

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1976

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1

**LIMITATION OF LIABILITY
FOR MARITIME CLAIMS**

**LA LIMITATION DE RESPONSABILITE
POUR LES CREANCES MARITIMES**

LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

*An analysis of the CMI Draft Convention as amended by IMCO.
Paper prepared by Prof. Sergio M. Carbone
of the University of Genoa.*

1. In 1974, following the recommendation adopted during the Hamburg Conference, the CMI submitted to IMCO for consideration two alternative drafts for the revision of the 1957 Limitation Convention, together with the indication of new limits of liability. The two drafts were identical in substance but formulated in different ways: one in the form of a protocol to the 1957 Convention, the other in the form of a new convention to replace the 1957 Convention. However, for practical reasons, the CMI has always used the draft convention as a working paper on which discussions were based and an introductory report was prepared to this draft convention by a working group under the chairmanship of Alex Rein for the submission of CMI proposals to IMCO.

IMCO's Legal Committee has recently resolved to adopt with only a few modifications the CMI proposals in the form of a new convention the draft of which will be submitted to a Diplomatic Conference convened in London from 1st to 19th November, 1976 (the text of the CMI and IMCO Draft Conventions are annexed hereto).

2. Because of the importance of this subject and of the early date of discussion, it is worth giving a resumé of the solution proposed by the CMI, the modifications adopted by IMCO and the reason supporting their respective views.

3. According to Article 1 as proposed by the CMI, persons entitled to limit their liability were « shipowners, salvors and any person for whose act, neglect or default they are responsible ». The idea was retained by IMCO but, as a matter of form, preference was given to a solution which split the first paragraph proposed by the CMI into two different paragraphs:

LA LIMITATION DE RESPONSABILITE POUR LES CREANCES MARITIMES

*Une analyse du Projet de Convention du CMI
tel que revu par IMCO
Communication reçue du Professeur Sergio M. Carbone
de l'Université de Gênes*

1. En 1974, le CMI soumit pour examen à IMCO deux projets alternatifs suivant la recommandation adoptée à la Conférence de Hambourg pour la révision de la Convention de Limitation de 1957, en même temps que l'indication de nouvelles limites de responsabilité. Les deux projets étaient en substance identiques mais étaient formulés de différentes façons : l'un se présentait sous la forme d'un protocole à la Convention de 1957, l'autre sous la forme d'une nouvelle convention pour remplacer la Convention de 1957. Cependant, pour des raisons pratiques, le CMI a toujours utilisé le projet de convention comme document de travail sur lequel des discussions furent basées et pour soumettre les propositions du CMI à IMCO un rapport introductif à ce projet de convention fut préparé par un groupe de travail sous la présidence d'Alex Rein.

La Commission Juridique IMCO a récemment décidé d'adopter avec seulement quelques modifications les propositions du CMI sous la forme d'une nouvelle convention dont le projet sera soumis à une conférence diplomatique réunie à Londres du 1er au 19 novembre 1976 (les textes des projets de convention du CMI et de l'IMCO sont annexés).

2. Compte tenu de l'importance de son objet et de la date prochaine de la discussion, il est utile de donner un résumé des solutions proposées par le CMI, des modifications adoptées par IMCO et des raisons soutenant leurs points de vue respectifs.

3. Suivant l'article 1 tel que proposé par le CMI, les personnes en droit de limiter leur responsabilité étaient « Les propriétaires de navires, les assistants et toute personne dont le fait, la négligence ou la faute entraînent leur responsabilité ». L'idée fut retenue par IMCO mais, pour la forme, la préférence fut donnée à une solution

Note : La traduction de cet article en langue française a été effectuée par les soins de l'Association Française du Droit Maritime.

- i) one (paragraph 1) expressing the idea that shipowners and salvors could limit their liability for maritime claims and
- ii) another (paragraph 4) to make clear that such limitation could be invoked also by « any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible ».

The idea, of also extending the possibility of limitation of liability to certain « contractor » of the shipowner whose acts, even if not involving the shipowner's responsibility, are exposed to maritime claims such as the owners of hazardous goods, following Article 4.6 of the Hague Rules, was put forward during debate within the CMI but was not accepted. The idea has not gained further support in IMCO.

4. An important and substantial modification was effected by IMCO to the definition of shipowner (Article 1, paragraph 2) by deleting the extension of the term shipowner (and of the consequent privileges deriving therefrom) to include « any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship ».

The question was fully debated during the discussions of the International Sub-Committee established by the CMI and at an early stage it was proposed that the protection of limitation of liability should be accorded also to « any person rendering service in direct connection with the navigation, management or the loading, stowing or discharging of the ship ». The CMI International Sub-Committee did not accept such a definition, which was considered too broad, and as a result the privilege of limitation was extended only to those persons operating in connection with the navigation of the ship. At the end of this debate within the CMI, the Hamburg Conference finally accepted a solution which was half-way from the first proposal and the definition accepted by the International Sub-Committee. The idea was to assimilate to the shipowner « any person rendering service in direct connection with the navigation or management of the ship » in order : on the one hand, to guarantee the possibility of limitation of liability for all limitable maritime claims, not only to pilots (whether or not the shipowner is responsible for them), shore-based personnel aiding the ship or berthing masters, but also to ship repairers who operate during navigation and, on the other hand, to exclude from such possibility loading, discharging, stowing operators and ship repairers rendering their services whilst the ship is not in the course of navigation.

IMCO's Legal Committee rejected such final compromise proposal of the CMI and narrowed the definition of the shipowner limiting

qui comporte un éclatement du premier paragraphe proposé par le CMI en deux paragraphes différents :

- i) L'un (paragraphe 1) exprime l'idée que les propriétaires de navires et les assistants peuvent limiter leur responsabilité pour les créances maritimes et
- ii) Un autre (paragraphe 4) pour rendre clair qu'une telle limitation peut être aussi invoquée par « toute personne dont le propriétaire du navire ou l'assistant est responsable du fait, de la négligence ou de la faute ».

L'idée d'étendre aussi la possibilité de limitation de la responsabilité à certains « contractors » de l'armateur, dont les actes, même si la responsabilité de l'armateur n'est pas engagée, sont exposés à des créances maritimes (tels que les propriétaires de marchandises périssables, suivant l'article 4,6 des Règles de La Haye), a été avancée durant le débat au sein du CMI mais n'a pas été acceptée. L'idée n'a plus été soutenue au sein de l'IMCO.

4. Une modification importante et substantielle fut apportée par IMCO à la définition du propriétaire de navire (article 1, paragraphe 2), en supprimant l'extension du terme (et des privilèges en découlant en conséquence) en ajoutant « toute personne fournissant les services en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire ».

La question fut entièrement débattue au cours des discussions de la Commission Internationale réunie par le CMI et à un premier stade il fut proposé que la protection de la limitation de la responsabilité serait aussi accordée 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 Commission Internationale du CMI n'accepta pas une telle définition considérée comme trop large et, en conséquence, le privilège de la limitation fut seulement étendu aux personnes agissant en liaison avec la navigation du navire. A la fin de ce débat au sein du CMI, la Conférence de Hambourg accepta finalement une solution qui était à mi-chemin entre la première proposition et la définition acceptée par la Commission Internationale. L'idée était d'assimiler au propriétaire de navire « toute personne fournissant des services en relation directe avec la navigation ou avec l'administration du navire », dans le but : d'un côté, de garantir la possibilité de limitation de responsabilité pour toutes créances maritimes limitables non seulement pour les pilotes (que le propriétaire de navire en soit ou non responsable), le personnel basé à terre qui aide le navire ou les capitaines de ports, mais aussi les réparateurs du navire qui travaillent en cours de navigation et, d'un autre côté, d'exclure d'une telle possibilité ceux qui chargent, déchargent ou arriment ou réparent le navire pendant qu'il n'est pas en cours de navigation.

La Commission Juridique d'IMCO a rejeté cette proposition finale de compromis du CMI et a resserré la définition du propriétaire de

it to the « owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship ».

5. The definition of « salvor » proposed by the CMI was, on the contrary, literally retained by IMCO. Therefore the notion of salvor is no longer limited, as it is in the 1957 Convention, to persons operating from a vessel and whose acts giving rise to liability were committed on board such vessel but, taking advantage of the experience of the *Tojo Maru* (1971, L.I.R 341), has been extended so as to include persons acting (and acts committed) outside the vessel. In such a way the benefit of limitation will be accorded to salvors, not only when they are liable for acts committed outside their vessel, but even in cases where no salvage vessel is involved.

Again, following the CMI proposals retained by IMCO, salvage operations are also intended to include not only acts assisting ships in danger but also wreck removal, destruction or rendering harmless the cargo or measures taken in order to minimize loss for which a shipowner or salvor may limit their liability.

6. The last three paragraphs of Article 1 of the CMI draft were adopted by IMCO accepting the ideas and wording proposed by the CMI. The first paragraph reproduces the corresponding provision of Article 6 of the 1957 Convention and stresses that the privilege of the limitation of liability operates also with regard to *actiones in rem* against the ship. The second provides that insurers enjoy the same advantage as the persons liable. This provision is quite clear (already accepted by many States which have adhered to the 1957 Convention) and necessary (on the basis of the experience which followed the *Cushing* case, 1954, A.M.C., 387) in order to avoid that, ultimately, the shipowner is charged an extra insurance premium to cover the insurer against the possibility of being directly sued under a legislation admitting such a direct action for the total amount of an otherwise limitable claim. The last paragraph of Article 1 reproduces a concept already accepted in the 1957 Convention: i.e. the act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

7. As it has been evidenced in the previous paragraphs, the subjective scope of application of the Convention has been narrowed by IMCO in respect of the CMI proposal even if its main guidelines have been maintained. Such main guidelines have been accepted by IMCO also as far as the determination of the type of claims subject to limitation is concerned, but in this regard, contrary to what happened in the definition of the persons who may enjoy the benefit of the limitation provisions, IMCO has enlarged the scope of the application of the Convention.

navire en la limitant au : « propriétaire, à l'affréteur, à l'armateur et à l'exploitant d'un navire de mer ».

5. La définition de « l'assistant » proposée par le CMI fut, au contraire, intégralement retenue par IMCO. C'est pourquoi la notion d'assistant n'est plus limitée, comme elle l'est encore dans la Convention de 1957, aux personnes opérant d'un navire et dont les actes donnant naissance à la responsabilité furent commis à bord d'un tel navire mais, profitant de l'expérience du *Tojo Maru* (1971, L.II.R 341), a été étendue pour inclure les personnes agissant (et les faits accomplis) hors du navire. De cette façon, le bénéfice de la limitation sera accordé aux assistants, non seulement quand ils sont responsables de faits accomplis en dehors de leur navire, mais même dans des cas où aucun navire de sauvetage n'est impliqué.

A nouveau, suivant les propositions du CMI retenues par IMCO, les opérations de sauvetage sont aussi comprises comme devant inclure non seulement les faits assistant les navires en danger mais aussi l'enlèvement de l'épave, la destruction ou le fait de rendre inoffensive la cargaison ou les mesures prises pour minimiser le dommage pour lequel un propriétaire de navire ou un assistant peuvent limiter leur responsabilité.

6. Les trois derniers paragraphes de l'article 1 du projet du CMI furent adoptés par IMCO qui en a accepté les idées et la rédaction proposées par le CMI. Le premier paragraphe reproduit la disposition correspondante de l'article 6 de la Convention de 1957 et fait ressortir que le privilège de la limitation de responsabilité agit aussi en ce qui concerne les actions *in rem* intentées à l'encontre du navire lui-même. Le second dispose que les assureurs bénéficient du même avantage que les personnes responsables. Cette disposition est très claire (déjà acceptée par beaucoup d'états qui ont adhéré à la Convention de 1957) et nécessaire sur la base de l'expérience qui suivit la *Cushing case*, 1974, A.M.C., 387) dans le but d'éviter que, finalement, l'armateur soit grevé d'une prime supplémentaire d'assurance destinée à couvrir l'assureur contre la possibilité d'être directement poursuivi sous une législation admettant une telle action directe pour le montant total d'une créance autrement limitable. Le dernier paragraphe de l'article 1 reproduit un concept déjà accepté dans la Convention de 1957 : c'est-à-dire que le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas une reconnaissance de la responsabilité.

7. Ainsi qu'il a été mis en évidence dans les paragraphes précédents, la portée subjective d'application de la Convention a été réduite par IMCO par rapport au projet du CMI même si ses principales lignes directrices ont été maintenues. De telles lignes directrices ont aussi été acceptées par IMCO pour autant que la détermination du type des créances soumises à limitation est concernée mais à cet égard, contrairement à ce qu'il est advenu pour la définition des personnes qui peuvent bénéficier des dispositions de la limitation, IMCO a étendu la portée objective d'application de la Convention.

This is already true, albeit not in a relevant way, as far as the claims included in the limitation procedures are concerned, but is particularly true regarding the claims expressly excluded from the benefit of the limitation.

8. Article 2 of IMCO's draft has completely followed the corresponding Article 2 of the CMI proposal. The only small differences concern :

- i) the specification that claims in respect of loss resulting from delay in the carriage of passengers or their luggage on board the ship are expressly included among the claims subject to limitation ;
- ii) the clarification, in order to avoid confusion, that claims subject to limitation have to be considered as such even if brought by way of recourse or for indemnity under contract or otherwise.

The wording adopted by the CMI in all subparagraphs of Article 2 was considered consistent with the provisions already accepted in international maritime law and used in important international maritime conventions (such as the 1924 Bills of Lading Convention). Therefore no modification was considered necessary in spite of proposals put forward by some delegations. In particular, at the very beginning of the article, the words « whatever the basis of liability may be » were also maintained notwithstanding that some delegations had pointed out their inclusion was needless. As a matter of fact, the majority of the IMCO Committee considered it important to state expressly the irrelevance of the clarification of a claim (or the basis of the corresponding liability) in considering whether it was subject to limitation.

At the end of Article 2, some delegations suggested an additional paragraph stipulating that any contractual provision could not deprive a person of any of the benefits of limitation provided for in the Convention. Such a paragraph in itself was considered useful by the majority of the IMCO Committee but because of the many difficulties met in the formulation of a specific article it was suggested the matter should be left to national law. On this point further consideration may be advisable at the Diplomatic Conference of November 1976 where a provision specifying the mandatory nature of the conventional provisions could easily be accepted by the majority of the delegations.

9. As far as the claims excluded from limitation are concerned, the CMI proposals were accepted with regard to claims :

- a) for salvage or contribution to general average;

Ceci est déjà vrai, bien que ce ne soit pas de façon pertinente, pour autant que les créances incluses dans les procédures de limitation sont concernées, mais cela est particulièrement vrai pour ce qui concerne les créances expressément exclues du bénéfice de la limitation.

8. L'article 2 du projet IMCO a complètement accepté l'article 2 correspondant de la proposition du CMI. Les seules petites différences concernent :

- i) la disposition que les créances ayant trait au dommage résultant du retard dans le transport des passagers ou de leurs bagages à bord du navire sont aussi expressément incluses parmi les créances soumises à la limitation;
- ii) la clarification, pour éviter la confusion que les créances soumises à la limitation doivent être considérées comme telles même si elles n'ont été formulées que par un recours ou comme indemnité suivant contrat ou autrement.

La rédaction adoptée par le CMI dans tous les sous-paragraphes de l'article 2 fut jugée conforme aux dispositions déjà admises, en droit maritime international et employées dans des conventions maritimes internationales (telle que la Convention de 1924 sur les Connaissances). C'est pourquoi aucune modification ne fut jugée nécessaire malgré les propositions avancées par certaines délégations. En particulier, furent aussi maintenus les mots du tout début de l'article « quel que soit le fondement de la responsabilité », bien que certaines délégations aient fait remarquer que leur inclusion était inutile. En fait, la majorité de la Commission IMCO considéra comme important de spécifier expressément qu'il ne convenait pas de classer une créance (ou le fondement de la responsabilité correspondante) en considérant qu'elle soit soumise à la limitation.

Certaines délégations suggérèrent d'ajouter à la fin de l'article 2 un paragraphe additionnel stipulant qu'aucune disposition contractuelle ne pourrait priver une personne d'aucun des bénéfices de la limitation mentionnés dans la Convention. Un tel paragraphe fut par lui-même considéré comme utile par la majorité de la Commission IMCO mais par suite des nombreuses difficultés rencontrées pour la rédaction d'un article spécifique il fut suggéré de laisser la question à chaque législation nationale. Il est recommandable de donner à ce sujet une plus ample considération à l'occasion de la Conférence diplomatique de novembre 1976 où une disposition soulignant la nature impérative des spécifications conventionnelles pourrait être acceptée facilement par la majorité des délégations.

9. Pour ce qui est des créances exclues de la limitation, les propositions du CMI furent acceptées en ce qui concerne les créances :

- a) pour assistance ou contribution en avarie commune;

- b) for damage by oil pollution subject to the 1969 International Convention or to any national legislation giving effect to that Convention.

Some substantial modifications were approved on the contrary with regard to nuclear damage which was considered by the IMCO Committee as excepted from limitation only in cases in which the shipowner was to be considered « nuclear operator » in accordance with the Paris and Vienna Conventions. On this subject a new wording was adopted, following the text embodied in Article 3 of the 1971 International Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material, and sub-paragraph d) (of the CMI proposal) was changed into letter c) because it was decided that the case of nuclear damage resulting from nuclear material carried on the ship is not to be considered as excepted from limitation.

No provision was considered necessary with reference to « claims in respect of loss of life or personal injury subject to the international convention prepared under the auspice of the U.N. » (Article 3 e, CMI proposal) which, therefore, were not considered as excluded from the limitation benefits. The matter was regulated by express provisions in Articles 6 and 7 stipulating a special regime for these claims and a maximum global amount for their satisfaction.

The last cases of maritime claims excluded from the scope of application of the Convention are those of claims by servants of shipowner or salvor based on the provisions of the law governing their contract of service when such provisions conflict with the Convention as far as it concerns either the amount of the maximum liability of the shipowner or the possibility itself to limit his liability with regard to claims of his servants. In both cases, the law governing the contract of service will prevail on the Convention when more favourable to the position of the servant (favor laboris). The idea was already clearly expressed by the CMI proposal and re-drafted in better terms by the IMCO Legal Committee.

10. The conduct of shipowner and/or salvor barring limitation was fully debated within the CMI during the discussion of Article 4 of the draft and an important change was proposed as respects the 1957 Convention. The aims which inspired the CMI proposals were :

- a) to eliminate the uncertainty created by different judicial interpretations of the term « actual fault or privity »;
- b) to enable the shipowner to obtain full insurance cover where limitation can be sought;

- b) pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures soumis à la Convention Internationale de 1969 ou à toute législation nationale donnant effet à cette Convention.

Au contraire, des modifications substantielles furent approuvées en ce qui concerne le dommage nucléaire qui fut considéré par la Commission IMCO comme exclu de la limitation seulement dans les cas où le propriétaire du navire devait être considéré comme un « nuclear operator » d'après les Conventions de Paris et de Vienne. A ce sujet, une nouvelle rédaction fut adoptée, suivant le texte incorporé à l'article 3 de la Convention Internationale de 1971 concernant la responsabilité civile, dans le cas du transport maritime d'un matériau nucléaire et le sous-paragraphe d) (du projet du CMI) fut placé sous la lettre c) parce qu'il fut décidé que le cas de dommage nucléaire provenant d'un matériau nucléaire transporté sur le navire ne doit pas être considéré comme exclu de la limitation.

Aucune disposition ne fut considérée nécessaire pour les « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles, soumises à une convention internationale élaborée sous les auspices des Nations Unies (Article 3, e, du projet du CMI) » qui, en conséquence, ne furent pas considérées comme exclues des bénéfices de la limitation. La question fut réglée par des dispositions expresses aux articles 6 et 7 stipulant un régime spécial pour ces créances et un montant maximum global pour leur règlement.

Les derniers cas de créances maritimes exclues du champ d'application de la Convention sont ceux des créances des préposés du propriétaire de navire ou de l'assistant basées sur les dispositions de la loi régissant leur contrat d'engagement quand ces dispositions entrent en conflit avec la Convention pour autant que cela concerne soit le montant de la responsabilité maximum de l'armateur ou la possibilité elle-même de limiter sa responsabilité en ce qui concerne les créances de ses préposés. Dans les deux cas, la loi régissant le contrat d'engagement prévaudra sur la Convention quand elle est la plus favorable au préposé (favor laboris). L'idée était déjà clairement exprimée par la proposition du CMI et fut reprise en de meilleurs termes dans le projet de la Commission Juridique IMCO.

10. La question du comportement du propriétaire de navire et/ou de l'assistant interdisant la participation à la limitation fut complètement débattue au CMI pendant la discussion de l'Article 4 du projet et un important changement fut proposé relativement à la Convention de 1957. Les buts à atteindre qui inspirèrent les propositions du CMI étaient :

- a) d'éliminer l'incertitude engendrée par différentes interprétations juridiques de l'expression « actual loss or privity »;
- b) de permettre à l'armateur d'obtenir une complète couverture d'assurance quand la limitation peut être recherchée;

- c) to provide for a limitation not easily breakable in order to increase the global amount of the limitation fund.

With these views in mind the CMI proposed to substitute the term « actual fault or privity » contained in Article 6, paragraph 3 of the 1957 Convention with a notion more precise and narrow. The idea was to exclude shipowner and salvor from the benefits of the Convention only when it could be proved that the loss resulting from their personal act or omission, was committed with intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result. Such a concept was taken from many important and already established international conventions (i.e. the 1961 Passengers Convention and the 1967 Luggage Convention) and from many national provisions, as far as it concerns the limit of the insurance indemnity (e.g. section 55, 1a of the 1906 British Marine Insurance Act). In this way, more uniformity may be achieved and the use of the same juridical terms guarantee identical treatment with reference to the limits provided for insurance coverage.

11. The reasons just mentioned were accepted by IMCO which adopted the CMI proposal (confirmed in the meantime by the adoption of the 1974 Athens Convention on carriage of passengers and their luggage by sea, Article 13) without any change in spite of some modifications advanced by some delegations. As a matter of fact, the idea expressed by some States of, at least, retaining the French expression « faute personnelle » (which did not create serious problems of interpretation) and limiting the change proposed by the CMI only to the English text, was rejected with the argument that it was necessary to adopt a new provision absolutely identical, clear and precise in both languages, not exposed to different interpretations within the various national jurisdictions.

On the other hand, the necessity of creating an « unbreakable limitation » in order to make it possible to fix higher monetary figures for the global limitation amount, was argued in order to reject a proposal aimed at excluding the limitation benefit, this in case of wilful misconduct of the servants in the performance of their duties. In this context the addition in square brackets proposed by IMCO at the end of the article (which tries to assimilate the concept just mentioned with the notion of « gross negligence »), does not appear advisable.

12. As far as applying the limitation to a number of claims arising from the same occurrence is concerned, no modification was considered necessary with respect to the provision already established by the 1957 Convention. Hence, the principle of « single liability » was retained provided that the convention limitation procedure applies only to the balance, if any, of the respective claims arising from the same occurrence.

- c) d'apporter une limitation qui ne soit pas facilement transgressable pour accroître le montant global du fonds de limitation.

Avec ces vues à l'esprit, le CMI proposa de substituer à l'expression « actual fault or privity » contenue dans l'article 6, paragraphe 3, de la Convention de 1957, une notion étroite et plus précise. L'idée fut d'exclure le propriétaire du navire et l'assistant des bénéficiaires de la Convention seulement quand il pourrait être prouvé que le dommage résultant de leur fait ou de leur omission personnels, fut commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Un tel concept était tiré de plusieurs conventions internationales importantes et déjà en vigueur (par exemple la Convention sur les Passagers de 1961 et celle de 1967 sur les Bagages) et de nombreuses dispositions nationales pour autant que cela concerne la limite de l'indemnité d'assurance (par exemple de la Section 55, 1a du British Marine Insurance Act de 1906). De cette façon, on peut réaliser une plus grande uniformité et l'emploi des mêmes termes juridiques garantit le traitement identique en ce qui concerne les limites stipulées pour une couverture d'assurance.

11. Les raisons que l'on vient de citer furent acceptées par IMCO qui adopta la proposition du CMI (confirmée, en attendant, par l'adoption de la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport des passagers et de leurs bagages par mer, article 13) sans aucun changement malgré certaines modifications proposées par quelques délégations. En fait, l'idée exprimée par quelques Etats de retenir au moins l'expression française « faute personnelle » (qui ne créait pas de sérieux problèmes d'interprétation) et de limiter le changement proposé par le CMI au seul texte anglais fut rejetée pour la raison qu'il était nécessaire d'adopter une nouvelle disposition absolument identique, claire et précise et qui ne puisse être sujette à des interprétations différentes devant les diverses juridictions nationales.

D'autre part, la nécessité de créer une « limitation intransgressable », pour qu'il soit possible de fixer les plus hauts chiffres monétaires pour le montant global de la limitation, fut argumentée afin de rejeter un projet visant à exclure aussi du bénéfice de la limitation le cas de la faute délibérée des préposés dans l'accomplissement de leurs tâches. Dans ce contexte, l'addition entre crochets proposée par IMCO à la fin de l'article (qui cherche à assimiler le concept juste mentionné à la notion de « faute lourde ») ne paraît pas recommandable.

12. Pour autant que la limitation est appliquée à un certain nombre de créances avec référence au même événement, aucune modification ne fut jugée nécessaire à la disposition déjà établie par la Convention de 1957. De là fut retenu le principe de « la responsabilité unique » pourvu que la procédure de limitation de la convention s'applique seulement au solde, s'il en est, des créances respectives nées du même événement.

13. The more important variations from the CMI proposals are contained, on the one hand, in Articles 6 and 7 with regard to the limits of liability and, on the other hand, Article 8 with regard to the unit of account.

The first two of these articles provide for a basic difference between passengers' claims and all the other claims for whose satisfaction two different amounts are envisaged. In particular, in respect to the limits of liability for claims other than passengers' claims, two alternatives are proposed. A first alternative provides that on the apportionment of the limitation sum, on the one hand, priority is absolutely assured to claims in respect of loss of life and personal injury without fixing any upper ceiling either pro capite or global and, on the other hand, a possibility is offered to the contracting States to make provisions in their national legislations in order to utilize any balance for the satisfaction of claims for damage to harbour works, wreck removal, etc. which would then have priority over other property damage. A second alternative, much closer to the solution advanced by the CMI, provides two different total amounts for the apportionment of the limitation sum : a first amount for the satisfaction of claims for loss of life and personal injury and a second amount for the satisfaction of any other claim. In both cases, a lower floor for such amounts is provided and, in order to give greater prospects of satisfaction to personal injury claims, it is stipulated that in case of their insufficient payment through the distribution of the amount specifically provided for, the unpaid balance of such claims must rank, pro rata, on the same footing as the other claims in the distribution of the second fund.

At the end of long discussions, the IMCO Legal Committee preferred the first of the two above-mentioned solutions, but the second was included in a footnote of the final draft as a possible alternative.

14. As regards passengers' claims, the IMCO Committee in their definition adopted a restrictive attitude limiting them only to claims brought by or on behalf of persons carried by a ship under a contract of carriage or accompanying a vehicle or live animals. Therefore, many claims grounded on the loss of life or injury of a passenger are excluded from such a definition : for instance, third party-claims whose interests and/or rights are violated by the loss of a passenger.

The restrictive attitude just described has enabled the IMCO Committee to provide a higher total amount for the satisfaction of passengers' claims. It is proposed that a maximum ceiling be established, taking into particular consideration above all the figure

13. Ce qui diffère le plus des propositions du CMI est contenu, d'une part, aux articles 6 et 7 concernant la limitation de responsabilité et, d'autre part, à l'article 8 concernant l'unité de compte.

Les deux premiers de ces articles font une différence fondamentale entre les créances des passagers et toutes les autres créances pour le désintéressement desquelles deux montants différents sont envisagés. En particulier, en ce qui concerne les limites de responsabilité pour des créances autres que les créances des passagers, il est proposé deux alternatives. Une première alternative est celle qui prévoit que concernant la répartition du montant de la limitation, d'une part, la priorité est absolument assurée aux créances résultant de la mort et de lésions corporelles, sans fixation d'un plafond maximum ni par tête, ni global et, d'autre part, une possibilité est offerte aux Etats contractants de prendre les dispositions dans leurs législations nationales en vue d'utiliser tout solde en résultant pour le désintéressement de créances pour dommages à des installations portuaires; enlèvement d'épave, etc... qui auraient alors la priorité par rapport à d'autres biens. Une seconde alternative, plus proche de la solution mise en avant par la CMI institue deux montants totaux différents pour la répartition de la somme limite : un premier montant pour le désintéressement de créances résultant de la mort et des lésions corporelles et un second montant pour le désintéressement de toute autre créance. Dans les deux cas, un plancher minimum pour de tels montants est prévu et, dans le but de donner les meilleures perspectives de désintéressement aux créances pour lésions corporelles, il est stipulé qu'au cas de paiement insuffisant par le jeu de la distribution du montant spécifiquement constitué, le solde impayé de telles créances doit prendre rang, pro rata, sur le même pied que les autres créances à la distribution du second fonds.

A la fin de longues discussions, la Commission Juridique IMCO préféra la première des deux solutions sus-mentionnées, mais la seconde fut incluse dans une note au bas du projet final, comme alternative possible.

14. En ce qui concerne les créances des passagers, la Commission IMCO adopta dans sa définition une attitude restrictive les limitant seulement aux créances apportées par ou au nom de personnes transportées par un navire sous contrat de transport ou accompagnant un véhicule ou des animaux vivants. C'est pourquoi, beaucoup de créances fondées sur la mort ou les lésions corporelles d'un passager sont exclues d'une telle définition : par exemple, les créances de tierces-parties dont les intérêts et/ou les droits sont compromis par la mort d'un passager.

L'attitude restrictive que l'on vient juste de décrire a permis à la Commission IMCO d'instituer un plus grand montant total pour le désintéressement des créances des passagers. Un plafond maximum est proposé d'être établi, prenant par dessus tout, en particulière considération le chiffre contenu à l'article 7, paragraphe 1 de la

contained in Article 4, paragraph 1 of the 1974 Athens Convention (700,000 Poincaré francs) and the maximum amount for which the shipowner would be required to obtain insurance coverage for passengers' liability and excluding the employment of the tonnage criterion because it has been considered particularly unsuitable in cases of small tonnage vessels with great passengers capacity.

15. On the other hand, the criterion of tonnage, calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in the 1969 International Convention on tonnage measurement, was without any objection adopted for the determination of the amount fixed for the satisfaction of claims for loss of life and personal injury for persons other than passengers of the ship liable and for property claims.

After discussions, in which a single tonnage formula and a dual-rate system were proposed and strongly supported from different points of view by many delegations, the choice was finally in favour of the dual-rate system with a higher per-ton limit until a certain tonnage and a lower limit for the excess, provided that in any case a minimum global limit of liability be guaranteed irrespective of the gross tonnage of the ship.

It was decided that the basis of reference for the calculation of the limitation amount in case of salvage not effected from a ship is to be the tonnage of the salvaged ship, with a particular provision fixing an ad hoc upper ceiling and lower floors. In these last parts the IMCO draft emphasises in a better way the CMI proposal already evidencing the opportunity to fix, with regard to salvors not operating from a ship, a minimum and maximum limit at figures different from those established for salvors operating from a ship.

16. Figures for the limit amounts as described in the preceding paragraphs are left to the final determination of the Diplomatic Conference and so far only some requirements to be taken in due account in this regard have been emphasized. Among them, it is of particular importance, « on the one hand to ensure full payment to claimants in the great majority of cases and in amounts high enough to be politically acceptable and on the other hand to provide an ascertainable basis for liability insurance within available market capacity and at a reasonable cost ». Therefore the CMI's suggestions to ensure the « commercial insurability of liability limits » have been followed.

It was however stated that in any case the figures provided in the 1957 Convention (i.e. 1,000 Poincaré francs for each ship's ton for property damage and 3,100 Poincaré francs per ton for personal injury and loss of life) were not to be taken into consideration

Convention d'Athènes de 1974 (700.000 francs Poincaré) et le montant maximum pour lequel le propriétaire du navire serait obligé d'obtenir une couverture d'assurance pour la responsabilité des passagers et excluant l'emploi du critère de tonnage parce qu'il a été jugé comme particulièrement inadapté dans les cas de navires de petit tonnage qui ont une grande capacité de passagers.

15. L'autre part, le critère du tonnage, calculé en accord avec les règles de mesure du tonnage contenues dans la Convention Internationale sur la jauge des navires en 1969 fut, sans aucune objection, adopté pour la détermination du montant fixé pour le désintéressement de créances résultant de la mort et de lésions corporelles pour des personnes autres que des passagers du navire responsable et pour les créances de biens.

Après des discussions au cours desquelles une formule à tonnage unique et un système à double taux furent proposés et fortement soutenus à partir de différents points de vue par beaucoup de délégations, le choix fut finalement fait en faveur du système à double taux avec une limitation par tonne plus élevée jusqu'à un certain tonnage et une limite plus basse pour l'excédent pourvu que, dans tous les cas, une limite globale de responsabilité soit garantie non-obstant le tonnage brut du navire.

Il fut décidé que la base de référence pour le calcul du montant de la limitation en cas d'assistance qui n'est pas effectuée à partir d'un navire doit être le tonnage du navire assisté, avec une disposition particulière fixant un plafond maximum et un plancher minimum ad hoc. Pour ces dernières, le projet IMCO met en valeur, de meilleure façon, la proposition du CMI mettant déjà en évidence qu'il convenait de fixer, en ce qui concerne les assistants n'opérant pas à partir d'un navire, une limite maximum et une limite minimum à des chiffres différents de ceux établis pour des assistants opérant à partir d'un navire.

16. Les chiffres pour les montants de la limite, comme décrits dans les paragraphes précédents, sont laissés à la détermination finale de la Conférence diplomatique et pour autant que certaines exigences qui doivent être prises en compte ont été mises en relief. Parmi celles-ci, il est de particulière importance « d'assurer d'un côté le paiement complet aux créanciers dans la grande majorité des cas avec des montants assez élevés pour être politiquement acceptables et, d'un autre côté, de fournir une base vérifiable pour l'assurance de la responsabilité suivant la capacité possible du marché et à un coût raisonnable ». C'est pourquoi les suggestions du CMI de rendre sûre « la faculté d'assurer sur le marché les limites de la responsabilité » ont été suivies.

Il fut cependant établi que dans tous les cas les chiffres fournis par la Convention de 1957 (c'est-à-dire de 1.000 francs Poincaré par tonneau pour chaque navire pour dommage aux biens et de 3.100

because seriously eroded by the inflation and such erosion (which was considered unavoidable also in the future) was considered to have reduced more or less by half the value fixed in 1957. Therefore a general consensus was reached on the following points :

- a) on one side, that the figures concerning the limitation amount should be substantially increased in respect to those provided in the 1957 Convention and
- b) on the other side, that a periodic adjustment of the figures would have to be established in order to avoid their becoming obsolete and unsatisfactory because of economic developments and to take in due account the fluctuation of monetary values, inflation, etc. In any case, at least in the view of some delegations, such new limitation figures should not be so excessive as to increase unduly the cost of shipping services.

17. Some concrete proposals were made to fix the limitation figures. Such proposals were summarized in these terms in IMCO's Committee's report :

The suggestions made ranged from an increase of 50 per cent on the 1957 figures. On passenger liability the figures suggested for the maximum limit ranged from \$ 25,000,000 to \$ 40,000,000.

61. The Committee's discussion of tonnage figures was based on the assumption that a general limit would be fixed, based on an amount per ton established by reference to the tonnage of ships of certain size, with many delegations agreeing that the minimum tonnage to be considered for this purpose (at present fixed at 300 tons in the 1957 Convention) should be increased. The figures suggested ranged from 500 to 1,500 tons. To meet the problem of the very large ships, it was suggested that a maximum ceiling be established based on an agreed tonnage figure beyond which the tonnage of a particular ship would cease to be taken into account in determining that ship's limit of liability. The figures suggested ranged from 30,000 to 70,000 tons.

62. It was also proposed that the limitation amounts for ships of more than a given tonnage (say 40,000 tons) should be based on a figure which was half that used to calculate limitation for ships below that tonnage. On this basis and assuming that the 1957 figures would be trebled, the limitation figure for a ship of 1,000 tons would be \$ 720,000; for a ship of 30,000 tons the figure would be \$ 21,600,000; for a ship of 40,000 tons the figure would be \$ 28,800,000, and for a very large ship of 238,000 tons,

francs Poincaré par tonneau pour lésion corporelle ou mort) ne devaient pas être pris en considération parce que sérieusement érodés par l'inflation et qu'une telle érosion (qui fut considérée comme inévitable aussi dans l'avenir) fut jugée avoir réduit à peu près de moitié la valeur fixée en 1957. C'est pourquoi un consensus général fut atteint sur les points suivants :

- a) d'un côté, que les chiffres concernant le montant de la limitation devraient être substantiellement augmentés par rapport à ceux donnés par la Convention de 1957 et,
- b) d'un autre côté, qu'un réajustement périodique des chiffres devrait être établi dans le but d'éviter qu'ils ne deviennent désuets et insatisfaisants à cause des développements économiques et pour prendre bien en compte les fluctuations des valeurs des monnaies, l'inflation, etc... En tous cas, du moins au point de vue de certaines délégations, de tels nouveaux chiffres de limitation ne devraient pas être excessifs pour ne pas accroître indûment le coût des services de transport par mer.

17. Certaines propositions concrètes furent faites pour fixer les chiffres de limitation. Ces propositions furent résumées en ces termes dans le rapport de la Commission IMCO :

Les suggestions faites s'échelonnaient à partir d'un accroissement de 50 pour-cent par rapport aux chiffres de 1957. Pour la responsabilité des passagers, les chiffres suggérés comme limite maximum s'échelonnaient de \$ 25.000.000 à \$ 40.000.000.

61. La discussion de la Commission sur les chiffres de jauge fut basée sur l'hypothèse qu'une limite générale serait fixée, fondée sur un montant par tonneau établi par référence au tonnage de navires d'une certaine dimension, avec de nombreuses délégations convenant que le tonnage minimum à prendre en considération à ce sujet (à présent fixé à 300 tonneaux dans la Convention de 1957) devrait être augmenté. Les chiffres suggérés s'échelonnaient de 500 à 1.500 tonneaux. Pour faire face au problème des très grands navires, il fut suggéré qu'un plafond maximum soit établi qui serait basé sur un chiffre de jauge convenu au-delà duquel le tonnage d'un navire particulier cesserait d'être pris en compte pour déterminer la limite de responsabilité de ce navire. Les chiffres suggérés s'échelonnaient de 30.000 à 70.000 tonneaux.

62. Il fut aussi proposé que les montants de la limitation pour les navires de plus d'un tonnage donné (mettons 40.000 tonneaux) devraient être basés sur un chiffre qui serait moitié de celui utilisé pour calculer la limitation pour les navires au-dessous de ce tonnage. Sur cette base et en supposant que les chiffres de 1957 soient triplés, le chiffre de la limitation pour un navire de 1.000 tonneaux serait de \$ 720.000; pour un navire de 30.000 tonneaux, le chiffre serait de \$ 21.600.000; pour un navire de 40.000 tonneaux,

with the amount calculated at half rate after 40,000 tons, the limitation figure would be \$ 92,000,000.

In any case no agreement was reached in this regard. As a matter of fact, whilst some delegations felt that the figures discussed were too low (and therefore not acceptable to some governments, namely those belonging to developed countries) other delegations felt that they were so high as to defeat the whole purpose of the limitation of liability. Therefore, as already mentioned in the preceding paragraph, the decision has been left to the Diplomatic Conference.

18. As it is well known, the CMI proposal embodied as a unit of account the Poincaré franc whose conversion into the national currency of the State in which limitation is sought was fixed on the basis of the official gold value on the date where the shipowner or salvor either constitutes the limitation fund or pays and/or gives a guarantee equivalent to payment under the law of the State concerned with the maritime claim.

The subsequent developments of the gold market, the fluctuation of national currencies on the one hand, and the result reached during the last session of IATA and the Diplomatic Conference on transport by air held in Montreal on the other hand, have caused the IMCO Committee to set aside the Poincaré franc as the unit of account. It was decided, therefore, at least in principle (subject to a more detailed analysis and a political verification of its opportunity), that the special drawing rights were, in the present circumstances, the best available unit of account even if such a solution would not avoid some serious problems, at least with regard to States not members of the International Monetary Fund.

The solution adopted in Montreal for the transportation by air was first retained as a basis of discussion and finally adopted, even if it was stressed that the matter required further study, discussion and efforts to find a definite solution able to satisfy at least the major requirements evidenced during the discussion of the Committee. Among such requirements it is worthwhile to mention the necessity of guaranteeing :

- a) the conversion, as uniformly as possible, of the unit of account into the various national currencies also in regard to States not members of the International Monetary Fund;
- b) the guarantee of stability and financial predictability of maximum and minimum limitation amounts;
- c) the establishment of a suitable conversion date for the calculation of the limitation amount into national currencies.

le chiffre serait de \$ 28.800.000; et, pour un très grand navire de 238.000 tonnes, avec le montant calculé à moitié taux après 40.000 tonnes, le chiffre de la limitation serait de \$ 92.000.000.

En tout cas, aucun accord ne fut trouvé sur ce point. En fait, pendant que certaines délégations pensaient que les chiffres discutés étaient trop bas (et en conséquence inacceptables pour certains gouvernements: c'est-à-dire ceux appartenant aux pays développés) d'autres délégations pensaient qu'ils étaient si hauts qu'ils détruiraient tous les buts de la limitation de responsabilité. C'est pourquoi, de même que mentionné au paragraphe précédent, la décision a été laissée à la Conférence diplomatique.

18. Comme cela est bien connu, la proposition du CMI faisait du franc Poincaré une unité de compte dont la conversion en monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est recherchée était fixée sur la base de la valeur officielle à la date où le propriétaire du navire ou l'assistant, soit constituent le fonds de limitation, ou payent et/ou donnent une garantie équivalente au paiement d'après la loi de l'Etat concerné par la créance maritime.

Les développements subséquents du marché de l'or, la fluctuation des monnaies nationales d'une part et le résultat atteint lors de la dernière session de l'IATA et de la Conférence diplomatique sur les transports aériens tenue à Montréal d'autre part, ont déterminé la Commission IMCO à mettre le franc Poincaré de côté comme unité de compte. C'est pourquoi il fut décidé, du moins en principe (sous réserve d'une analyse plus détaillée et d'une vérification politique de son opportunité) que les droits de tirage spéciaux étaient, dans les circonstances actuelles, la meilleure unité de compte disponible, même si une telle solution n'éviterait pas certains problèmes sérieux, pour le moins en ce qui concerne les Etats qui ne sont pas membres du Fonds Monétaire International.

La solution adoptée à Montréal pour le transport par air fut d'abord retenue comme base de discussion et fut finalement adoptée, bien qu'il ait été souligné que le sujet demandait une étude plus poussée, une discussion et des efforts pour trouver une solution définitive capable de satisfaire au moins les exigences majeures mises en évidence au cours de la discussion de la Commission. Parmi ces exigences, il vaut la peine de mentionner la nécessité de garantir:

- a) la conversion, aussi uniformément que possible, de l'unité de compte, dans les diverses monnaies nationales de même que pour les Etats qui ne sont pas membres du Fonds Monétaire International;
- b) la garantie de la stabilité et de la prévision financière du maximum et du minimum des montants de la limitation;
- c) l'établissement d'une date de conversion appropriée pour le calcul du montant de la limitation en monnaies nationales.

19. Many discrepancies in the evaluation and determination of the correct way to achieve the aims mentioned in the preceding paragraphs emerged during the IMCO debate. In particular, while some delegations insisted that an option in favour of the gold reference (instead of the special drawing rights) should be reserved only to States not members of the International Monetary Fund, others proposed that if an option of this kind were to be maintained it should have to be granted also to States members of the International Monetary Fund. On the other hand, it was also observed that the continuous reference to a gold system tended to perpetuate the financial confusion, instability and unpredictability that everyone wanted to remove. At last, a solution, based on a basket of selected currencies in order to establish an ad hoc unit of account, was proposed, taking as an example the solution adopted by the International Railway Union (U.I.C.). Always, in this perspective, a satisfactory solution may also be found through the provision of arrangements (of the kind adopted by the International Fund for « Agriculture e Development ») according to which non-members of the International Monetary Fund are allowed to establish the parity of their currency in terms of the currency of a member country and thereby to establish the value of their own currency in terms of special drawing rights.

Also as far as the date of convention of the unit of account is concerned it was impossible to find total agreement among all the delegations convened within IMCO. As a matter of fact, two major different solutions were proposed and many arguments were invoked in favour of each of them :

- a) the date of the occurrence and
- b) the date of the constitution of the limitation fund or the actual payment (such last solution was in conformity with that proposed by the CMI).

The Montreal package was finally retained awaiting further discussions and more acceptable proposals. However, up to now it is difficult to see a possible solution taking into account all the requirements indicated by the different delegations from opposite points of view. The only suitable compromise seems to be the Montreal package which can be integrated and modified following the suggestions of the CMI in regard to the date of conversion of the unit of account into national currencies (solution b) mentioned above).

20. The new formulation adopted by IMCO of the article concerning the aggregation of claims has followed the main lines traced by the CMI proposal.

The solution finally retained does not differ very much from that already accepted in the 1957 Convention but takes into consideration the effects of the *Toyo Maru* case (already considered within the

19. Bien des désaccords pour l'évaluation et la détermination de la façon correcte de réaliser les buts mentionnés aux paragraphes précédents apparurent au cours du débat IMCO. En particulier, pendant que des délégations insistaient pour qu'une option en faveur de la référence or (au lieu des droits de tirage spéciaux) soit seulement réservée aux Etats qui ne sont pas membres du Fonds Monétaire International, d'autres proposèrent que si une option de cette sorte devait être maintenue, elle devrait être aussi accordée aux Etats membres du Fonds Monétaire International. D'un autre côté, il fut aussi observé que la référence continue à un système or tendait à perpétuer la confusion financière, l'instabilité et l'imprévisibilité que tout le monde veut changer. Enfin, une solution basée sur un ensemble de monnaies sélectionnées pour établir une unité de compte ad hoc fut proposée en prenant pour exemple la solution adoptée par l'International Railway Union (UIR). Dans cette perspective une solution satisfaisante peut être trouvée par l'entremise d'une disposition de compromis (dans le genre adopté par le Fonds International du développement de l'agriculture), par lequel des non-membres du Fonds Monétaire International sont autorisés à établir la parité de leur monnaie dans les termes de la monnaie d'un pays membre et sont autorisés à établir la valeur de leur propre monnaie dans les termes des droits de tirage spéciaux.

De même, pour autant que cela concerne la date de conversion de l'unité de compte, il fut impossible d'arriver à un accord total parmi toutes les délégations réunies au sein d'IMCO. En fait, deux solutions principales différentes furent proposées et bien des arguments furent invoqués en faveur de chacune d'elle :

- a) la date de l'événement et
- b) la date de la constitution du fonds de limitation ou de celle du paiement même (cette dernière solution était conforme à ce qui était proposé par le CMI).

Le lot des monnaies sélectionnées « Montreal package », fut finalement retenu en l'attente de discussions ultérieures et de propositions plus acceptables. Cependant, jusqu'à présent, il est difficile d'entrevoir une solution possible, considérant toutes les exigences, issues de points de vue opposés, formulées par les différentes délégations.

Le seul compromis convenable paraît être le « Montreal package » qui peut être complété et modifié suivant les suggestions du CMI en ce qui concerne la date de conversion de l'unité de compte en monnaies nationales (solution b) mentionnée ci-dessus).

20. La nouvelle formulation adoptée par IMCO de l'article concernant le concours de créances a suivi les lignes principales tracées par le projet du CMI.

La solution finalement retenue ne diffère pas beaucoup de celle déjà acceptée dans la Convention de 1957 mais prend en considération les effets de l'affaire du *Tojo Maru* (déjà examinée dans la propo-

CMI proposal) and the necessity of splitting up the aggregation of claims into two separate baskets : one referring to liability in regard to passengers, the other relative to all the other claims.

The actual draft on this point has now achieved a very satisfactory degree of completeness.

21. The 1957 Convention does not make the constitution of a limitation fund a prerequisite for the right to limit liability. The CMI has strongly advocated in its proposal the maintenance of such a system on the ground that the constitution of a limitation fund is a defensive measure which the person liable may or may not use. Anyway, the principle of a non-compulsory constitution of a fund should not affect the possibility that claimants can make the shipowner or salvor getting dividends on their unlimited claims bankrupt if the person liable is not able to get enough money to constitute the fund and if it is so provided by the *lex fori*. Apart from that it was argued that it would be an unbearable burden on the shipowner to oblige him to constitute a fund immediately after an incident has occurred where it is still doubtful whether he is liable or not. In practice — as it was correctly noted — the CMI proposal gave the liable shipowner the possibility of constituting a guarantee in favour of single claimants in a more efficient and less expensive way than it would have been possible through the compulsory constitution of a limitation fund (which would involve procedural complications and unavoidable delays).

Such reasoning was fully retained by IMCO which adopted the solution proposed by the CMI, redrafting the CMI text only to better specify on the one hand that contracting States can provide in their national law that, where claims subject to limitation are brought in their court, a person liable may only invoke the right to limit his liability if a limitation fund has been constituted (also through an acceptable guarantee as expressly provided in Art. 11 par. 2); on the other hand, that questions not regulated in the Convention (and arising during the limitation procedure or the constitution of a limitation fund) must be decided in accordance with the *lex fori* (i.e. the national law of the State in which the claim is brought).

22. The idea that the limitation fund is a « defensive measure » has been considered the basis on which the article on the constitution of the fund should be drafted. This was the background from which the CMI moved in its proposal, fully accepted by IMCO. Therefore, there was no objection on the adoption of a wording very similar to the rule embodied in Article 5 of the 1969 Oil Pollution Liability Convention with a specific addition concerning the discipline of the payment of interests on the amount of the limitation fund. As a matter

sition du CMI) et la nécessité de scinder le concours de créances en deux lots séparés : l'un relatif à la responsabilité au regard des passagers, l'autre relatif à toutes les autres créances.

A cet égard, le projet actuel en est maintenant à un stade de réalisation très satisfaisant.

21. La Convention de 1957 ne considère pas la constitution d'un fonds de limitation une condition préalable au droit de limiter la responsabilité. Le CMI a fortement appuyé dans son projet le maintien d'un tel système pour la raison que la constitution d'un fonds de limitation est une mesure défensive que la personne responsable peut ou non utiliser. De toute façon, le principe de la constitution non obligatoire d'un fonds ne devrait pas affecter la possibilité que les créanciers peuvent mettre en faillite le propriétaire du navire ou l'assistant en profitant de leurs créances illimitées si la personne responsable n'est pas capable d'avoir assez d'argent pour constituer le fonds et s'il en est ainsi disposé par la *lex fori*. A part cela, il fut soutenu que ce serait un fardeau insupportable pour le propriétaire de navire que de l'obliger à constituer un fonds immédiatement après que l'incident s'est produit et quand il est encore douteux qu'il en soit responsable. En pratique — comme ce fut correctement noté — la proposition du CMI donne au propriétaire de navire responsable la possibilité de constituer une garantie en faveur de créanciers isolés d'une manière plus efficace et moins chère qu'il n'aurait été possible de le faire par le recours à la constitution obligatoire d'un fonds de limitation (qui aurait entraîné des complications de procédure et d'inévitables retards).

Un tel raisonnement fut entièrement retenu par IMCO qui adopta la solution proposée par le CMI, rédigeant de nouveau le texte du CMI seulement pour mieux spécifier, d'un côté, que les Etats contractants peuvent mentionner dans leur loi nationale que quand les créances soumises à limitation sont portées devant leurs tribunaux, une personne responsable peut seulement invoquer le droit de limiter sa responsabilité si un fonds de limitation a été constitué (également par le moyen d'une garantie acceptable comme stipulé formellement dans l'article 11, paragraphe 2); d'un autre côté, que les questions qui ne sont pas réglementées par la Convention (et qui naissent durant la procédure de limitation ou la constitution d'un fonds de limitation) doivent être décidées en accord avec la *lex fori* (c'est-à-dire la loi nationale du pays dans lequel la revendication a été portée).

22. L'idée que le fonds de limitation est « une mesure défensive » a été considérée comme le fondement sur lequel l'article sur la constitution du fonds devait être rédigé. Ceci fut la toile de fond sur laquelle le CMI œuvra dans sa proposition complètement acceptée par IMCO. C'est pourquoi il n'y eut pas d'objection à l'adoption d'une rédaction très similaire à la règle incorporée dans l'article 5 de la Convention de 1969 sur la responsabilité pour la pollution

of fact, while it is up to the national law of the State where the claim is made to determine if interest must be paid or not and how be calculated, the draft convention stresses that in case of constitution of a fund an interest must be added thereto and that such interest must be calculated from the date of the occurrence giving rise to liability.

No modifications were adopted as far as concerns the possibility of constituting a fund, not only by depositing a sum but also 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 authorities ». Finally, the last paragraph of this article concerning the benefit of the constitution of the fund in favour of all other parties involved or responsible for the occurrence, was also approved by IMCO as proposed by CMI without any modifications.

Some delegations, after approval of the text of the article now examined on the constitution of the fund, proposed a new article concerning ways to enforce established claims (particularly if deriving from countries other than that of the constitution of the fund) and arbitration awards as well. The matter is of particular importance and needs study in order to co-ordinate the matter with provisions already in force contained in many bilateral and multilateral treaties on jurisdiction, recognition and enforcement of judicial decisions or arbitral awards. The matter was left for further discussion during the Diplomatic Conference.

23. The CMI provision on the distribution of the fund, although widely debated, was finally accepted by IMCO without any modifications.

One of the issues was the problem of its co-ordination with the 1969 Convention on Oil Pollution Damage. It was thought by some delegations that the level of the limitation to be established by the Diplomatic Conference could be higher than that provided for in the 1969 Convention. If this has been the case, the importance and aims of this latter Convention would be frustrated, it being possible for claimants in respect in oil pollution damages that they could not be allowed to obtain the higher limitation fund regulated by Articles 6 and 7 of the Convention on global limitaitaion instead of that provided for in the 1969 Convention.

To avoid this danger some delegates suggested to add a paragraph stressing that in any case claimants for oil pollution damage could not receive compensation in excess or the sum recoverable under the 1969 Convention or any protocol thereto. However, it was generally

par les hydrocarbures, avec une addition spécifique concernant ce qu'il convenait de faire pour le paiement d'intérêts sur le montant du fonds de limitation. En fait, comme il dépend de la loi nationale de l'Etat où la revendication est faite de déterminer si un intérêt doit être payé ou pas et comment il doit être calculé, le projet de convention insiste sur le fait qu'au cas de constitution d'un fonds, un intérêt doit être ajouté à celui-ci et que cet intérêt doit être calculé à partir de la date où est survenu l'événement engendrant la responsabilité.

Il n'y eut pas de modifications adoptées pour ce qui concerne la possibilité de constituer un fonds non seulement en déposant une somme mais aussi en fournissant une garantie « acceptable d'après la législation de l'Etat contractant où le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou d'autres autorités compétentes ». Finalement aussi, le dernier paragraphe de cet article qui concerne le bénéfice de la constitution du fonds en faveur de toutes les autres parties impliquées ou responsables dans l'événement fut approuvé par IMCO tel que proposé par le CMI et ce, sans aucune modification.

Quelques délégations, après approbation du texte de l'article maintenant examiné sur la constitution du fonds, proposèrent un nouvel article traitant de la manière de faire exécuter des créances reconnues (en particulier si elles proviennent de pays autres que celui où le fonds a été constitué) et de même les sentences arbitrales. Le sujet est d'une importance particulière et nécessite une étude dans le but de coordonner le sujet avec les dispositions déjà applicables contenues dans bien des traités bilatéraux et multilatéraux en matière de juridiction, de reconnaissance et d'exécution de décisions judiciaires ou de sentences arbitrales. Le sujet fut laissé pour être discuté au cours de la Conférence diplomatique.

23. La clause du CMI sur la distribution du fonds, bien que largement débattue, fut acceptée par IMCO sans recevoir de modifications.

L'un des points était le problème de sa coordination avec la Convention de 1969 sur les dommages de la pollution par les hydrocarbures. Certaines délégations pensèrent que le niveau de la limitation qui doit être établi par la Conférence diplomatique pourrait être plus élevé que celui stipulé à la Convention de 1969. Si cela avait été le cas, l'importance et les buts de cette dernière Convention auraient été détruits car les créanciers de dommages pour pollution par les hydrocarbures n'auraient pas la possibilité d'obtenir le fonds de limitation le plus élevé régi par les articles 6 et 7 de la Convention sur la limitation globale à la place de celui déterminé par la Convention de 1969.

Pour éviter ce danger, certains délégués suggèrent d'ajouter un paragraphe soulignant que, dans tous les cas, les créanciers de dommages pour pollution par les hydrocarbures ne pourraient pas recevoir une compensation dépassant la somme recouvrable de par

felt inadvisable to take a definite position on this subject because it would create problems in regard to States not party to the 1969 Convention and because it could be interpreted as an admission that the figures to be inserted in Articles 6 and 7 had to be higher than those provided in the 1969 Convention. Without any doubt the problem is serious and worthy of careful consideration. However, it must be resolved individually in each case through the usual means adopted and provided for, in order to co-ordinate different and eventually conflicting contexts of international conventions which deal with the same or similar subjects. In this connection a particular aid can be furnished to the interpreter by the provisions of the Vienna Convention on the law of treaties.

Another issue raised by a member of the delegation was the establishment of some priorities among claims in the distribution of the limitation fund taking into account particularly the contexts of the Brussels Conventions of 1929 and 1967 on Maritime Liens and Mortgages. In this regard, it was correctly observed that the convention under discussion was not the appropriate place for determining questions of priority among claims. All the problems raised could be solved through appropriate co-ordination of the various conventions dealing, from different points of view, with maritime subjects.

A final issue of discussion was the retention (as proposed by the CMI) of a paragraph giving to the liable shipowner or salvor the possibility of ranking with other claims against the limitation fund in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made to minimize loss or damage. Also in this connection the proposed CMI draft was retained since it was thought that it was a useful incentive to favour measures to minimize the consequences of an occurrence. It was however suggested that such possibility should be admitted only in respect of the part of the limitation fund not reserved to the satisfaction of passengers' claims or any other claim for loss of life or personal injury.

24. Furthermore, the CMI proposal has been accepted concerning the express recognition of the right of subrogation (apart from what is established by the governing law) for the benefit of the insurer and/or the person liable himself for the compensation of claims proposed against the fund. Therefore, in such cases these persons will acquire the same rights which the person compensated would have enjoyed against the fund following the provisions of the Convention. For any person other than the person liable and his insurer, in case of compensation of a claim against a fund, the subrogation will operate only if admitted by the governing law to be

la Convention de 1969 ou de par tout protocole à celle-ci. Cependant, il fut généralement considéré qu'il n'était pas opportun de prendre à ce sujet une position définie, parce que cela créerait des problèmes en ce qui concerne les Etats qui ne sont pas partie à la Convention de 1969 et parce que cela pourrait être interprété comme une admission que les chiffres à insérer aux articles 6 et 7 avaient à être plus élevés que ceux de la Convention de 1969. Sans aucun doute, le problème est sérieux et mérite un examen attentif. Cependant, il doit être résolu individuellement dans chaque cas par des moyens usuels adoptés et stipulés à cet égard en vue de coordonner des contenus différents et éventuellement incompatibles de conventions internationales qui traitent des mêmes sujets ou de sujets similaires. A cet égard, une aide particulière peut être fournie à l'interprète par les dispositions de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Un autre point soulevé par un membre de délégation était celui de l'établissement de certaines priorités parmi les créances pour la distribution du fonds de limitation en tenant compte, en particulier, de ce que renferment les Conventions de Bruxelles de 1929 et de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes. Il fut fait correctement observer qu'à cet égard aussi, la convention en discussion n'était pas l'endroit indiqué pour s'occuper de questions de priorité parmi les créances. Tous les problèmes soulevés pourraient être résolus par une coordination appropriée des diverses conventions, traitant à différents points de vue, de questions maritimes.

Un dernier point de discussion fut le maintien (comme proposé par le CMI) d'un paragraphe donnant au propriétaire de navire responsable ou à l'assistant la possibilité de prendre rang avec d'autres créances contre le fonds de limitation en ce qui concerne des dépenses raisonnablement encourues ou des sacrifices raisonnablement faits pour minimiser une perte ou des dommages. De même à cet égard, le projet soumis par le CMI fut retenu puisque l'on pensa que c'était un stimulant utile pour favoriser les mesures pour minimiser les conséquences d'un événement. Il fut cependant suggéré qu'une telle possibilité devrait être admise seulement en ce qui concerne la partie du fonds de limitation qui n'est pas réservée au paiement des créances de passagers ou de toute autre créance pour mort ou lésions corporelles.

24. De plus, le projet du CMI a été accepté pour ce qui concerne la reconnaissance expresse du droit de subrogation (en dehors de ce qui est établi par la loi applicable) au bénéfice de l'assureur et/ou de la personne responsable elle-même pour la compensation de créances à récupérer sur le fonds. C'est pourquoi, dans de tels cas, les personnes acquerront les mêmes droits que ceux dont la personne compensée aurait joui à l'encontre du fonds d'après les dispositions de la Convention. Pour toute personne autre que la personne responsable et son assureur, en cas de compensation d'une créance à l'encontre d'un fonds, la subrogation n'opérera que si elle est admise

determined following the rules on conflict of laws in force in the place where the fund is established.

Provisional measures in conformity with the principles just mentioned are contemplated in cases in which a person may be compelled to pay a claim against the fund by way of compensation on a date later than the date of distribution of the fund.

25. As far as the provision of the Convention on « bar to other actions » is concerned, the text and the solution proposed by the CMI were not fully retained by IMCO. It is worth remembering that the article adopted by the CMI was formulated in accordance with the provision of Article 4 of the 1969 Oil Pollution Liability Convention so as to guarantee that where a fund had been constituted all claims had to be exercised and enforced only against the fund. Therefore it was further provided that in case of arrest of any ship or other property belonging to the person liable, any court or competent authority must order the release of such property and/or bail or security.

IMCO has accepted the idea of limiting enforcement of claims only against the fund and, in particular, it has provided that the mandatory character of the execution against the fund operates only if the fund is constituted in a place suitable for the claimant or significantly connected with the occurrence which gave rise to the limitation procedure, i.e. :

- a) the port where the occurrence took place;
- b) the port of disembarkation and/or discharge;
- c) the State where an arrest to his ship or other property has taken place.

In all other cases it will be at the discretion of the court where the claim is lodged or an arrest is made to take the necessary measures to oblige the claimant to act exclusively against the fund established in a state or in a place different from those above mentioned.

In this connection it must be finally noted that while, as far as concerns the places mentioned under a) and b), the new Convention contains rules on both jurisdiction and venue, the place indicated under c) resolves only problems of jurisdiction.

The last paragraph of the article under consideration does not contain any change in respect of the CMI proposal. Therefore the mandatory character of the enforcement of all claims against the fund, if established in one of the places expressly provided for, is operative only if the claimant has access to the court administering the fund and if the fund is actually available in respect of his claim.

par la loi applicable, à déterminer suivant les règles du conflit de lois en vigueur à l'endroit où le fonds est constitué.

Des mesures provisionnelles conformes aux principes que l'on vient d'énoncer sont projetées pour des cas où une personne peut être obligée de payer une créance à l'encontre du fonds par suite de compensation à une date ultérieure à la date de distribution du fonds.

25. Pour autant que la disposition de la Convention sur « la fin de non-recevoir des autres actions » est concernée, le texte et la solution proposés par le CMI ne furent pas entièrement retenus par IMCO. Il est bon de rappeler que l'article adopté par le CMI fut rédigé en accord avec la disposition de l'article 4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures pour garantir de cette façon que quand un fonds a été constitué, toutes les créances sont à faire valoir et exécuter seulement à l'encontre du fonds. C'est pourquoi il fut, de plus, stipulé qu'en cas de saisie d'un navire ou de tout autre bien appartenant à la personne responsable, toute juridiction ou toute autorité compétente doit ordonner la libération d'un tel bien et/ou de la caution ou du gage.

IMCO a accepté l'idée de limiter l'exécution de créances contre le fonds et, en particulier, il a disposé que le caractère impératif de l'exécution à l'encontre du fonds n'est valable que si le fonds est constitué dans un lieu convenable pour le créancier ou suffisamment en rapport avec l'événement qui a donné naissance à la procédure de limitation, c'est-à-dire :

- a) le port où l'événement eut lieu;
- b) le port de débarquement et/ou de déchargement;
- c) le pays où eurent lieu une saisie de son navire ou d'un autre bien.

Dans tous les autres cas, il sera de la sagesse du tribunal devant lequel la revendication est introduite ou par lequel une saisie est faite, d'obliger le créancier à agir uniquement à l'encontre du fonds constitué dans un Etat ou en un lieu différent de ceux mentionnés ci-dessus.

A cet égard, on doit finalement noter qu'en ce qui concerne les lieux mentionnés sous a) et b) la nouvelle contient des règles relatives soit aux deux juridictions, soit au lieu de jugement; le lieu indiqué sous c) résout seulement les problèmes de juridiction.

Le dernier paragraphe de l'article étudié ne contient aucun changement par rapport à la proposition du CMI. C'est pourquoi le caractère impératif de l'exécution de toutes les créances à l'encontre du fonds, s'il est constitué dans une des places expressément stipulées, n'est seulement opératoire que si le créancier peut accéder au tribunal qui administre le fonds et si le fonds est réellement disponible en ce qui concerne sa créance.

26. Apart from an article on the governing law of the limitation fund which was adopted by IMCO in an identical form to that proposed by the CMI and already embodied in the 1957 Convention, the IMCO text adds a specific article on the scope of the application of the Convention. In principle, the Convention applies to any person (irrespective of his nationality, residence and/or flag of his ships) seeking to procure the release of a ship or other property within the jurisdiction of any contracting State. Nevertheless, the right of any contracting State to exclude wholly or partially from the operation of the Convention the persons liable when they do not have any ship flying the flag of a contracting State or do not have their habitual residence and/or place of business in a contracting State, has been established. In any case, the total irrelevance of the nationality of the liable person is affirmed in conformity with the modern trends of private international law and uniform law conventions.

An option is finally granted to the contracting States in order to exclude from, or to specify by further provisions, the application of the Convention to inland-waterway ships, pleasure crafts and fishing vessels under a certain tonnage (20 gross tons). This last article added by IMCO to the CMI proposal is to be approved without any reservation *and its inclusion* in the text of the draft convention is highly advisable. It clarifies many points, otherwise left uncertain, by the wording adopted *inter alia* in Article 1 and Article 2.

SERGIO M. CARBONE

Prof. straord. nell'Univ. di Genova

26. Mis à part un article sur la loi applicable au fonds de limitation qui fut adopté par IMCO sous une forme identique à celle proposée par le CMI et déjà incorporé à la Convention de 1957, le texte d'IMCO ajoute un article spécifique à l'étendue d'application de la Convention. En principe, la Convention s'adresse à toute personne (sans tenir compte de sa nationalité, de son domicile et/ou du pavillon de ses navires) qui cherche à obtenir la relâche d'un navire ou d'un autre bien dans la juridiction de tout Etat contractant. Néanmoins, a été établi le droit, pour tout Etat contractant, d'exclure entièrement ou partiellement des bénéfices de la Convention, les personnes responsables quand elles n'ont aucun navire battant pavillon d'un Etat contractant, ou n'ont pas leur domicile habituel et/ou un bureau d'affaires dans un Etat contractant. En tout cas, il est affirmé que la nationalité de la personne responsable est tout-à-fait sans importance, conformément aux tendances modernes du droit international privé et des conventions légales uniformes.

Une option est finalement accordée aux Etats contractants pour exclure, ou pour spécifier par des dispositions ultérieures, l'application de la Convention aux navires de la navigation intérieure, aux navires de plaisance et aux bateaux de pêche au-dessous d'un certain tonnage (20 tonneaux jauge brute). Ce dernier article ajouté par IMCO au projet du CMI doit être approuvé sans restriction et son inclusion dans le texte du projet de convention est très judicieuse. Il clarifie bien des points, autrement laissés incertains, par la rédaction adoptée *inter alia*, pour l'article 1 et pour l'article 2.

SERGIO M. CARBONE

Prof. straord. nell'Univ. di Genova

LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

C.M.I.

I.M.C.O.

CHAPTER I

THE RIGHT OF LIMITATION

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.

2. The term shipowners shall include the owners, 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.

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).

CHAPTER I

THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1.

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall include the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship.

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

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

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

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

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

5. In this Convention the liability of the owner of a ship shall include liability in an action brought against the vessel itself.

6. 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.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

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 :

(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;

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 :

(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 connexion 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.

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.

Article 3.

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to :

(a) claims for salvage or contribution in general average;

200

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage of cargo, passengers or their luggage on board the ship;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion 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.

2. Claims set out in the preceding paragraph shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

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 provision of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November, 1969, or to national legislation giving effect to that 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 representa-

(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;

(c) claims against the operator of a nuclear ship in respect of damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of, or radioactive products or waste produced in, such ship;

(d) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6 of this Convention.

tive 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.

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.

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.

CHAPTER II.
THE LIMITATION
OF THE LIABILITY

Article 6.

Limits of liability

1. The limits of liability shall be :

202

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 (or from his own gross negligence).

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.

CHAPTER II.
LIMITS OF LIABILITY

Article 6.

The general limits

1. The limit of liability for claims other than those mentioned

(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.

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.

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.

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

in Article 7 shall be the total of an amount of (B) Units of Account multiplied by the first (C) tons of the ship's tonnage and (D) Units of Account multiplied by the tonnage in excess thereof, but in any case at least (E) Units of Account.

2. This total amount of limitation shall be apportioned in the following manner :

(a) claims in respect of loss of life and personal injury shall have priority up to the limit of any such amount;

(b) any balance remaining after settlement of the claims mentioned under (a) shall be distributed among the other claimants ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

3. For the purpose of this Article, the limit of liability for any salvor not operating from a ship shall be calculated by reference to the tonnage of the ship to which salvage services are being rendered, but shall in no case be less than (F) Units of Account and not more than (G) Units of Account.

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

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 liable person shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee, 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.

Article 7 (new).

The limit for passenger claims

1. In respect of claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of (H) Units of Account (*) multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding (I) Units of Account.

2. For the purpose of this Article « claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship » shall mean any such claims brought

by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

Article 8.

Unit of account

1. (The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 above in the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund). The amounts mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at (the date of the occurrence) (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). The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that Contracting State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed in respect of :

(a) in respect of Article 6, paragraph 1, an amount of (B) monetary units per ton for the first (C) tons of the ship's tonnage and (D) monetary units per ton for tonnage in excess thereof, but in any case at least (E) monetary units; and

(b) Article 7, paragraph 1 at an amount of (H) monetary units to be multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate but not exceeding (I) million monetary units.

This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. This sum may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

Article 7.

Aggregation of claims

The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of

Article 9 (formerly 7)

Aggregation of claims

1. The limit of liability set out in Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto

claims which arise on any distinct occasion :

(a) against the shipowner and a salvor rendering services to the 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.

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.

which may arise on any distinct occasion against the shipowner of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he is responsible.

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

(a) against the shipowner and the salvor or salvors, if any, rendering services to the ship, who are not operating from another ship and any person for whose act, neglect or default he or 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.

Article 10 (formerly 8)

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a Contracting State may provide in its national law that where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may

only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which action is brought.

CHAPTER III
THE LIMITATION FUND

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 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.

CHAPTER III.
THE LIMITATION FUND

Article 11 (formerly 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 legal proceedings are instituted. The fund shall be constituted in the amounts set out in Articles 6 or 7 respectively together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the 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.

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.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 of this Article may also be exercised by persons other than those therein

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 considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1 or paragraph 2 (a) or (b) of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1 or paragraph 2 (a) or (b), respectively.

Article 12 (formerly 10)

Distribution of the Fund

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of Article 6, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against 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.

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.

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

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. Where an incident occurs which causes or threatens to cause damage giving rise to liability subject to limitation under this Convention and the person liable for that damage voluntarily takes measures to prevent or minimize such damage, any expenses reasonably incurred, including loss resulting from sacrifices made by him in taking those measures, shall rank equally with any claims in (such part of the) (such a) fund (as is not reserved for claims for loss of life or personal injury). (7)

Article 13 (formerly 11)

Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made

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 to 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.

a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a contracting State for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted.

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter;

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury;

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo;

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of the preceding paragraph shall apply only if the claimant has access to the Court administering the limitation fund and the fund is actually available in respect of his claim.

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.

Article 14 (formerly 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 connexion therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV
FINAL CLAUSES

CHAPTER IV.
SCOPE OF APPLICATION

Article 15 (1).

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property or of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each Contracting State may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in

Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

2. (A Contracting State may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which according to the law of that State are :

(a) ships used for navigation on inland waterways;

(b) pleasure craft of less than (20 gross tons;

(c) fishing vessels of less than (20) gross tons.

3. This Convention shall not apply to :

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms such as those used for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed.)

CHAPTER V. FINAL CLAUSES

LA LIMITATION DE RESPONSABILITE POUR LES CREANCES MARITIMES

C.M.I.

O.M.C.I.

CHAPITRE I

LE DROIT DE LIMITATION

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.

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.

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).

CHAPITRE I

LE DROIT A LIMITATION

Article 1er

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention pour les créances prévues à l'article 2.

2. L'expression « propriétaire de navire » comprend le propriétaire, l'affréteur, l'armateur, l'armateur-gérant et l'exploitant d'un navire de mer.

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

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

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.

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

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est fondée à se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

5. Dans la présente Convention, l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action dirigée contre le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des 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.

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

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 la limitation de responsabilité :

(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 opéra-

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 la limitation de responsabilité :

(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 avec des

tions 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.

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.

Article 3.

Créances exclues de la limitation

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

opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que le préjudice non matériel en résultant;

(b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages à bord des navires;

(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 se trouve et s'est trouvé à bord;

(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 dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées 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.

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) 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

(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) aux créances sur l'exploitant d'un navire nucléaire (en vertu de sa responsabilité⁽¹⁾) pour dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire;

(d) 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, ayants-cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire du navire ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6 ci-après.

(1) Ce membre de phrase, qui ne figure pas dans la version anglaise, est proposé par la délégation française.

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.

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 témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

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.

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 témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (ou de sa propre négligence).

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 se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

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 Y 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.

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.

CHAPITRE II
LIMITES DE LA
RESPONSABILITE

Article 6.

Limites générales

1. La limite de responsabilité pour les créances autres que celles visées à l'article 7 est le montant total de la somme de (B) unités de compte multipliées par les (C) premiers tonneaux de jauge du navire et de (D) unités de compte multipliées par le nombre de tonneaux restants, sans jamais être inférieure à (E) unités de compte.

2. Cette somme totale est répartie de la manière suivante :

(a) les créances résultant de mort ou de lésions corporelles ont la priorité jusqu'à concurrence du montant de cette limitation;

(b) tout reliquat subsistant après le règlement des créances objet du paragraphe (a) ci-dessus est réparti entre les autres créanciers ⁽²⁾ ⁽³⁾.

(2) Il a été décidé d'inclure en note dans la paragraphe 2 un alinéa (c) comme suit :

(c) toutefois, les Etats contractants ont la faculté d'établir, dans leur législation nationale, après règlement des créances mentionnées au paragraphe (a) ci-dessus, des prio-

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.

4. Le franc mentionné dans le présent article est une unité constituée par 65 milligrammes et demi

3. Pour l'application du présent article, la limitation de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire est calculée par référence au tonnage du navire auquel les services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis, mais n'est en aucun cas moins de (F) unités de compte ni plus de (G) unités de compte.

4. Pour l'application du présent article, le tonnage du navire est le tonnage brut calculé d'après les

rités pour le règlement des dommages causés aux ouvrages portuaires, aux bassins (docks), chenaux d'accès et aides à la navigation ainsi que des créances pour frais de renflouement, d'enlèvement ou de destruction d'épaves dans les chenaux d'accès, rades et bassins portuaires ou à leurs abords.

(3) Il a été décidé d'inclure, sous forme de renvoi en bas de page, la variante suivante des paragraphes 1 et 2 de l'article 6.

1. Les limites de responsabilité à l'égard de créances autres que celles visées à l'article 7 sont :

(a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles, le montant total de la somme de (K) unités de compte multipliées par les (X) premiers tonneaux de jauge du navire et de (L) unités de compte multipliées par le nombre de tonneaux restants, mais jamais moins de 300 (K) unités de compte;

(b) à l'égard de toute les autres créances, le montant total de la somme de (M) unités de compte multipliées par les (X) premiers tonneaux de jauge du navire et de (N) unités de compte multipliées par le nombre de tonneaux restants, mais jamais moins de 300 (M) unités de compte.

Toutefois, lorsque la partie visée à l'alinéa (a) est insuffisante pour régler intégralement les créances, le solde impayé de celles-ci vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa (b).

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.

règles de jaugeage prévues dans la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Article 7 (nouveau).

Comité des créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de (H) unités de compte (*) multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le certificat du navire, sans pouvoir excéder (I) unités de compte.

2. Aux fins du présent article « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire » signifie toute créance

(4) Cette somme ne peut dépasser 700.000 Francs Poincaré; cf. le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention d'Athènes.

formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne;

(a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

(b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Article 8.

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 ci-dessus est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à (la date de l'événement) (la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat). La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 1 du présent article, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité prévue dans cette convention et applicable sur leur territoire, est fixée en ce qui concerne :

(a) le paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de (B) unités monétaires par tonneau pour les (C) premiers tonneaux de jauge du navire et de (D) unités monétaires par tonneaux pour le reste du tonnage, mais en aucun cas inférieure à (E) unités monétaires; et

(b) le paragraphe de l'article 7, à une somme de (H) unités monétaires multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après son certificat mais qui n'excède pas (I) millions d'unités monétaires.

Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause ⁽⁵⁾.

Article 7.

Concours de créances

Les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble des créances

Article 9 (auparavant 7).

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité définies à l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les

(5) Voir annexe II.

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.

créances qui peuvent naître d'un même événement à l'égard du propriétaire du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et à l'égard de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

(a) à l'égard du propriétaire du navire et le cas échéant de l'assistant ou des assistants fournissant des services au navire qui n'agissent pas à partir d'un autre navire, et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;

(b) à l'égard du propriétaire de navire dont le bâtiment fournit les 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.

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.

Article 10 (auparavant 8).

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat contractant peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant les tribunaux pour exiger une créance soumise à limitation, une

personne responsable n'a le droit d'invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.

3. Les règles de procédure pour l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat contractant dans lequel l'action est intentée.

CHAPITRE III LE FONDS DE LIMITATION

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 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.

CHAPITRE III LE FONDS DE LIMITATION

Article 11 (auparavant 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 action est engagée. Le fonds est constitué à concurrence des montants calculés selon les articles 6 ou 7 respectivement 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).

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 émargeant 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. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 du présent article peut aussi être exercé par des personnes autres que celles qui y sont

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat contractant dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées au paragraphe 1 ou 2 à l'alinéa (a) ou (b) du paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées au paragraphe 1 ou à l'alinéa (a) ou (b) du paragraphe 2 respectivement.

Article 12 (auparavant 10).

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 6, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 du présent article peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus

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.

mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 du présent article si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

5. Lorsqu'il se produit un événement qui cause ou qui menace de causer un dommage donnant naissance à une responsabilité soumise à limitation aux termes de la présente Convention et que la personne responsable de ce dommage prend volontairement des mesures destinées à le prévenir ou à le réduire, les dépenses encourues par cette personne pour prendre les mesures, pour autant qu'elles soient raisonnables, et les pertes résultant des sacrifices consentis, concourent avec toutes autres créances sur (la partie du) (le) fonds (qui n'est pas réservé(e) aux créances résultant de mort ou de lésions corporelles) ⁽⁶⁾.

(6) Il faudra établir le libellé définitif de l'article 6 avant de prendre une décision concernant les mots entre crochets.

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.

Article 13 (auparavant 11).

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant formé une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans la juridiction d'un Etat contractant pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :

(a) dans le port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au premier port d'escale suivant;

(b) au port de débarquement

pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

(c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison;

(d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes précédents s'appliquent seulement si le créancier a accès au tribunal administrant le fonds de limitation et si ce dernier est effectivement disponible à l'égard de cette créance.

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.

Article 14 (auparavant 12).

Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition 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.

CHAPITRE IV.
CLAUSES FINALES

CHAPITRE IV
CHAMP D'APPLICATION

Article 15 (7).

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1 cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat contractant ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou toute

(7) Si la présente proposition est acceptée, on pourra supprimer au paragraphe 2 de l'article 1 les mots « de mer ».

autre garantie fournie dans la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat contractant a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1 qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

2. (Un Etat contractant peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique, aux navires qui, en vertu de la législation dudit Etat, sont :

(a) des navires destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

(b) des bateaux de plaisance d'une jauge brute inférieure à (20) tonnes;

(c) des navires de pêche d'une jauge brute inférieure à (20) tonnes.

3. La présente Convention ne s'applique pas :

(a) aux aéroglisseurs;

(b) aux plates-formes flottantes telles que celles utilisées pour l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins).

CHAPITRE V CLAUSES FINALES

2

COLLISIONS

ABORDAGES

COLLISIONS

NEW COLLISION REGULATIONS TO BECOME OPERATIVE IN 1977

IMCO Press Release

Today a major step forward has been taken towards achieving greater safety at sea. With the increasing size of vessels — particularly tankers — the risks of accidents such as collisions has become ever more acute, especially in areas of high congestion or convergence of routes. This is a question which has preoccupied the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) for many years, since safety at sea is one of the Organization's prime objectives.

The regulation of shipping traffic into « one-way » routes in areas of convergence and of high density traffic was a concept developed and recommended by IMCO in recent years. Such traffic separation schemes, as they were termed, were initially only of a recommendatory nature, and this very factor would tend to reduce their full potential. The next step logically was to make observance of the schemes mandatory, and a stipulation to this effect was included in the 1972 Collision Regulations (the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972).

The 1972 Collision Regulations, tailored to meet the technological advances of recent years, were drafted by IMCO and approved by a Conference convened by the Organization in 1972. In addition to the very important stipulation relating to the traffic separation schemes, the 1972 Regulations recognize the increased use of radar; and they contain provisions to ensure that very large vessels (which are less manoeuvrable in certain circumstances because of their size) are not hampered by other ships in confined areas. The Collision Regulations Convention states that it will come into force « twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitute not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over, have become Parties to it, whichever is achieved first ».

Today, His Excellency Mr. Karl-Gunther von Hase, G.C.V.O., the Ambassador of the Federal Republic of Germany, handed over his country's instrument of ratification to Mr. C. P. Srivastava, the Secretary-General of IMCO, at the Organization's Headquarters in Piccadilly. With this ratification, the tonnage of countries which have so far formally approved the Collision Regulations totals approximately 66 per cent of world tonnage.

The new Collision Regulations will therefore come into force on 15 July 1977, and will mark a significant advance towards improved safety at sea, which is the goal of the 97 Member States of IMCO.

ABORDAGES

NOUVELLES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE QUI ENTRERONT EN VIGUEUR EN 1977

Circulaire de Presse de l'OMCI

A ce jour un grand pas en avant vient d'être accompli dans le domaine de la sécurité en mer. Avec l'augmentation des dimensions des navires — particulièrement des pétroliers — les risques d'accidents, e.a. les abordages, sont devenus plus grands, en particulier le long des routes de navigation encombrées et dans les régions où beaucoup d'entre elles se rejoignent. Cette question a retenu l'attention de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (OMCI) pendant de nombreuses années, puisque la sécurité en mer est un des objectifs principaux de cette Organisation.

La réglementation du trafic maritime en des routes « à sens unique » dans des zones où converge un trafic maritime à haute densité, a été une conception développée et recommandée par l'OMCI dans les dernières années. Ces dispositifs de séparation du trafic, ainsi dénommés, n'avaient à l'origine que le caractère d'une recommandation, et ce facteur devait les empêcher de sortir leur plein effet. Logiquement l'étape suivante était de rendre les dispositifs obligatoires, et à cet effet une stipulation a été insérée dans le Règlement de 1972 en matière d'abordages (Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer).

Le règlement en matière d'abordages de 1972, façonné en vue de tenir compte des progrès technologiques de ces dernières années, a été préparé par l'OMCI et approuvé par une Conférence organisée par l'OMCI en 1972. En dehors des très importantes stipulations relatives aux dispositifs de séparation du trafic, le règlement de 1972 reconnaît l'emploi accru du radar; et il contient les dispositions nécessaires pour éviter que les navires de grandes dimensions, (dont la capacité de manœuvre est restreinte dans certaines circonstances à cause de leurs dimensions), ne soient pas gênés par d'autres navires dans des eaux étroites. La convention sur le règlement pour prévenir les abordages en mer dispose qu'elle entrera en vigueur « douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération ».

Ce jour, son Excellence Monsieur Karl-Gunther von Hase, G.C.V.O., Ambassadeur de la République Fédérale d'Allemagne, a remis entre les mains de Monsieur C.P. Srivastava, le Secrétaire-Général de

l'OCMI, au siège de l'Organisation à Piccadilly, les instruments de ratification de son pays. Ainsi grâce à cette ratification le tonnage total des pays qui ont, à ce jour, approuvé le Règlement en matière d'abordages, s'élève à environ 66 pour cent du tonnage mondial.

Dès lors, les nouvelles règles en matière d'Abordages entreront en vigueur le 15 juillet 1977, et marqueront un pas en avant vers la sécurité en mer, que est le but des 97 Etats membres de l'OMCI.

Note : La traduction de ce document en langue française a été effectuée par les soins du CAO/CAP.

3

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

INSTRUMENTS OF RATIFICATION AND ACCESSION OF THE POPULAR REPUBLIC OF POLAND

In a recent communication, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 16th 1976 the following instruments were deposited with the Belgian Government by the Popular Republic of Poland in respect of two International Conventions of Maritime Law of which Belgium is the depositary, namely :

1. Instrument of ratification relating to the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES CONCERNING THE
IMMUNITY OF STATE-OWNED SHIPS

signed at Brussels on April 10th 1926 and
ADDITIONAL PROTOCOL

Signed at Brussels on May 24th 1934

2. Instrument of accession relating to be
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES CONCERNING THE
ARREST OF SEA-GOING VESSELS

signed at Brussels on May 10th 1952

3

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

INSTRUMENTS DE RATIFICATION ET D'ADHESION DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

Suivant une récente communication, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 16 juillet 1976 ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments suivants de la République Populaire de Pologne concernant deux Conventions internationales de droit maritime dont la Belgique est dépositaire, à savoir :

1. Instrument de ratification concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LES

IMMUNITES DE NAVIRES D'ETAT

signée à Bruxelles le 10 avril 1926 et

PROTOCOLE ADDITIONNEL

signé à Bruxelles le 24 mai 1934

2. Instrument d'adhésion concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES SUR LA

SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER

Signée à Bruxelles le 10 mai 1952

INDEX

DOCUMENTATION C.M.I. 1976 - III

1. Limitation of Liability for Maritime Claims
 - An analysis of the C.M.I. Draft Convention as amended by IMCO. Paper prepared by Prof. Sergio M. Carbone of the University of Genoa 166
 - La limitation de responsabilité pour les créances maritimes*
 - Une analyse du projet de convention du C.M.I. tel que revu par l'OMCI. Texte préparé par le Professeur Sergio M. Carbone de l'Université de Gênes* 167

2. Collisions
 - IMCO Press Release of July 14, 1976 232
 - Abordages*
 - Communication de l'OMCI du 14 juillet 1976* 233

3. Rider to the Statement of the Ratifications of and Accessions to the International Maritime Law Conventions 235
 - Ajoute à l'Etat des Ratifications et Adhésions des Conventions Internationales de Droit Maritime* 236

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.