple : deux auteurs d'un dommage sont solidairement responsables de ce dommage mais seul l'un d'eux peut limiter sa responsabilité vis-à-vis du demandeur qui, de ce fait, intente une action contre l'autre et obtient entière satisfaction; celui qui a payé cherche à obtenir la contribution de son co-auteur qui est en principe responsable de la moitié du dommage, mais sous réserve de la limitation de responsabilité.

Les mots « contractuelle ou non » ne sont pas nécessaires mais ont été ajoutés pour éviter de mal comprendre que la limitation est prescrite seulement parce que l'action récursoire peut être fondée sur le contrat. Il va de soi que la limitation est exclue si le contrat implique un abandon du droit de limitation.

Article 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

- (a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;**
- (b) aux créances soumises aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969, ou à toute législation nationale donnant effet à cette convention;**

- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;
- (d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;
- (e) claims in respect of loss of life or personal injury subject to an international convention prepared under the auspices of the United Nations or any of its specialized agencies governing limitation of liability for passengers, or to any national legislation providing for equivalent limits of liability;
- (f) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, personal representatives or dependants, to the extent limitation of liability in accordance with the rules of this Convention is not permitted under the national law governing the contract of service.

This article contains the objective restrictions to Article 2.

Sub-paragraph (a) corresponds to Article 1, 4°, a) of the 1957 Convention and needs no further explanation.

Sub-paragraph (b) excludes claims which are actually subject to limitation of liability under the 1969 Oil Pollution Liability Convention or national legislation giving effect to it. Other national legislation on liability for oil pollution damage does not exclude global limitation. Thus, a country which adheres to the global Limitation Convention cannot prevent global limitation of oil pollution liability otherwise than by adhering to the Oil Pollution Liability Convention.

Sub-paragraph (c) excludes from global limitation any claim which is actually governed by an international convention on liability for nuclear damage, even in the case that such convention prohibits any special limitation. Global limitation shall be available as a relief only if there is no international regulation applicable to the claim in question, but with one exception — see sub-paragraph (d).

Sub-paragraph (d) excludes from global limitation any claim against the owner, charterer, manager or operator (see Draft Article 1.2) of a nuclear ship for nuclear damage.

The limits of liability which are anticipated for global limitation will not be determined with a view to covering the liability of an operator of a nuclear ship.

Sub-paragraph (e) is based on the concept that any international convention on liability for passengers carried in the ship should deal exhaustively with the subject of limitation of such liability. Global

- (c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale réglementant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommage nucléaire;
- (d) aux créances sur le propriétaire d'un navire à propulsion nucléaire pour dommage nucléaire;
- (e) aux créances résultant de la mort ou de lésions corporelles, soumises à une convention internationale élaborée sous les auspices des Nations Unies ou de l'une de ses agences spécialisées, et régissant la limitation de responsabilité à l'égard des passagers, ou soumises à toute législation nationale prévoyant des limites de responsabilité équivalentes;
- (f) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant, dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers ou ayants-cause, dans la mesure où la limitation de responsabilité au montant déterminé par les règles de la présente convention n'est pas autorisée par la loi nationale régissant le contrat d'engagement.

Cet article contient les restrictions objectives à l'Article 2.

Le sous-paragraphe (a) correspond à l'Article 1, 4°, a) de la Convention de 1957 et ne demande pas d'autre explication.

Le sous-paragraphe (b) exclut les créances qui sont effectivement soumises à la limitation de responsabilité suivant la convention de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, ou à une législation nationale lui donnant effet. Toute autre législation nationale sur la responsabilité pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures n'exclut pas la limitation globale. Ainsi, un pays qui adhère à la convention sur la limitation globale ne peut empêcher la limitation globale de la responsabilité pour pollution par les hydrocarbures autrement qu'en adhérant à la convention sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le sous-paragraphe (c) exclut de la limitation globale toute créance qui tombe effectivement sous l'application d'une convention internationale sur la responsabilité pour dommage nucléaire, même au cas où une telle convention interdirait toute limitation spéciale. La limitation globale ne pourra être invoquée que s'il n'y a pas de réglementation internationale applicable à la créance en question, mais avec une exception — voir sous-paragraphe (d).

Le sous-paragraphe (d) exclut de la limitation globale toute créance à l'encontre du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur, de l'armateur-gérant, ou de l'exploitant (voir article 1, 2 du projet) d'un navire nucléaire pour un dommage nucléaire.

Les limites de la responsabilité que l'on peut envisager pour une limitation globale ne seront pas déterminées en fonction de la couverture de la responsabilité d'un exploitant d'un navire nucléaire.

Le sous-paragraphe (e) est basé sur l'idée que toute convention internationale sur la responsabilité à l'égard des passagers transportés

limitation, the so-called per capita limitation and per incident must be considered as a whole. The relief of global limitation should not be denied, however, because the claim is subject to regulation by rules which are only called international; any bilateral treaty which is open for adherence by other countries may be called international. Hence, the qualification « prepared under the auspices of the United Nations, etc. ». National legislation on liability for passengers will exclude global limitation only if the limits of liability are equivalent to those of a convention prepared under the auspices of the United Nations. « Equivalent » is a somewhat ambiguous word. It is meant to indicate that the total effect of per capita limitation, per accident limitation, etc. must be equivalent.

Sub-paragraph (f) is in substance the same as Article 1, 4°, b) of the 1957 Convention.

Article 4 *Conduct barring limitation*

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Under the 1957 Convention the right of limitation is forfeited by simple negligence (« actual fault or privity ») on the part of the person liable (Article 1, 1°), although an exception is made for servants (Article 6, 3°). This has proved to be unsatisfactory for several reasons.

Because strict or absolute liability has little application in maritime law, judges who think that in the particular case there should be liability may, and often do, find « negligence » where, in fact, they are endeavouring to institute strict liability. This automatically excludes limitation of the liability although the right would have been intact if the basis of the liability had been given its proper name.

Also, because simple negligence is a vague conception, judges may be tempted to, and sometimes do, find negligence because they feel that limitation of liability is inequitable in the particular case.

Finally, because the right of limitation is so easily breakable, claimants often endeavour to break it, even in cases where the prospects of success are remote, in the hope that a lawsuit has sufficient « nuisance value » for the person liable to make him pay beyond the limits.

par mer devrait traiter de manière exhaustive le sujet de la limitation d'une telle responsabilité. La limitation globale, la limitation dite par tête et celle par événement doivent être considérées comme un tout. Le recours à la limitation globale ne devrait pas être exclu, cependant, parce que la réclamation est réglemantée par des règles qui sont seulement appelées internationales; tout traité bilatéral qui est ouvert à l'adhésion d'autres pays peut être appelé international. De là, la réserve « élaborée sous les auspices des Nations Unies, etc... ». La législation nationale sur la responsabilité à l'égard des passagers exclura la limitation globale seulement si les limites de la responsabilité sont équivalentes à celles d'une convention préparée sous les auspices des Nations Unies. « Equivalent » est un mot quelque peu ambigu. Il est employé pour indiquer que l'effet total de la limitation par tête, par événement, etc... doit être équivalent.

Le sous-paragraphe (f) est en substance le même qu'à l'Article 1, 4°, b) de la Convention de 1957.

Article 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Sous l'empire de la Convention de 1957 le droit de limitation est perdu du fait de simple négligence (« faute personnelle ») de la part de la personne responsable (Article 1, 1°), bien qu'il soit fait une exception pour les préposés (Article 6, 3°). A l'expérience cette solution est apparue comme peu satisfaisante pour plusieurs raisons.

Parce que la responsabilité stricte ou absolue a peu d'application en droit maritime, des juges, qui pensent que dans un cas particulier il devrait y avoir une responsabilité, peuvent, comme ils le font souvent, trouver de la négligence là où, en fait, ils s'efforcent d'instituer la responsabilité stricte. Ceci exclut automatiquement la limitation de la responsabilité bien que le droit eût été intact si la base de la responsabilité avait reçu son vrai nom.

Aussi, comme la simple négligence est une notion tellement vague, des juges peuvent être tentés — et il le sont quelquefois — de trouver de la négligence parce qu'ils ont le sentiment que la limitation de responsabilité est inadéquate dans un cas particulier.

Finalement, comme le droit à la limitation est si fragile, les créanciers s'efforcent souvent de le briser, même dans des cas où les perspectives de succès sont lointaines, dans l'espoir qu'un procès aura un « potentiel de nuisance » suffisant pour la personne responsable que pour la faire payer au-delà des limites.

There is also a positive reason for making the limitation less breakable. Since the time when « actual fault and privity » was instituted as a bar to limitation the standard of diligence required in the operation of ships has been raised to a much higher level. Operators of ships should be protected also in cases where they have been guilty of simple negligence in the strict legal sense of the word, particularly when the limits of liability are based on insurability (see Article 6 below).

It is proposed, therefore, that the right of limitation shall not be lost unless the person liable has acted with intent or with a certain recklessness. The formula proposed has been used in some other CMI conventions (1961 Passengers Convention, Article 7; 1967 Luggage Convention, Article 7).

The words « recklessly and with knowledge that such loss would probably occur » come very near to the English legal term « wilful misconduct », which normally is the degree of blame required if the insurance cover shall be forfeited (Marine Insurance Act (1906) Sect. 55 (2) a). The proposed text, therefore, implies that there will be right of limitation where the insurance cover is intact. Making the limitation unbreakable to this extent should make possible a significant raise of the limits of liability.

Pursuant to Article 6, 3° of the 1957 Convention, the servants of the shipowner, etc., may limit liability regardless of their fault or privity, meaning that they can benefit from the limitation fund put up by the shipowner even when they are blameworthy to a very high degree. This rule will not be necessary if Draft Article 4 is adopted as proposed.

Article 5 *Counterclaims*

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

This article reproduces Article 1, 5° of the 1957 Convention. Prior to that Convention the principle of « cross liabilities » was employed for limitation purposes in some countries. The principle of « single liability » has now been generally adopted and should be retained.

Il y a aussi une raison positive pour faire que la limitation soit moins fragile. Depuis le temps où la « faute personnelle » fut instituée comme obstacle à la limitation, la norme de diligence requise dans l'exploitation des navires a été élevée à un bien plus haut degré. Ceux qui exploitent des navires devraient aussi être protégés dans les cas où ils ont été coupables de simple négligence au sens juridique strict du mot, particulièrement quand les limites de la responsabilité sont basées sur la possibilité de les couvrir par une assurance (voir article 6, ci-dessous).

C'est pourquoi il est proposé que le droit à la limitation ne soit pas perdu à moins que la personne responsable ait agi avec intention ou avec une certaine témérité. La formule proposée a été utilisée dans quelques autres conventions du C.M.I. (convention concernant les passagers de 1961, Article 7; convention concernant les bagages de 1967, article 7).

Les mots « témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » sont très voisins de l'expression juridique anglaise de « wilful misconduct » qui est normalement le degré de faute nécessaire pour la perte du bénéfice de l'assurance (Marine Insurance Act 1906) Sect. 55 (2) a). C'est pourquoi le texte proposé implique qu'il y aura droit de limitation là où la couverture d'assurance est intacte. Il implique également une élévation importante des limites de la responsabilité, faute de quoi on ne pourrait pas trouver de justification à l'extension du maintien de la limitation jusqu'à ce point.

D'après l'article 6, 3^o de la convention de 1957, les préposés du propriétaire, etc... peuvent limiter leur responsabilité sans tenir compte de leur faute personnelle; cela signifie qu'ils peuvent se prévaloir du fonds de limitation constitué par le propriétaire même quand ils sont blamables à un très haut degré. Cette règle ne sera pas nécessaire si l'article 4 du projet est adopté comme proposé.

Article 5

Compensation des créances

Si une personne, en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention, a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives seront compensées et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

Cet article reproduit, en substance, l'article 1, 5^o de la convention de 1957. Avant cette convention, le principe des « cross liabilities » (liquidation par paiements sans compensation) était employé à des fins de limitation dans certains pays. Le principe de la « single liability » (liquidation par paiement du solde) a maintenant été généralement adopté et devrait être retenu.

CHAPTER II — THE LIMITATION OF THE LIABILITY

Article 6

Limits of liability

1. The limits of liability shall be

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury an aggregate amount of A francs per ton for the first P tons of the ship's tonnage and B francs per ton for tonnage in excess thereof, but in no case less than X francs;
- (b) in respect of other claims an aggregate amount of C francs per ton for the first R tons of the ship's tonnage and D francs per ton for tonnage in excess thereof, but in no case less than Y francs.

Important changes are being proposed with respect to the determination of the amounts of limitation. This is largely due to a change in the philosophy by which limitation of liability for maritime claims is justified.

The 1957 Convention was still based on the concept that the limit should approximate to the operators interest in the venture — the value of ship and freight. The guiding principle on which the Draft Convention is based is *commercial insurability* as set out in the recommendation on the new limits of liability which accompanies the two drafts.

One consequence of this change in approach is that there shall be entirely separate limits for personal claims and other claims. In the 1957 Convention one portion of the fund is reserved exclusively for personal claims while the other portion is shared rateably by property claims and the uncovered balance of personal claims (Article 3, 1°). It is felt that the insurance required should be determined separately for material loss and personal injury and that the system should be simplified as proposed in the draft.

The tonnage of the ship is perhaps not the most appropriate criterion for determining the amount of insurance required, although in P & I insurance premiums are calculated on the basis of the gross tonnage. However, calculation of the limits on the basis of the tonnage is a well established method and the most practical one as it seems impossible to devise a formula in which the various factors which are relevant in determining the amount are given their proper weight. It is proposed, however, that the linear computation on tonnage as used in the 1957 Convention should be replaced by a system under which

CHAPITRE II — LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

Article 6

Limites de responsabilité

1. Les limites de responsabilité sont :

- (a) à l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles, une somme totale de A francs par tonneau pour les P premiers tonneaux de jauge du navire et B francs par tonneau pour le reste du tonnage, mais jamais moins de X francs;
- (b) à l'égard des autres créances une somme totale de C francs par tonneau pour les R premiers tonneaux de jauge du navire et D francs par tonneau pour le reste du tonnage, mais jamais moins de Y francs.

D'importants changements sont proposés en ce qui concerne la détermination des montants de la limitation. Ceci est dû pour une grande part à un changement dans la philosophie qui admet que la limitation de responsabilité est justifiée pour les créances maritimes.

La convention de 1957 était encore basée sur le concept que la limite devait s'approcher de l'intérêt des exploitants dans l'aventure c.-à-d. la valeur du navire et du fret. Le principe directeur sur lequel le projet de convention est basé est la *possibilité commerciale de trouver une couverture d'assurance*, ainsi qu'il est exposé dans la recommandation sur les nouvelles limites de la responsabilité qui accompagne les deux projets.

Une des conséquences de ce changement dans l'approche est qu'il devra y avoir des limites entièrement distinctes pour les dommages corporels et pour les autres dommages. Dans la convention de 1957 une partie du fonds est exclusivement réservée aux créances du chef de dommages corporels pendant que l'autre partie est partagée au prorata entre les créances du chef de dommages matériels et le solde impayé des créances du chef de dommages corporels (article 3, 1°). On est d'avis que l'assurance requise devrait être déterminée séparément pour les pertes matérielles et pour les dommages corporels et que le système devrait être simplifié comme il est proposé dans le projet.

Le tonnage du navire n'est peut-être pas le critère le plus approprié pour déterminer le montant de l'assurance requise, bien que les primes pour les assurances P. & I. soient calculées sur la base du tonnage brut. Cependant, le calcul des limites sur la base du tonnage est une méthode bien établie et la plus pratique puisqu'il paraît impossible de trouver une formule dans laquelle serait donné leur véritable poids aux divers facteurs dont il faut tenir compte pour en déterminer le montant. Il est proposé, cependant, que la fixation de la limite sur base d'un montant invariable par tonne telle qu'elle est prévue dans la convention de 1957 soit remplacée par un système suivant lequel le

the amount per ton is decreased in stages on increasing tonnage. An amount per ton which is necessary for middle-sized ships in order to arrive at an acceptable limit may be unnecessarily high and not commercially insurable in respect of very large ships. — In this article the system is illustrated by only two stages, but it is envisaged that more stages may be desirable.

A minimum limit, in principle in the same way as in Article 3, 5° of the 1957 Convention is proposed, and under the new system it may be an absolute figure. No maximum has been proposed.

2. **For the purpose of this Article the limit of liability for any salvor not operating from another ship shall be calculated by reference to the tonnage of the ship to which salvage services are being rendered.**

This provision, which has been inserted in order to avoid misunderstandings, follows from Article 7 and will be commented upon in that connection.

3. **For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.**

Under the new Tonnage Measurement Convention the data necessary for the calculation of the « limitation ton » (Article 3, 7° of the 1957 Convention) will not be available, and it is proposed that the new limitation ton be the new gross ton. It is estimated that the present « limitation ton » is between 60 and 90 per cent of the new gross ton, depending on the type of the ship.

4. **The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made or security is given which, under the law of that State, is equivalent to such payment. If there is no such official value the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered the official value for the purposes of this Convention.**

This paragraph reproduces Article 3, 6° of the 1957 Convention with the difference that the word « official » has been inserted in the second sentence and that the last sentence has been added. Reference is made to the recommendation with respect to the new limits of liability.

montant par tonne décroît par paliers en fonction de l'accroissement du tonnage. Un montant par tonne qui, pour des navires de dimensions moyennes, est nécessaire afin de parvenir à une limite acceptable peut être inutilement élevé et ne pas être commercialement assurable lorsqu'il s'agit de très grands navires. Dans cet article le système est illustré par deux paliers seulement mais il est envisagé que plus de paliers puissent être souhaitables.

Une limite minimum, en principe du même ordre que celle prévue à l'article 3, 5° de la convention de 1957 est proposée et, d'après le nouveau système, elle peut être un chiffre absolu. Aucun maximum n'a été proposé.

2. Pour les besoins de cet article la limitation de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un autre navire sera calculée par référence au tonnage du navire auquel les services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis.

Cette disposition qui a été insérée pour éviter des malentendus procède de l'article 7 et sera commentée à ce propos.

3. Pour l'application du présent article, le tonnage du navire sera le tonnage brut calculé d'après la Convention internationale sur la jauge des navires de 1969.

Sous l'empire de la nouvelle convention sur la jauge des navires, les données nécessaires pour le calcul de la « tonne-limitation » (article 3, 7° de la convention de 1957) ne seront pas disponibles et il est proposé que la nouvelle « tonne-limitation » soit la nouvelle tonne de tonnage brut. L'on estime que l'actuelle « tonne-limitation » est comprise entre 60 et 90 pour-cent de la nouvelle tonne de tonnage brut, d'après le type du navire.

4. Le franc mentionné dans le présent article est une unité constituée par 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le fonds de limitation aura été constitué, à celle où le paiement aura été effectué, ou encore à la date où aura été fournie une garantie qui, conformément à la loi de cet Etat, équivaldrait à un tel paiement. En l'absence de cette valeur officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera ce qui sera considéré comme la valeur officielle pour les besoins de la présente Convention.

Ce paragraphe reproduit l'article 3, 6° de la convention de 1957 à la différence que le mot « officiel » a été inséré dans la seconde phrase et que la dernière phrase a été ajoutée. Référence est faite à la recommandation concernant les nouvelles limites de responsabilité.

Article 7
Aggregation of claims

The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of claims which arise on any distinct occasion :

- (a) against the shipowner and a salvor rendering services to the ship who its not operating from another ship, and any person for whose act, neglect or default they are responsible;**
- (b) against the shipowner of a ship rendering salvage services to another ship and a salvor operating from the former ship and any person for whose act, neglect or default they are responsible.**

It is proposed that all claims arising on one distinct occasion against the owner, charterer and operator of the ship and all persons for whom they are responsible, shall be aggregated. This is in accordance with the 1957 Convention.

The extension of the salvors' right of limitation raises special problems with regard to aggregation of claims. Under the 1957 Convention salvors operating from a ship (whether a salvage vessel or an ordinary ship) can limit liability for claims arising from acts committed on board such ship (hereafter referred to as the salvage vessel), and claims against them are aggregated with claims against other persons (the owner, etc.) who are entitled to limit on the basis of the tonnage of the salvage vessel. In the case of the *Tojo Maru* a salvor operating from a salvage vessel was denied limitation because the act giving rise to the claim was committed outside the salvage vessel and did not occur in connection with the navigation, management, etc. of the vessel. Within the CMI it was generally agreed that it is in the interest of all concerned that the benefit of limitation should be given to salvors also in the *Tojo Maru* situation.

Once the right of limitation is thus extended, however, it is hardly feasible to deny the right to salvors who are not operating from a ship, for instance salvors put on board the ship in distress by helicopter or wreck removers who operate by means of a floating crane. How should limitation be effected in such cases? The Conference was not in favour of introducing special rules for such cases. The solution which was adopted was to let such salvors limit liability on the basis of the tonnage of the ship which is receiving the salvage services and to aggregate claims against the salvors with claims against other persons who are entitled to limit on the basis of the tonnage of that ship.

It was proposed at the Conference, as an alternative solution, that the limitation of salvors' liability should always be based on the tonnage of the ship to which the salvage service is rendered, but the

Article 7
Concours de créances

Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement :

- (a) à l'égard du propriétaire de navire et de tout assistant fournissant des services au navire, qui n'agit pas à partir d'un autre navire, et toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de ceux-ci;**
- (b) à l'égard du propriétaire de navire dont le bâtiment fournit des services d'assistance ou de sauvetage à un autre navire, et à l'égard de tout assistant agissant à partir du premier navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de ceux-ci.**

Il est proposé que toutes les créances nées d'un même événement à l'encontre du propriétaire, de l'affréteur et de l'exploitant du navire et de toutes les personnes dont ils répondent, concourent. Ceci est en accord avec la convention de 1957.

L'extension du droit des sauveteurs à limitation pose des problèmes spéciaux en ce qui concerne le concours des créances. D'après la convention de 1957 les sauveteurs opérant d'un navire (soit d'un navire de sauvetage, soit d'un navire ordinaire) peuvent limiter leur responsabilité pour des créances provenant d'actes commis à bord d'un tel navire (ci-après désigné comme le navire de sauvetage) et les créances contre eux concourent avec les créances à l'encontre d'autres personnes (le propriétaire, etc . . .) qui ont le droit de limiter sur la base du tonnage du navire de sauvetage. Dans le cas du *Tojo Maru*, un sauveteur opérant d'un navire de sauvetage se vit refuser la limitation parce que l'acte originaire de la créance fut commis en dehors du navire de sauvetage et ne se produisit pas en relation avec la navigation, l'administration, etc . . . , du navire. Au C.M.I. il fut généralement admis qu'il est dans l'intérêt de tous ceux à qui il appartient que le bénéfice de la limitation soit accordé aux sauveteurs, y compris dans la situation du *Tojo Maru*.

Une fois que le droit à la limitation est ainsi étendu, il est à peine concevable de le refuser aux sauveteurs qui n'opèrent pas d'un navire, par exemple aux sauveteurs déposés à bord d'un navire en détresse par hélicoptère ou aux releveurs d'épaves qui opèrent au moyen d'une grue flottante. Comment la limitation devrait-elle être réalisée dans de tels cas ? La Conférence n'était pas en faveur de l'introduction de règles spéciales pour de tels cas. La solution qui fut adoptée était de permettre à de tels sauveteurs de limiter leur responsabilité sur la base du tonnage du navire qui reçoit les services d'assistance et de faire concourir les créances à l'encontre des sauveteurs avec les créances à l'encontre d'autres personnes qui ont le droit de limiter sur la base du tonnage de ce navire.

Il fut proposé à la Conférence, comme solution alternative, que la limitation de la responsabilité des sauveteurs soit toujours basée sur le tonnage du navire auquel les services d'assistance sont rendus mais

proposal was rejected, mainly on the grounds that it would mean a substantial reduction of the protection which salvors are enjoying to-day.

The words « salvors operating from another ship » indicate that the operations are directed or carried out by means of another ship. There is limitation regardless of whether the act which gives rise to the claim is performed on board the ship, outside the ship, or on board the ship which is receiving the services.

Article 8

Distribution of the amounts

Articles 10 and 12 shall apply correspondingly to the distribution of the amounts determined in accordance with Article 6.

The constitution of a limitation fund is not a condition for limitation of liability — see the comments to Draft Article 9. The distribution of the amounts to which the liability may be limited shall, however, be performed in the same way whether or not a fund has been constituted. This is the meaning of the 1957 Convention although it has not been specifically expressed.

CHAPTER III — THE LIMITATION FUND

In the 1957 Convention limitation of liability is not conditional upon the constitution of a limitation fund. In most cases where limitation is invoked settlement is effected without any fund procedure. The constitution of a fund is a defensive measure which the liable person may or may not make use of. He may be interested to do it to avoid arrest of his vessel or other property, because there is a large number of claimants, etc. It is proposed that this system should be retained.

The main purpose of making the fund a condition for limitation is to deny limitation if the person liable cannot pay up to the limit, with the result that the claimants can put him in bankruptcy and get dividends on their unlimited claims. But this material result, if it is desired, can be achieved by the introduction of a simple rule to that effect.

In the 1969 Oil Pollution Convention an obligatory fund procedure is coupled with compulsory insurance and the right for the claimant to proceed directly against the insurer. Compulsory insurance, however desirable it might be, is hardly feasible for practical reasons with respect to global limitation. The apparatus which would have to be established would be out of proportion to the benefits reaped. Within the

la proposition fut rejetée, principalement pour le motif que cela signifierait une considérable réduction de la protection dont les sauveteurs jouissent à l'heure actuelle.

Les mots « sauveteurs opérant à partir d'un autre navire » indiquent que les opérations sont dirigées ou effectuées en utilisant un autre navire, Il y a limitation peu importe que l'acte qui donne naissance à la créance soit accompli à bord du navire, en dehors du navire, ou à bord du navire qui reçoit les services.

Article 8

Distribution des sommes

La distribution des sommes déterminées conformément à l'article 6 se fera selon des règles prévues par les articles 10 et 12 pour la distribution du fonds de limitation.

La constitution d'un fonds de limitation n'est pas une condition pour la limitation de la responsabilité — voir les commentaires de l'Article 9 du projet. La distribution des montants pour lesquels la responsabilité peut être limitée devra, cependant, être accomplie de la même manière, qu'un fonds ait été constitué ou ne l'ait pas été. Ceci est la signification de la convention de 1957 bien que cela n'ait pas été spécifiquement exprimé.

CHAPITRE III — LE FONDS DE LIMITATION

Dans la convention de 1957 la limitation de la responsabilité ne dépend pas de la constitution d'un fonds de limitation. Dans la plupart des cas où la limitation est invoquée, le règlement est effectué sans appel à un fonds. La constitution d'un fonds est une mesure défensive à laquelle la personne responsable peut avoir recours ou non. Elle peut avoir intérêt à le faire pour éviter la saisie de son navire ou d'autres biens, parce qu'il y a un grand nombre de créanciers, etc... Il est proposé que ce système soit retenu.

Le principal objet de faire du fonds une condition de la limitation est de refuser la limitation si la personne responsable ne peut pas payer jusqu'à la limite, avec le résultat que les créanciers peuvent la mettre en faillite et obtenir des acomptes sur leurs demandes illimitées. Mais ce résultat matériel, s'il est désiré, peut être réalisé par l'introduction d'une simple règle à cet effet.

Dans la convention de 1969 sur la pollution par les hydrocarbures, l'obligation de suivre la méthode du fonds est liée à l'assurance obligatoire et au droit pour le créancier de poursuivre directement l'assureur. L'assurance obligatoire, aussi souhaitable qu'elle puisse être, est à peine réalisable pour des raisons pratiques en ce qui concerne la limitation globale. Le dispositif qui devrait être établi serait hors de proportion avec les bénéfices obtenus. Au C.M.I. on pense qu'il est suf-

CMI it is felt that it is sufficient as inducement to adequate insurance coverage that there is a limit to the total exposure to maritime claims. Then, those who are exposed will, in their own interest, cover themselves up to the limit which may be higher than the amount of insurance they would have considered had there been no limit. Also, the insurance industry will be able to offer better terms if the whole shipping industry is in need of coverage up to « standard limits ». Marine liability insurance — Protection and Indemnity insurance as it is always called — is unique in that cover is provided virtually without ceiling. This could hardly have been done but for the global limitation of liability for maritime claims.

If compulsory insurance is not introduced there is no real advantage in making limitation conditional upon the constitution of a fund — unless the fund must be established within a short time after the incident, but this would put an unreasonable burden on the person liable. He would be obliged to deposit large sums of money, or provide expensive securities, in all cases where, ultimately, it may be necessary to invoke limitation, although it may be doubtful whether there is liability at all and although no claimant has asked for security. — Claimants who want security for their claims can normally obtain it, if at all obtainable, by threatening to arrest the ship or other property belonging to the person liable. Very often claimants are satisfied with a form of security, for instance an « open letter » from an underwriter who is known to them, which would not be acceptable to the court or other competent authority as an adequate limitation fund. In practice, therefore, in most cases where security must be provided in order to avoid arrest, it is given individually to each claimant, not by the constitution of a fund.

From the point of view of the claimants this is an advantage. An obligatory fund procedure involving court procedure will inevitably tend to delay settlements.

The question whether the claimant should be given the right of « direct action » against the liability underwriter of the person liable — which is a question apart from that of compulsory insurance — is not touched upon in the draft. It is felt that this is a matter for national legislation, not related to whether the liability is limited or not.

Article 9

Constitution of the fund

- 1. The person liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any contracting State in which action is brought. The fund shall be constituted in the amounts set out in Article 6 together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the**

fisant pour servir d'incitation à une couverture d'assurance adéquate qu'il y ait une limite au total des risques auxquels une personne peut être exposée du chef de créances maritimes. Alors, ceux qui sont exposés se couvriront dans leur propre intérêt jusqu'à la limite qui peut être plus élevée que le montant de l'assurance qu'ils auraient pris en considération s'il n'y avait pas eu de limite. De même, l'industrie de l'assurance sera capable d'offrir de meilleures conditions si toute l'industrie maritime a besoin d'une couverture jusqu'aux « limites standard ». L'assurance de la responsabilité maritime — « Protection and Indemnity Insurance », comme cela est toujours appelé — est unique en ce qu'une couverture est fournie virtuellement sans plafond. Ceci pouvait à peine avoir été réalisé sans la limitation globale de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Si l'assurance obligatoire n'est pas introduite, il n'y a pas de réel avantage à faire défendre la limitation de la constitution d'un fonds — à moins que le fonds ne doive être établi endéans un court délai après l'incident; mais cela ferait supporter une charge déraisonnable à la personne responsable. Il serait obligé de déposer de grosses sommes d'argent ou de fournir des garanties coûteuses dans tous les cas où, finalement, il peut être nécessaire d'invoquer la limitation, alors même qu'il puisse être douteux qu'il y ait une ombre de responsabilité et qu'aucun créancier n'ait demandé de garantie. Les créanciers qui veulent une garantie pour leurs créances peuvent normalement l'obtenir, si elle est obtainable, en menaçant de saisir le navire ou tout autre bien appartenant à la personne responsable. Très souvent les créanciers se satisfont d'un genre de garantie, par exemple d'une « lettre ouverte » (open letter) d'un assureur qui est connu d'eux, qui ne serait pas acceptable pour un tribunal ou pour une autre autorité compétente comme le serait un fonds de limitation adéquat. C'est pourquoi, en pratique, dans la plupart des cas où une caution doit être fournie pour éviter la saisie, elle est donnée individuellement à chaque créancier, sans constitution d'un fonds. Du point de vue des créanciers cela offre des avantages. Une procédure obligatoire à l'encontre du fonds qui comporte une procédure judiciaire, tendrait inévitablement à retarder les règlements.

La question de savoir si l'on doit donner au créancier le droit « d'action directe » contre l'assureur de la responsabilité de la personne responsable — ce qui est une question différente de celle de l'assurance obligatoire — n'est pas abordée dans le projet. On est d'avis que cela est une question du ressort de la législation nationale sans rapport avec le fait que la responsabilité est limitée ou qu'elle ne l'est pas.

Article 9

Constitution du fonds

- 1. La personne responsable peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat contractant dans lequel une**

date of the constitution of the fund. The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority. All claims subject to limitation against the person liable shall be satisfied out of the limitation fund.
3. A fund constituted by one of the persons mentioned in (a) or (b) of Article 7 or his insurer shall be constituted for the benefit of all persons mentioned in (a) or (b), respectively.

The provisions of this Article are substantially the same as the equivalent rules in Article V of the 1969 Oil Pollution Liability Convention, although the systematic order is somewhat different.

However, the rule on interest in paragraph 1 is new. In principle, the Draft Convention, like the Oil Pollution Liability Convention, leaves it to national law to decide whether a claim against the fund shall carry interest, and whether such interest shall be payable out of the fund or in addition to the fund. It is proposed, however, that when a fund is constituted, interest, at a rate determined by the court, shall be added to the fund from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. The purpose of the rule is to induce the person liable to put up security at an early date in cases where it is anticipated that limitation of liability will have to be invoked by the constitution of a fund. Normally, the security which is being put up (guarantees) does not carry interest, and the actual interest payable from the constitution of the fund until payment is made must be determined by national law. The amount of interest which is added to the fund becomes part of the fund whether or not the claims against the fund carry interest.

Article 10

Distribution of the fund

1. Each part of the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against that part of the fund.
2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has compensated a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

action est engagée. Le fonds sera constitué à concurrence des montants calculés selon l'article 6, et augmentés de leurs intérêts courus de la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à la date de la constitution du fonds. Le fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable pour la législation de l'Etat contractant dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autorité compétente. Toutes créances sur la personne responsable, lorsqu'elles sont soumises à limitation, s'imputent sur le fonds de limitation seul.
3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées au (a) ou au (b) de l'article 7, ou par son assureur, profite à toutes les personnes visées respectivement au (a) ou au (b).

Les dispositions de cet article sont, en substance, les mêmes que les règles équivalentes de l'article V de la convention de 1969 sur la responsabilité pour pollution par hydrocarbures, bien que l'ordre systématique soit quelque peu différent.

Cependant, la règle sur les intérêts du paragraphe 1 est une règle nouvelle. En principe, le projet de convention, comme la convention sur la responsabilité pour pollution par hydrocarbures laisse à la loi nationale le soin de décider si une créance à l'encontre du fonds portera intérêt et si un tel intérêt sera payé par le fonds ou en plus du fonds. Il est proposé, cependant, que, quand un fonds est constitué, un intérêt à un taux déterminé par le tribunal devra être ajouté au fonds à partir de la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à la date de la constitution du fonds. L'objet de la règle est d'inciter la personne responsable à fournir tôt une sécurité par la constitution d'un fonds dans les cas où il est escompté que la limitation de la responsabilité aura à être invoquée. Normalement, la sécurité qui est fournie (garanties) ne comportera pas d'intérêt et l'intérêt vraiment à payer du moment de la constitution du fonds jusqu'au moment où le paiement est effectué doit être déterminé par la loi nationale. Le montant des intérêts qui est ajouté au fonds devient une partie du fonds, que les créances à l'encontre du fonds rapportent un intérêt ou qu'elles n'en rapportent pas.

Article 10

Distribution du fonds

1. Chaque partie du fonds sera distribuée entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre cette partie du fonds.
2. Si, avant la distribution du fonds, la personne responsable ou son assureur a payé une créance émergeant au fonds, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 of this Article may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.
4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 of this Article had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.
5. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made voluntarily by the person liable to avert or minimize loss shall rank equally with other claims against the fund.

In substance, this Article corresponds to the equivalent provisions in Article V of the 1969 Oil Pollution Liability Convention, including paragraph 5 which allows costs of preventive measures incurred by the liable person himself to be claimed against the fund.

Article 11

Bar to other actions

1. Where, after the occurrence giving rise to the liability, a person liable is entitled to limit his liability and a limitation fund has been constituted in accordance with Article 9 by him or for his benefit :
 - (a) no person having a claim arising out of that occurrence shall be entitled to exercise any right in respect of such claim against any other assets of the person liable;
 - (b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the person liable, which has been arrested in respect of a claim arising out of that occurrence, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.
2. The rules of the preceding paragraph shall apply only if the claimant has access to the Court administering the fund and if the fund is actually available in respect of his claim.

The constitution of a limitation fund is not a condition for limitation, but once it has been constituted it gives the person liable protection against arrests, etc., a protection which is not accorded to him if he elects to limit his liability « en plein droit ». The rules are materially the same as in Article IV of the 1969 Oil Pollution Liability Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 du présent article peut aussi être exercé par des personnes autres que celles qui y sont mentionnées pour toute somme qu'elles auraient versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.
4. Si la personne responsable ou toute autre établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de payer en tout ou en partie une somme pour laquelle elle aurait bénéficié d'une subrogation en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.
5. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par la personne responsable aux fins d'éviter ou de réduire un dommage, lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

Cet article correspond, en substance, aux dispositions équivalentes de l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité pour la pollution par hydrocarbures, incluant un paragraphe 5 qui permet que les frais des mesures préventives encourus par la personne responsable elle-même soient réclamés à l'encontre du fonds.

Article 11

Fins de non-recevoir

1. Si, après l'événement générateur de la responsabilité, une personne responsable est en droit de limiter sa responsabilité et qu'un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 9 par elle-même ou à son profit :
 - (a) aucun créancier dont le titre est né de cet événement ne sera admis à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens de la personne responsable;
 - (b) le tribunal ou toute autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonnera la mainlevée de la saisie de tout navire ou autre bien appartenant à la personne responsable, saisi en vertu d'une créance née de cet événement, et de la même façon libérera toute caution ou autre garantie fournie pour éviter une telle saisie.
2. Les dispositions du précédent paragraphe s'appliquent seulement si le créancier a accès au tribunal administrant le fonds et que ce dernier est effectivement disponible à l'égard de cette créance.

La constitution d'un fonds de limitation n'est pas une condition de la limitation, mais une fois qu'il a été constitué, il donne à la personne responsable une protection contre les saisies, etc..., protection qui ne lui est pas accordée s'il choisit de limiter sa responsabilité « de plein droit ». Les règles sont matériellement les mêmes qu'à l'article IV de la convention de 1969 sur la responsabilité pour pollution par hydrocarbures.

Article 12
Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connection therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

This article corresponds to Article 4 of the 1957 Convention.

CHAPTER IV – FINAL CLAUSES

The Draft Convention only deals with the matters covered by Articles 1 - 6 of the 1957 Convention. It is understood that Chapter IV will contain not only « clauses de style », but also provisions equivalent to Articles 7 and 8 of the 1957 Convention. It is proposed to retain the *lex loci* provision of Article 7.

III.

THE DRAFT PROTOCOL

A SYNOPSIS

The purpose of the Draft Protocol is to incorporate most of the substantial changes which have been proposed in the Draft Convention into the framework of the 1957 Convention, Articles 1 - 6. Complete congruency could hardly be achieved without a complete redraft of the Articles. There may, therefore, be unintended discrepancies, but some variations are intentional in the sense that it was not deemed worth while to tamper with the present text. It is fully realized by those who drafted the Protocol that the text must be improved upon if it is decided, in principle, to retain the systematic fabric of the 1957 Convention.

The provisions of the Draft Protocol are called Sections in order to avoid confusion with the articles of the 1957 Convention and the Draft Convention. In the following a brief commentary to the Protocol will be given by way of a comparison with the equivalent provisions of the Draft Convention. For this purpose the following abbreviations will be used :

C.Art. = the articles of the 1957 Convention
DC.Art. = the articles of the Draft Convention
DP.Art. = the articles of the 1957 Convention as amended by the Draft Protocol

Article 12
Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la distribution d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat dans lequel le fonds est constitué.

Cet article correspond à l'article 4 de la convention de 1957.

CHAPITRE IV — CLAUSES FINALES

Le projet de convention traite seulement des sujets couverts par les articles 1 à 6 de la convention de 1957. Il est entendu que le Chapitre IV ne contiendra pas seulement des « clauses de style », mais aussi des dispositions équivalentes aux articles 7 et 8 de la convention de 1957. Il est proposé de retenir la disposition de « lex loci » de l'article 7.

III.

LE PROJET DE PROTOCOLE

VUE D'ENSEMBLE

L'objet du projet de protocole est d'incorporer la plupart des changements substantiels qui ont été proposés dans le projet de convention dans la trame de la convention de 1957, articles 1 à 6. Une conformité complète ne pourrait que difficilement être atteinte sans une nouvelle rédaction complète des articles. C'est pourquoi il se pourrait qu'il y ait des désaccords involontaires mais quelques variations sont intentionnelles dans le sens qu'il n'a pas été jugé la peine de toucher au texte actuel. Ceux qui ont rédigé le protocole se rendent parfaitement compte que le texte doit être amélioré s'il est décidé, en principe, de conserver la construction systématique de la convention de 1957.

Les dispositions du projet de protocole sont appelées sections dans le but d'éviter la confusion avec les articles de la convention de 1957 et ceux du projet de convention. Une brève analyse du protocole est donnée ci-dessous au moyen d'une comparaison avec les dispositions équivalentes du projet de Convention. Dans ce but, les abréviations suivantes seront utilisées :

- C.Art. = pour les articles de la convention de 1957
- DC.Art. = pour les articles du projet de convention
- DP.Art. = pour les articles de la convention de 1957 tels qu'amendés par le projet de protocole.

Section 2

DP.Art. 1 § 1° corresponds to DC.Art. 2,1 claims subject to limitation. Strictly speaking, § 1° (b) should be worded so as to include the acts of the owner himself.

DP.Art. 1 § 2° corresponds to DC.Art. 2,2.

DP.Art. 1 § 4° corresponds to DC.Art. 3.

DP.Art. 1 § 6° has been redrafted to suit the new privity rule (DC.Art. 4).

Section 3

DP.Art. 2 § 1° has been redrafted due to the change in DP.Art. 3 § 1°.

Section 4

DP.Art. 3 §§ 1° - 4° correspond to DC.Art. 6, 1 - 4.

DP.Art. 3 §§ 5° - 9° correspond to DC.Art. 10, 1 - 5.

DP.Art. 3 § 10° corresponds to DC.Art. 8.

Section 5

DP.Art. 4 is identical with C.Art. 4 but for a change in the reference to Art. 3.

Section 6

DP.Art. 5 has not been replaced by the text of DC.Art. 11 although this might have been advisable. Instead, only some of the DC. amendments have been included.

In *DP.Art. 5 § 1°* the rule on interest in DC.Art. 9,1 applies only to the extent the fund is relied upon as a bar to other actions. Also, D.Art. 11,2 is reproduced.

In *DP.Art. 5 § 4°* the insurer is specially mentioned as in DC.Art. 9,3.

Section 7

DP.Art. 6 § 2° corresponds to DC.Art. 1, 1 - 3.

DP.Art. 6 § 3 corresponds to DC.Art. 7.

DP.Art. 6 § 4 corresponds to DC.Art. 1,5.

Section 2

DP.Art. 1 § 1° correspond à *DC.Art. 2,1* créances soumises à limitation. Strictement parlant, le § 1° (b) devrait être rédigé de façon à inclure les actes du propriétaire lui-même.

DP.Art. 1 § 2° correspond à *DC.Art. 2,2*.

DP.Art. 1 § 4° correspond à *DC.Art. 3*.

DP.Art. 1 § 6° a été refait en projet pour convenir à la nouvelle règle de la faute (*DC.Art. 4*).

Section 3

DP.Art. 2 § 1° a été rédigé à nouveau par suite du changement à *DP.Art. 3 § 1°*.

Section 4

DP.Art. 3 §§ 1° - 4° correspondent à *DC.Art. 6,1 - 4*.

DP.Art. 3 §§ 5° - 9° correspondent à *DC.Art. 10,1 - 5*.

DP.Art. 3 § 10° correspond à *DC.Art. 8*.

Section 5

DP.Art. 4 est identique à *C.Art. 4* si ce n'est un changement à la référence à l'Art. 3.

Section 6

DP.Art. 5 n'a pas été remplacé par le texte de *DC.Art. 11* bien que cela aurait pu être souhaitable. Au lieu de cela, seules quelques modifications du *DC* ont été incluses.

Dans *D.P.Art. 5 § 1°* la règle sur l'intérêt dans *DC.Art. 9, 1*, s'applique seulement dans la mesure où l'on a recours au fonds pour servir d'obstacle à d'autres actions. Le *DC.Art. 11, 2* est également reproduit.

Dans *DP.Art. 5 § 4°* l'assureur est spécialement mentionné comme à *DC.Art. 9, 3*.

Section 7

DP.Art. 6 § 2° correspond à *DC.Art. 1, 1 à 3*.

DP.Art. 6 § 3 correspond à *DC.Art. 7*.

DP.Art. 6 § 4 correspond à *DC.Art. 1, 5*.

**THE HAGUE RULES
LES REGLES DE LA HAYE**

REPORT OF MR JOHN R. CUNNINGHAM
AND MR JAN RAMBERG CONCERNING

THE HAGUE RULES —
RECOMMENDATIONS ADOPTED BY THE C.M.I.
AT ITS XXXTH HAMBURG CONFERENCE

At the C.M.I. Hamburg Conference 1-5 April 1974, where experts in maritime law from some thirty countries took part, some of the main issues presently under consideration in the UNCITRAL Working Group on Shipping Legislation were discussed. The National Associations of the C.M.I. had earlier been invited to declare their views and the International Subcommittee in August 1973 had submitted a reply to the UNCITRAL Working Group with respect to some questions (i.a. the carrier's liability for delay).

The present Recommendations are intended to express the general views of the community engaged in maritime commerce. They reflect a synthesis of interests of carriers and shippers. Efforts have been made to suggest simplifications of the present rules to the benefit of all parties. A shifting of the risk allocation from the carrier to the shipper has not been considered worthwhile *per se*. There is, of course, an interrelation between the distribution of the risk and the freight. A fundamental change of the risk allocation to the detriment of the carrier will therefore inevitably lead to increased transportation costs.

RATIFICATION OF THE 1968 PROTOCOL

The rules and practices of shipping are subject to constant change and quite rightly. When unification of law is achieved in this respect by means of international conventions special considerations are required to broaden the scope of the application of the rules and to safeguard that the international uniformity that does exist at present is not jeopardized. It is necessary to ascertain that any proposal for amendments of the present law is well-founded and supported by a great number of countries.

At the Conference it was considered that the 1968 Protocol to amend the 1924 Bills of Lading Convention contains important improvements

RAPPORT DE M. JOHN R. CUNNINGHAM
ET M. JAN RAMBERG CONCERNANT

LES REGLES DE LA HAYE —
RECOMMANDATIONS ADOPTEES PAR LE C.M.I.
LORS DE SA XXXEME CONFERENCE
DE HAMBOURG

A la Conférence du C.M.I. tenue à Hambourg du 1er au 5 avril 1974 à laquelle participèrent les experts en droit maritime d'une trentaine de pays, il fut discuté des principales questions actuellement soumises au Groupe de Travail de Législation Maritime de la CNUDCI. Les Associations Nationales du C.M.I. avaient antérieurement été priées de faire connaître leurs idées et la Commission Internationale, en août 1973, a remis une réponse au Groupe de Travail de la CNUDCI relativement à certaines questions (par exemple, celle de la responsabilité du transporteur pour retard).

Les présentes Recommandations ont pour objet d'exprimer les idées générales de l'ensemble de ceux qui se consacrent au commerce maritime. Elles reflètent une synthèse des intérêts des transporteurs et des affréteurs. Des efforts ont été faits pour suggérer des simplifications aux règles actuelles, au bénéfice de toutes les parties. Un déplacement de la charge du risque du transporteur au chargeur n'a pas été, *par lui-même*, tenu pour valable. Il y a, naturellement, une interrelation entre la distribution du risque et le fret. Un changement fondamental de l'attribution du risque au détriment du transporteur conduirait inévitablement à un accroissement des frais de transport.

RATIFICATION DU PROTOCOLE DE 1968

Les règles et les usages du transport des marchandises par mer sont soumis à un changement constant et ce, à bon escient. Quand l'unification du droit est sur ce point réalisée au moyen de conventions internationales, des considérations spéciales sont nécessaires pour étendre la portée d'application des règles et pour veiller à ce que l'uniformité internationale qui existe vraiment à présent ne soit pas battue en brèche. Il est nécessaire de s'assurer que toute proposition de modification du droit actuel est bien fondée et qu'elle est soutenue par un grand nombre de pays.

A la Conférence, il fut jugé que le Protocole de 1968 pour modifier la Convention de 1924 sur les Connaissances contenait d'importants

which should be adopted without further delay. Hence, the 1968 Protocol contains provisions removing some of the difficulties met by applying the unit limitation to container traffic by introducing a « container formula » making the packages within the container rather than the container itself the relevant units provided they have been enumerated in the bill of lading. Further, the position of claimants is considerably improved with respect to heavy units by the per kilo limitation (30 Francs Poincaré) supplementing the unit limitation. The rules entitling the servants of the shipowner to the same exemptions from and limitation of liability as the shipowner himself are equally well warranted and urgently needed as well as the rules clarifying the position of bona fide transferees of bills of lading. Further, the provisions with respect to the possibility of prolonging the time for the prescription of claims as well as the specific three months limit for the prescription of recourse actions are needed to remove the present uncertainty in some Convention countries and thus facilitate the settling of claims. For these reasons the C.M.I. adopted the following recommendation :

Considering

- that further amendments to the Hague Rules beyond those included in the 1968 Protocol are warranted;
- that it will necessarily require some time before international agreement to further amendments can be achieved, and
- the urgent need of international commerce to obtain the benefit of the 1968 Protocol, the C.M.I.

RECOMMENDS that the 1968 Protocol be ratified as soon as possible.

PERIOD OF RESPONSIBILITY

The principle of the Hague Rules that the period of responsibility is limited to the time from loading to discharge (the so-called « tackle-to-tackle » principle) may be adequate in tramp shipping where the carrier will often have no own facilities to store the goods before loading or after discharge. However, the situation may be quite different in liner trade, particularly when the carrier himself has not parted with the goods at the moment when the Hague Rules cease to apply. There is considerable doubt what rules then apply with respect to the carrier's liability and to what extent the carrier is entitled to exempt himself from liability under various national laws. For these reasons and for the purpose of achieving better uniformity

progrès qui devraient être adoptés sans plus de retard. Ainsi, le Protocole de 1968 contient des dispositions qui font disparaître certaines des difficultés rencontrées en appliquant la limitation par unité au trafic par conteneurs, ceci en introduisant une « formule conteneur » qui fait des colis à l'intérieur du conteneur, plutôt que du conteneur lui-même, les unités à prendre en compte pourvu qu'ils aient été énumérés au connaissance. De plus, la position des demandeurs est considérablement améliorée, en ce qui concerne les unités lourdes, grâce à la limitation par kilo (30 francs Poincaré) qui s'ajoute à la limitation par unité. Les règles donnant droit aux préposés de l'armateur aux mêmes exonérations et à la même limitation de responsabilité qu'à l'armateur lui-même sont également pleinement justifiées et sont d'urgence nécessaires tout comme les règles clarifiant la position des cessionnaires de bonne foi des connaissances. De plus, les dispositions concernant la possibilité de prolonger la durée de la prescription des actions, aussi bien que la limitation spécifique à trois mois de la prescription des actions récursoires, sont nécessaires pour faire disparaître l'incertitude actuelle dans certains pays liés par la convention et ainsi faciliter le règlement des litiges. Pour ces raisons, le C.M.I. a adopté la recommandation suivante :

Considérant

- que de nouvelles modifications aux Règles de la Haye allant au-delà de celles contenues dans le Protocole de 1968, sont souhaitables;
- qu'il s'écoulera inévitablement un certain temps avant qu'un accord international sur ces modifications ne soit acquis;
- que le commerce international a un besoin urgent de bénéficier des dispositions du Protocole de 1968, le C.M.I.

RECOMMANDE que le Protocole soit ratifié dans les plus brefs délais.

DUREE DE LA RESPONSABILITE

Le Principe des Règles de La Haye suivant lequel la durée de la responsabilité est limitée du chargement au déchargement (le dit principe « de palan à palan ») peut convenir à la navigation à la cueillette où le transporteur n'aura souvent pas, quant à lui, ses propres possibilités d'entreposer les marchandises avant de les charger ou après les avoir déchargées. Cependant la situation peut être toute différente sur une ligne régulière, particulièrement quand le transporteur lui-même ne s'est pas séparé des marchandises au moment où les Règles de La Haye cessent de s'appliquer. Il y a incertitude considérable sur les règles qui s'appliquent en ce qui concerne la responsabilité du transporteur et pour savoir jusqu'à quel point le transporteur est en droit de s'exonérer de la responsabilité d'après certaines lois nationales. Pour ces raisons et dans le but de parvenir à une meilleure uniformité le

the C.M.I., in principle agreed with the present draft provision prepared by the UNCITRAL Working Group on International Shipping Legislation and adopted the following recommendation :

Considering that, in principle, the period of liability should cover the entire period whilst the goods are in the custody of the carrier and that, therefore, an extension of the carrier's responsibility beyond the present period covered by the Hague Rules (« tackle to tackle ») is required, the C.M.I.

RECOMMENDS that the period of responsibility be extended to cover the period during which the goods are in the custody of the carrier at the port of loading, during the carriage, and at the port of discharge, provided, however, that, *in particular*, the goods shall not be deemed to be in the custody of the carrier

— *at the port of loading*

prior to actual receipt by the carrier for shipment or

— *at the port of discharge*

if the goods, according to law or usage, have been handed over to an authority or to an appropriate third party which cannot be controlled by the carrier.

BASIS OF LIABILITY

Following the aim to suggest only such amendments which work to the benefit of all parties involved and to refrain from changes which may produce unwarranted economic effects, the C.M.I. agreed to *narrow* the present defence of the carrier for error in the navigation or the management of the ship but to *maintain* the defence insofar as it relates to pure navigational errors.

The deletion of the latter half of the defence — the management of the ship — is suggested. Difficulties have been experienced in several Convention countries to determine exactly what is meant by « management of the ship » as distinguished from « care and custody of the cargo ». It is felt that the deletion of this part of the defence will greatly facilitate the settling of claims and avoid litigation. On the other hand, a deletion of the defence for error in navigation would imply a fundamental change of the present risk allocation between the carrier and the cargo-owner. It should also be borne in mind that an express provision subjecting the carrier to a liability for delay would accentuate the change even more. Similarly, a deletion of the fire defence would have a significant effect on the present risk allocation. The « compromise » suggested by the UNCITRAL Working Group

C.M.I. a, en principe, donné son accord à l'actuel projet de disposition préparé par le Groupe de Travail de Législation Maritime Internationale de la CNUDCI et adopté la recommandation suivante :

Considérant qu'en principe, la responsabilité devrait s'étendre sur la totalité de la période pendant laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises et que, dès lors, une extension de la responsabilité du transporteur au-delà de la période couverte par les Règles de La Haye (« de palan à palan ») est nécessaire, le C.M.I.

RECOMMANDE que la durée de la responsabilité soit étendue pour couvrir la période pendant laquelle les marchandises ont été prises en charge par le transporteur : au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement, à condition cependant que, *en particulier*, les marchandises n'aient pas été présumées avoir été prises en charge par le transporteur

— *au port de chargement*

avant la réception effective par le transporteur pour embarquement par le chargeur;

— *au port de déchargement*

si les marchandises, selon la loi ou les usages, ont été remises à une autorité ou à un tiers approprié sur lesquels le transporteur ne peut exercer aucun contrôle.

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE

Poursuivant le but de ne suggérer que des amendements qui agissent au bénéfice de toutes les parties concernées et de s'abstenir de changements qui puissent produire des effets économiques incertains, le C.M.I. a été d'accord pour *restreindre* l'exonération actuelle du transporteur pour faute dans la conduite ou dans l'administration du navire mais de *maintenir* l'exonération pour autant qu'elle concerne des erreurs qui sont de pures erreurs de navigation.

La suppression de la dernière moitié de l'exonération — l'administration du navire — est suggérée. Des difficultés ont été rencontrées dans plusieurs pays parties à la convention pour déterminer exactement ce que l'on entend par « l'administration du navire » en ce qu'elle diffère du « soin et de la garde de la cargaison ». On pense que la suppression de cette partie de l'exonération facilitera grandement le règlement des réclamations et évitera des litiges. D'autre part, une suppression de l'exonération pour faute dans la conduite du navire impliquerait un changement fondamental de l'actuelle attribution du risque entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. On devrait aussi avoir à l'esprit qu'une disposition expresse soumettant le transporteur à une responsabilité pour retard accentuerait encore plus le changement. De même, une suppression de l'exonération pour incendie aurait un effet significatif sur l'actuelle attribution du risque. Le « com-

to delete the fire defence and to place the burden of proving negligence on the part of the carrier on the cargo-owner would not counter-balance the change of the risk allocation. This being so, it is certain that the premiums for the carriers' Protection and Indemnity insurance will rise and, owing to a number of factors, there will be no corresponding reduction of the premiums for cargo insurance. Cargo underwriters recover from carriers no more than between 10 and 20 per cent of the amounts paid out to the cargo-owners. The *difficulties to estimate* the increased possibilities to institute recourse actions that will follow from the deletion of the carriers' traditional defences (i.e. error in the navigation and fire) will prevent the cargo underwriters from reducing the present premiums, at least until definite experience has been gained on the effects of the change. Hence, a deletion of the defences will cause a *higher total of insurance costs* to the detriment of all parties involved.

Further, in order to make clear that no fundamental change of the risk allocation is intended, it is necessary to spell out in any « general liability formula » that it is based on the concept of negligence so as to avoid the impression that the basis is more or less of the strict liability type with exceptions. For these reasons, the C.M.I. suggested the following recommendation :

1. *Considering*

- that the expression « management of the ship » has proved difficult to interpret and has therefore given rise to much litigation, and
- that its deletion would not have any serious economic effects, the C.M.I.

RECOMMENDS that the defence of error « in the management of the ship » be deleted.

2. *Considering* that the deletion of the defence of error « in the navigation of the ship » would result in higher overall transportation costs, since an increase of the carrier's liability would lead to higher freight rates without corresponding decrease in cargo insurance costs, the C.M.I.

RECOMMENDS that the defence of error « in the navigation of the ship » be retained.

3. *Considering* that the deletion of the « fire defence » would result in higher overall transportation costs, since an increase of the carrier's liability would lead to higher freight rates without corresponding decrease in cargo insurance costs, the C.M.I.

promis » suggéré par le Groupe de Travail de la CNUDCI de supprimer l'exonération pour incendie et de faire passer la charge de prouver la négligence du transporteur au propriétaire de la cargaison ne contrebalancerait pas le changement d'attribution du risque. Ceci étant, il est certain que les primes d'assurance Protection et Indemnité des transporteurs augmenteront et que, par suite de nombre de facteurs, il n'y aura pas de réduction correspondante des primes d'assurance de la cargaison. Les assureurs de la cargaison ne recouvrent des transporteurs que de 10 à 20 pour-cent des sommes payées aux propriétaires des marchandises. *Les difficultés pour estimer* les possibilités accrues d'instituer des actions de recours qu'entraînera la suppression des exonérations traditionnelles des transporteurs (c'est-à-dire la faute dans la conduite du navire et l'incendie) empêchera les assureurs de la cargaison de réduire les primes actuelles, au moins jusqu'à ce que l'on ait une nette expérience des effets du changement. De cela il ressort qu'une suppression des exonérations entraînera *un relèvement des coûts d'assurance* au détriment de toutes les parties concernées.

De plus, pour rendre clair qu'il n'est voulu aucun changement fondamental dans l'attribution du risque, il est nécessaire d'exprimer dans toute « formule de responsabilité générale » que cela est basé sur le concept de négligence de façon à éviter l'impression que la base est plus ou moins du type de la stricte responsabilité, avec des exceptions. Pour ces raisons, le C.M.I. a suggéré la recommandation suivante :

1. *Considérant*

- que l'expression « administration du navire » s'est avérée difficile à interpréter et que, de plus, elle a donné lieu à de nombreux litiges;
- que sa suppression n'aurait pas de répercussions économiques sérieuses, le C.M.I.

RECOMMANDE la suppression de l'exonération pour faute « dans l'administration du navire ».

2. *Considérant* que la suppression de l'exonération pour faute dans la « conduite du navire » aurait pour effet une augmentation générale des coûts du transport car un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausses de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le C.M.I.

RECOMMANDE le maintien de l'exonération pour faute dans la « conduite du navire ».

3. *Considérant* que la suppression de l'exonération de responsabilité « pour incendie » entraînerait une augmentation générale des coûts du transport, car un élargissement de la responsabilité du transporteur entraînerait des hausses de fret sans réduction correspondante des coûts d'assurance de la marchandise, le C.M.I.

RECOMMENDS that the « fire defence » be retained.

4. The C.M.I. further

RECOMMENDS that, if the present liability provisions of the Hague Rules were to be altered, it be expressly stated in any such new provisions that the liability of the carrier be based on fault or negligence.

DELAY IN DELIVERY

The question whether the present Hague Rules include a liability of the carrier for delay is much debated. In any event, it is clear that, in determining whether there is a liability for delay, due consideration must be paid to the uncertainties with respect to the duration of a sea voyage as compared with air and land transportation. The reasons for making the sea carrier mandatorily liable for delay may widely differ according to the type of trade, the length of the voyage and other circumstances. While such liability may seem perfectly natural in modern short sea liner trade, it is questionable whether there should be a mandatory liability for delay in transoceanic tramp shipping, where the difficulties for the carrier are often accentuated by his lack of control of the facilities ashore. Nevertheless, the mere fact that the States which are parties to the Hague Rules in their present wording do not agree on the proper interpretation of the Rules in this respect is sufficient to warrant a clarification of the matter in any forthcoming revision of the Hague Rules. And, in view of the fact that the Courts of some Convention States have already accepted a mandatory liability of the « Hague Rules carrier » for delay — a principle which in some States has already been embodied in the national legislation implementing the Hague Rules — the C.M.I. suggested the following recommendation :

Considering that the present wording of the Hague Rules does not include any specific provision on liability for delay in delivery but that, in some countries, the Hague Rules are interpreted as covering such liability, the C.M.I.

RECOMMENDS that the Hague Rules be supplemented with express provisions relating to delay in delivery, following the same rules of liability as apply to loss of or damage to goods, but that compensation for delay should always be limited to such direct and reasonable loss as, at the time of entering into the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a

RECOMMANDE le maintien de l'exonération pour « incendie ».

4. En outre, le C.M.I.

RECOMMANDE que, si les dispositions actuelles des Règles de La Haye relatives à la responsabilité devaient être modifiées, il soit expressément prévu que dans toute nouvelle disposition à ce sujet, la responsabilité du transporteur soit fondée sur la faute ou sur la négligence.

RETARD A LA LIVRAISON

La question de savoir si les présentes Règles de La Haye contiennent une responsabilité du transporteur pour retard est très controversée. Dans tous les cas il est clair qu'en déterminant s'il y a une responsabilité pour retard il faut prendre en considération les incertitudes en ce qui concerne la durée du voyage par mer comparativement à un transport par air ou par terre. Les raisons de faire que le transporteur par mer soit impérativement responsable du retard peuvent considérablement changer suivant la sorte de commerce, la longueur du voyage et d'autres circonstances. Alors qu'une telle responsabilité peut paraître parfaitement naturelle dans les trafics de ligne régulière de courte durée, il est douteux qu'il puisse y avoir une responsabilité obligatoire pour retard dans le tramping transocéanique où les difficultés pour le transporteur sont souvent compliquées par son manque de contrôle des conditions à terre. Néanmoins, le simple fait que les Etats qui sont parties aux Règles de La Haye dans leur rédaction présente ne sont pas d'accord sur l'interprétation exacte des Règles à ce sujet est suffisant pour justifier une clarification de la question dans toute prochaine révision des Règles de La Haye. Et, au vu de ce que les Tribunaux de certains Etats parties à la Convention ont déjà accepté une responsabilité obligatoire pour retard du « transporteur des Règles de La Haye » — principe qui, dans quelques Etats a déjà été incorporé à la législation nationale mettant en œuvre les Règles de La Haye — le C.M.I. suggère la recommandation suivante :

Considérant que la rédaction actuelle des Règles de La Haye ne contient aucune disposition particulière concernant la responsabilité pour retard à la livraison, mais que dans certains pays on a interprété les Règles comme incluant une telle responsabilité, le C.M.I.

RECOMMANDE qu'il soit ajouté aux Règles de La Haye une disposition précise relative au retard à la livraison, appliquant les mêmes règles de responsabilité qu'en matière de perte ou avaries subies par les marchandises, mais que toute indemnisation supplémentaire devrait toujours être limitée aux préjudices directs et raisonnables qui pouvaient être normalement prévus

probable consequence of the delay and, further, limited to an amount not exceeding the freight charge. However, in no case should the aggregate liability of the carrier for loss, damage or delay exceed the limit that would apply for total physical loss of the goods in respect of which liability was incurred.

LIMITATION OF LIABILITY

It is a well-known fact among practitioners of maritime law that the present wording of the limitation provisions of the Hague Rules tends to produce litigation whereby the claimants — often quite unsuccessfully — seek to « break » the limitation. This gives rise to costs to the benefit of no one and creates uncertainty with respect to the carrier's maximum exposure with ensuing difficulties to establish the necessary insurance coverage. The C.M.I. therefore favoured a new text for the purpose of clarifying the issue and suggested the following recommendation :

Considering that the primary purpose of limitation provisions is to establish clearly the carrier's maximum liability exposure and thus to constitute a firm basis for the insurance of such liability, the C.M.I.

RECOMMENDS that the carrier should always be entitled to limit his liability, unless the loss, damage or delay has been caused by his own personal act or omission done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

TIME BAR

Provisions relating to prescription of claims are always unfortunate for claimants as they tend to cut off their remedies even when actions, apart from the time bar, could have been successfully pursued. This, however, is a necessary consequence of any rule relating to prescription.

The *ratio* behind prescription rules as such is not questioned, but the rules should be clear and easy to handle in practice. An *extension* of the present period for the bringing of a suit is no guarantee that the claimants will always be in time; on the contrary, a change of the present one year period may create uncertainty in other fields — e.g. national legislation — as to the correct period. Further, the fact that a longer time than one year may be necessary for the settlement of claims does not require an extension of the legal period for prescrip-

par le transporteur au moment de la conclusion du contrat comme une conséquence probable du retard et limitée, en outre, à un montant n'excédant pas celui du fret.

En aucun cas la responsabilité totale du transporteur pour perte ou avaries aux marchandises ou pour retard ne devrait être supérieure à celle qui aurait été applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité est engagée.

LIMITATION DE RESPONSABILITE

Il est un fait bien connu des praticiens du droit maritime que la rédaction présente des dispositions des Règles de La Haye sur la limitation tend à produire des litiges par lesquels les demandeurs — souvent sans aucun succès — cherchent à « briser » la limitation. Cela fait monter les prix au bénéfice de personne et crée une incertitude du fait que le transporteur a plus de mal, avec les difficultés qui s'en suivent, pour établir la couverture d'assurance nécessaire. C'est pourquoi le C.M.I. était favorable à un nouveau texte pour en clarifier le résultat et a suggéré la recommandation suivante :

Considérant que l'objectif essentiel des dispositions relatives à la limitation de responsabilité est de clairement fixer la limite maximum de la responsabilité encourue par le transporteur, de façon à établir ainsi une base solide pour l'assurance d'une telle responsabilité, le C.M.I.

RECOMMANDE que le transporteur ait toujours droit à limiter sa responsabilité sauf si la perte, l'avarie ou le retard ont été causés par ses propres actes ou omissions avec l'intention de provoquer un dommage ou témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

PRESCRIPTION

Les dispositions concernant la prescription des actions sont toujours malheureuses pour les demandeurs car elles tendent à les priver de leurs dédommagements même quand des actions, question de prescription mise à part, auraient pu être menées avec succès. Cela, cependant, est une conséquence nécessaire de toute règle relative à la prescription.

La *raison d'être* des règles de prescription n'est pas mise en question mais ces règles devraient être claires et faciles à utiliser en pratique. Une *extension* du délai actuel de prescription ne garantit pas que les demandeurs agiront toujours à temps; au contraire, vouloir changer l'actuelle prescription annale pourrait engendrer, en d'autres domaines, — par exemple en matière de législation nationale — des incertitudes quant au choix de la période adéquate à retenir. De plus, le fait que plus d'un an puisse être nécessaire pour le règlement des réclamations

tion as that period may be extended by agreement between the parties. This is often done in practice. To avoid any uncertainty on this point the 1968 Protocol to amend the Hague Rules expressly provides that such an agreement is possible. The C.M.I. therefore suggested the following recommendation :

Considering the benefit of maintaining the well-established one year limitation of time for the bringing of suit, the fact that a one year period is not so short as to have caused difficulty in practice, and the possibility of extending the period by agreement between the parties as expressly provided for in the 1968 Protocol, the C.M.I.

RECOMMENDS that the one year period for the bringing of suit be retained.

n'entraîne pas la nécessité d'une extension du délai légal de prescription, étant donné que cette période peut être étendue par accord entre les parties. Cela est souvent fait en pratique. Pour éviter toute incertitude sur ce point, le Protocole de 1968 amendant les Règles de La Haye dispose expressément qu'un tel accord est possible. C'est pourquoi le C.M.I. suggéra la recommandation suivante :

Considérant l'avantage du maintien d'une prescription annale bien établie, allié au fait que cette période d'un an ne s'est pas avérée trop courte pour causer en pratique des difficultés, et la possibilité offerte aux parties par le Protocole de 1968 de prolonger la période de prescription par accord mutuel, le C.M.I.

RECOMMANDE que la prescription annale soit maintenue.

**RIDERS TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

**AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

In a communication dated July 9th 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on June 18th 1974 a verbal note was received from the Ministry of Foreign Affairs of Singapore, dated May 31st 1974, announcing that the Republic of Singapore considers itself bound to the following International Acts from the date of its accession to independence, namely August 9th 1965 (*):

1. International Convention for the unification of certain rules relating to Collisions and Protocol of signature, signed at Brussels on September 23rd 1910;
2. International Convention for the unification of certain rules relating to Assistance and Salvage at Sea and Protocol of signature, signed at Brussels on September 23rd 1910;
3. International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, signed at Brussels on August 25th 1924.

(*) On February 1st 1913, at the time that Great Britain deposited its instrument of ratification in respect of the Conventions at 1. and 2., Great Britain declared having acceded to these Acts on behalf of the Straits Settlements (which included Singapore); as regards the Convention at 3., Great Britain had extended it to the Straits Settlements (which included Singapore) by notification registered by the Belgian Government on December 2nd 1930.

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

Suivant une communication en date du 9 juillet 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 18 juin 1974 a été reçu une note verbale du Ministère des Affaires Etrangères de Singapour, datée du 31 mai 1974, notifiant que la République de Singapour se considère liée aux actes internationaux suivants, à partir de la date de son accession à l'indépendance, à savoir le 9 août 1965 : (*)

1. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, signés à Bruxelles le 23 septembre 1910;
2. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, signés à Bruxelles le 23 septembre 1910;
3. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

(*) Le 1er février 1913, lors du dépôt de son instrument de ratification sur les conventions citées sub 1. et 2., la Grande-Bretagne avait déclaré adhérer à ces actes pour les Straits Settlements (dont Singapour faisait partie); en ce qui concerne la Convention citée sub 3., la Grande-Bretagne l'avait étendue aux Straits Settlements (dont Singapour faisait partie) par notification enregistrée par le Gouvernement belge le 2 décembre 1930.

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

Following on a communication dated July 11th 1974 received from the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique :

1. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO COLLISIONS BETWEEN VESSELS AND OPTIONAL PROTOCOL (BRUSSELS, SEPTEMBER 23rd 1910);
2. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA AND OPTIONAL PROTOCOL (BRUSSELS, SEPTEMBER 23rd 1910);
3. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO BILLS OF LADING (BRUSSELS, AUGUST 25th 1924).

Declaration by the German Democratic Republic :

Three verbal notes emanating from the Ministry of Foreign Affairs of the German Democratic Republic and dated January 31st 1974 were tabled on February 15th 1974 at the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique. They announced that the German Democratic Republic has declared the reapplication of the 1910 Conventions (Collisions/Assistance and Salvage at Sea) as from December 27th 1954 and the 1924 Convention (Bills of Lading) as from July 17th 1958.

Note : These Conventions have been reinstated with the Federal Republic of Germany as from 1st November 1953.

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

Suivant une communication en date du 11 juillet 1974 reçue du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique :

1. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE ET PROTOCOLE DE SIGNATURE (BRUXELLES, 23 SEPTEMBRE 1910);
2. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES ET PROTOCOLE DE SIGNATURE (BRUXELLES, 23 SEPTEMBRE 1910);
3. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT (BRUXELLES, 25 AOUT 1924).

Déclaration de la République Démocratique Allemande :

Le 15 février 1974 ont été déposées au Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique trois notes verbales émanant du Ministère des Affaires Etrangères de la République Démocratique Allemande, datées du 31 janvier 1974, notifiant que la République Démocratique Allemande a déclaré la réapplication des Conventions de 1910 (abordage/assistance et sauvetage maritimes) à partir du 27 décembre 1954 et de la Convention de 1924 (connaissance) à partir du 17 juillet 1958.

Note : Ces conventions ont été remises en vigueur avec la République Fédérale d'Allemagne à partir du 1er novembre 1953.

**RIDER TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

In a communication dated August 14th 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that the instrument of accession by Tunisia was deposited at the Ministère des Affaires Etrangères on July 18th 1974 in respect of the International Convention for the unification of certain rules relating to the Carriage of Passengers by Sea and Protocol signed at Brussels on April 29th 1961.

This instrument contains the following reservation :

« The amount of the limitation of liability provided by Article 6 of the Convention shall be determined according to Article 152 of the Code Tunisien de Commerce Maritime. »

According to Article 18 of the International Convention for the unification of certain rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, this Convention shall, as regards Tunisia, come into force on October 18th 1974.

**AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

Suivant une communication en date du 14 août 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 18 juillet 1974 a été déposé au Ministère des Affaires Etrangères l'instrument d'adhésion de la Tunisie concernant la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et Protocole faits à Bruxelles le 29 avril 1961.

Cet instrument contient la réserve suivante :

« Le montant de la limitation de responsabilité prévu par l'article 6 de la Convention sera déterminé conformément à l'article 152 du Code Tunisien de Commerce Maritime. »

Conformément à l'article 18 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, celle-ci entrera en vigueur à l'égard de la Tunisie le 18 octobre 1974.

**RIDER TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

ACCESSION BY THE SYRIAN ARAB REPUBLIC

In a communication dated August 27th 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on August 1st 1974 the instrument of accession of the Syrian Arab Republic was deposited for each of the following Conventions :

1. a) INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA AND OPTIONAL PROTOCOL, SIGNED AT BRUSSELS ON SEPTEMBER 23rd 1910.

Came into force : September 1st 1974 (Article 17).

- b) PROTOCOL OF AMENDMENT, SIGNED AT BRUSSELS MAY 27th 1967.

This Protocol has not yet come into force, the conditions required in Article 4, 1, not having been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>Country</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Yugoslavia	May 3rd 1971	
Belgium	April 11th 1973	
Austria	April 4th 1974	
Syrian Arab Republic		August 1st 1974

2. a) INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO BILLS OF LADING AND PROTOCOL OF SIGNATURE, SIGNED AT BRUSSELS ON AUGUST 25th 1924 .

Comes into force : February 1st 1975 (Article 12).

**AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

**ADHESION DE LA REPUBLIQUE
ARABE SYRIENNE**

Suivant une communication datée du 27 août 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 1er août 1974 a été déposé l'instrument d'adhésion de la République Arabe Syrienne concernant chacune des conventions suivantes :

1. a) CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNES A BRUXELLES, LE 23 SEPTEMBRE 1910.

Entrée en vigueur : 1er septembre 1974 (article 17).

- b) PROTOCOLE DE MODIFICATION, SIGNE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967.

Ce protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 4, 1, n'étant pas remplies.

A l'heure actuelle le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Pays</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Yugoslavie	3 mai 1971	
Belgique	11 avril 1973	
Autriche	4 avril 1974	
République Arabe Syrienne		1er août 1974

2. a) CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSANCE ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNES A BRUXELLES, LE 25 AOUT 1924.

Entrée en vigueur : 1er février 1975 (article 12).

b) PROTOCOL OF AMENDMENT, SIGNED AT BRUSSELS ON FEBRUARY 23rd 1968.

This Protocol has not yet come into force, the conditions required in Article 13 not having yet been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>Country</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Singapore		April 25th 1972
Norway	March 19th 1974	
Syrian Arab Republic		August 1st 1974

3. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO CIVIL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION, SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th 1952.

Comes into force : February 1st 1975 (Article 13).

4. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIABILITY OF OPERATORS OF NUCLEAR SHIPS AND ADDITIONAL PROTOCOL, SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 25th 1962.

This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article XXIV, 1, not having yet been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>Country</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Malgache Republic		July 13th 1965
Zaire Depublic		July 17th 1967
Portugal	July 31st 1968	
Netherlands (*)	March 20th 1974	
Syrian Arab Republic		August 1st 1974

(*) For the Kingdom of the Netherlands in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies.

b) PROTOCOLE DE MODIFICATION, SIGNE A BRUXELLES, LE 23 FEVRIER 1968.

Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 13 n'étant pas encore remplies.

A l'heure actuelle le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Pays</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Singapour		25 avril 1972
Norvège	19 mars 1974	
République Arabe Syrienne		1er août 1974

3. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE CIVILE EN MATIERE D'ABORDAGE, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952.

Entrée en vigueur : 1er février 1975 (article 13).

4. CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE NAVIRES NUCLEAIRES, ET PROTOCOLE ADDITIONNEL, SIGNES A BRUXELLES, LE 25 MAI 1962.

Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article XXIV, 1, n'étant pas encore remplies.

A l'heure actuelle le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Pays</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
République Malgache		13 juillet 1965
Zaire (Rép. du)		17 juillet 1967
Portugal	31 juillet 1968	
Pays-Bas (*)	20 mars 1974	
République Arabe Syrienne		1er août 1974

(*) Pour le Royaume en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises.

5. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF VESSELS UNDER CONSTRUCTION SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27th 1967.

This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 15, 1, not having been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>Country</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Yugoslavia	May 3rd 1971	
Greece	July 12th 1974	
Syrian Arab Republic		August 1st 1974

6. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES, SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27th 1967.

This Convention has not yet come into force.

At the present time the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>Country</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Syrian Arab Republic		August 1st 1974

5. CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A L'INSCRIPTION DES DROITS RELATIFS AUX NAVIRES EN CONSTRUCTION, SIGNEE A BRUXELLES, LE 27 MAI 1967.

Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 15, 1, n'étant pas remplies.

A l'heure actuelle le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Pays</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Yougoslavie	3 mai 1971	
Grèce	12 juillet 1974	
République Arabe Syrienne		1er août 1974

6. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES, SIGNEE A BRUXELLES, LE 27 MAI 1967.

Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur.

A l'heure actuelle le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Pays</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
République Arabe Syrienne		1er août 1974

**RIDER TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

RATIFICATION BY GREECE

In a communication dated August 30th 1974, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 12th 1974 the instrument of ratification of Greece was deposited in regard to

**THE INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO
THE REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF VES-
SELS UNDER CONSTRUCTION, SIGNED AT BRUSSELS
ON MAY 27th 1967.**

This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 15, 1, not having been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>Country</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Yugoslavia	May 3rd 1971	
Greece	July 12th 1974	
Syrian Arab Republic		August 1st 1974

**AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

RATIFICATION DE LA GRECE

Suivant une communication datée du 30 août 1974, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 12 juillet 1974 a été déposé l'instrument de ratification de la Grèce concernant

**LA CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A
L'INSCRIPTION DES DROITS RELATIFS AUX NAVIRES
EN CONSTRUCTION, FAITE A BRUXELLES LE 27 MAI
1967.**

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 15, 1, n'étant pas remplies.

A l'heure actuelle le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Pays</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Yougoslavie	3 mai 1971	
Grèce	12 juillet 1974	
République Arabe Syrienne		1er août 1974

4

CORRIGENDUM

DOCUMENTATION C.M.I. 1974

VOLUME II

To be added — Ajouter

Correction to the List of Attendance
at the Hamburg Conference

Correction à la liste des participants
de la Conférence de Hambourg

Page 236 : INDIA

The Maritime Law Association of India
also attending :

Miss Morar JEE

a également participé :

Mlle Morar JEE

INDEX

DOCUMENTATION CMI - 1974 N° III

	<i>Page</i>
1. LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS AND PROTOCOL OF SIGNATURE, Brussels, October 10th 1957.	
Introductory Report to the IMCO by Mr. Alex REIN, Chairman of the International Subcommittee.	380
LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, Bruxelles 10 octobre 1957.	
Rapport introductif à l'OMCI établi par M. Alex REIN, Président de la Commission Internationale.	381
2. THE HAGUE RULES.	
Report of Mr. John R. CUNNINGHAM and Mr. Jan RAMBERG concerning THE HAGUE RULES RECOMMENDATIONS adopted by the CMI at its XXXth Hamburg Conference.	432
LES REGLES DE LA HAYE.	
Rapport de M. John R. CUNNINGHAM et M. Jan RAMBERG, LES REGLES DE LA HAYE — RECOMMANDATIONS adoptées par le CMI lors de la XXXème Conférence de Hambourg.	433
3. RIDERS TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS.	448
AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME.	449
4. CORRIGENDUM.	463

C.M.I. DOCUMENTATION

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerp, Belgium.

DOCUMENTATION C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, C/o Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.

BD 1974/26205/1