

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

TRAVAUX PRÉPARATOIRES

DE LA

CONFÉRENCE

DE

R I J E K A

CONFERENCE

PRELIMINARY REPORTS

1959

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
OF LAW RESPECTING

ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA

Preliminary Report
of the Hon. President of the International Sub-Committee

As the different countries do not interpret in the same way Article 14 (of the Convention) concerning the applicability of the Convention to ships of war and other public vessels, the Bureau Permanent of the Comité Maritime International took the decision to put this question on the agenda of the C.M.I. activities and entrusted the Yugoslav Association with the preparation of an introductory note and a questionnaire which were to be the basis for studying this topic.

Eleven Associations replied to the questionnaire and the Bureau Permanent decided to constitute an International Sub-Committee appointing at the same time the undersigned as President of the Sub-Committee and Mtre Dor as a member, the National Associations being requested to send a representative to the Sub-Committee.

Up to the time of writing this report four National Associations appointed their representatives :

French Association : Mr. Julien Le Clère
Netherlands Association : Mr. R. Michielsen
Swedish Association : Mr. Nils Grenander
Yugoslav Association : Mr. S. Novakovic.

The questionnaire reads as follows :

1. Does the international law of your country give a solution to the problem raised by article 14 in connection with the application of internal law; and if so, which is the solution ?
2. Which is the solution adopted by the Courts as to the application of the internal law ?
3. Have the Courts had the opportunity of pronouncing themselves on the meaning of article 14 of the International Convention and, in the affirmative, which is the solution adopted ?
4. Can a satisfactory solution be given to the problem of the right of an equitable remuneration for the assistance given by ships of

LA REVISION DE LA CONVENTION
INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE

D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES,

Rapport préalable du Président de la Commission Internationale

L'interprétation par les différents pays de l'Art. 14 de la Convention concernant son application aux navires de guerre et autres navires publics présentant des divergences, le Bureau Permanent du Comité Maritime International a pris la décision de mettre cette question à l'ordre du jour des travaux du C.M.I.; il a chargé l'Association Yougoslave de préparer une note introductive et le questionnaire qui devra servir de base pour l'étude de la question.

Ayant obtenu les réponses de onze Associations, le Bureau Permanent a décidé de former une Commission Internationale à cet effet, désignant en même temps le soussigné comme Président de cette Commission avec Mtre Dor comme membre, et confiant aux Associations Nationales la tâche de déléguer leurs représentants dans la Commission.

Jusqu'au moment de la rédaction de ce rapport, quatre Associations Nationales ont désigné leurs délégués, notamment :

Association française	: Monsieur Julien Le Clère
Association néerlandaise	: Monsieur R. Michielsen
Association suédoise	: Monsieur Nils Grenander
Association yougoslave	: Monsieur S. Novakovic

Le questionnaire prévoit les cinq points suivants :

1. Si et quelle solution donne la loi interne de votre pays au problème posé par l'Art. 14 en ce qui concerne l'application de la loi interne ?

2. Quelle est la solution adoptée par la jurisprudence dans l'application de la loi interne ?

3. Est-ce que la jurisprudence a eu l'occasion de s'exprimer sur la portée de l'Art. 14 de la Convention Internationale et, dans l'affirmative, quelle est la solution adoptée par elle ?

4. Est-ce qu'une solution satisfaisante peut être donnée au problème du droit à une rémunération équitable pour l'assistance prêtée

war and other State-owned vessels to private ones by the revision of article 14 and which provisions do you consider as being useful to that effect ?

5. Would it perhaps not be useful to insert into the revised text of article 14 (or into an additional article) a provision correlative to the one of article 3 § 1 (1) of the International Convention of 1926 for the Unification of certain Rules concerning the Immunities of State-owned vessels, provision putting on the Contracting States the obligation to face with their duty of granting an equitable remuneration to the salvors in case of assistance or salvage given by a private vessel to a man of war or another State-owned vessel exclusively appropriated to a public service.

A short synoptic of the main points contained in the replies of the National Associations will apparently enable us to trim more easily our studies.

Questions n° 1 and n° 2

Germany : The internal law contains no rule similar to article 14. The Courts make no difference between the rights of State-owned ships and private ones in the case of assistance and salvage.

Argentine : The internal law contains no rule similar to article 14. The Courts do not allow the men of war to obtain a remuneration.

United States : The internal law complies with the Convention. The foreign ships of war and other foreign State-owned vessels are allowed by the Courts to claim for a remuneration but they are not compelled to pay one. American ships of war and other American State-owned vessels do not ask for remuneration but they have the obligation to pay one.

Finland : In the case of assistance and salvage to ships of war and other state-owned ships, the latter have to pay a remuneration, but in the case the same ships assist or salve they are only allowed to obtain reimbursement of their costs. The Courts did not fix principles for the solution of the problem.

France : In both cases the State-owned ships have to comply — according to the Courts — with the same rules as private ships but the Courts dealing with two sets of cases are not the same.

Italie : The internal law contains no rule similar to article 14. The Courts do not allow the men of war to obtain a remuneration.

Norway : The internal law contains no rule similar to article 14. State-owned ships have to pay a remuneration. Their right to claim for a remuneration is still sub judice.

par les navires de guerre et autres navires publics aux navires privés par une révision de l'Art. 14, et quelles dispositions envisagez-vous comme étant utiles à cette fin ?

5. Est-ce qu'il ne serait peut-être pas utile d'insérer dans le texte révisé de l'Art. 14 (ou dans un article additionnel) une disposition corrélatrice à celle de l'Art. 3, par. 1^{er}, n° 2 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat de 1926, disposition obligeant les Etats contractants de faire face à leur devoir d'accorder une rémunération équitable aux sauveteurs en cas d'assistance ou de sauvetage prêté par un navire privé à un navire de guerre ou un autre navire d'Etat exclusivement affecté à un service public leur appartenant ?

Pour faciliter notre orientation, il nous semble utile de donner en abrégé synoptique l'essence des réponses obtenues des Associations Nationales.

Questions n° 1 et n° 2

Allemagne : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. La jurisprudence ne fait pas de différence entre les droits des navires publics et privés dans le cas d'assistance et de sauvetage.

Argentine : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art 14 dans la loi interne. La jurisprudence n'a pas admis le droit à une rémunération aux navires de guerre.

Etats-Unis : La loi interne est d'accord avec la Convention. Les navires de guerre et autres navires publics étrangers sont admis par la jurisprudence à réclamer une rémunération, mais ils ne sont pas obligés à en payer. Les navires de guerre et autres navires publics américains ne demandent pas une telle rémunération, mais ils sont obligés d'en payer.

Finlande : Passivement les navires de guerre et autres navires publics sont tenus de rémunérer les services d'assistance et de sauvetage, mais activement ils n'ont droit qu'au remboursement des frais de tels services. La jurisprudence n'a pas fixé de principes pour la solution de ce problème.

France : Activement et passivement les navires d'Etat sont soumis par la jurisprudence aux mêmes règles que les navires privés, mais devant des juridictions différentes.

Italie : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. La jurisprudence a décliné d'admettre le droit des navires de guerre à une rémunération.

Norvège : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. Les navires d'Etat doivent payer une rémunération. Leur droit à en réclamer une est précisément encore sub judice.

Netherlands : The internal law contains no rule similar to article 14. The Courts did not take decisions in these cases.

Poland : The internal law contains no rule similar to article 14. The new draft maritime Code makes no difference between State-owned and private ships in connection with the right to claim for or the obligation to pay a remuneration for assistance and salvage services. Up till now the Courts did not have the opportunity to take a decision in these matters.

Sweden : The internal law contains no rule similar to article 14. The Courts compel the state-owned ships to pay a remuneration whereas they have taken no decisions as to the rights of such ships to a remuneration.

Yugoslavia : The internal law contains no rule similar to article 14. The Courts have taken decisions in matters of assistance and salvage between State-owned and private ships.

Question n° 3

Germany : No.

Argentine : No.

United States : See reply to n° 2.

Finland : No.

France : Certain Courts have granted to the Military Navy a right to remuneration. No decision has been taken in case of State-owned ships exclusively employed on a public service.

Italy : No.

Norway : The Supreme Court has adopted a solution similar to that given to the problem dealt with by article 13 of the International Convention on Limitation of Shipowners' Liability 1924, solution which makes the Convention applicable to the State-owned ships as far as this is allowed by the internal law.

Netherlands : No.

Poland : No.

Sweden : Same reply as to question n° 2.

Yugoslavia : No.

Question n° 4

Germany : A revision is not necessary but if it is made State-owned ships, including men of war, and commercial ships have to be put on the same level in matters of assistance and salvage; States should have

Pays-Bas : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. Il n'y a pas de décisions jurisprudentielles.

Pologne : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. Le projet du nouveau Code maritime ne fait pas de différence entre les navires publics et privés en ce qui concerne le droit ou l'obligation pour les services d'assistance et de sauvetage. La jurisprudence n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer là-dessus.

Suède : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. La jurisprudence impose aux navires d'Etat le paiement d'une rémunération, tandis qu'on n'a pas encore de jugements des tribunaux suédois en ce qui concerne le droit de tels navires à une rémunération.

Yougoslavie : Il n'y a pas de règle analogue à l'Art. 14 dans la loi interne. La jurisprudence a jugé des cas relatifs à l'assistance et au sauvetage entre navires publics et privés.

Question n° 3

Allemagne : Non.

Argentine : Non.

Etats-Unis : Renvoi à la réponse au n° 2.

Finlande : Non.

France : Elle a jugé que la Marine militaire a droit à une rémunération d'assistance. Pour les bâtiments affectés exclusivement à un service public civil la question n'a pas encore été tranchée.

Italie : Non.

Norvège : On cite la solution donnée au problème analogue posé par l'Art. 13 de la Convention sur la limitation de responsabilité de 1924, solution par laquelle on a rendu la convention applicable aux navires publics si la loi interne l'admet.

Pays-Bas : Non.

Pologne : Non.

Suède : Même réponse qu'à la question n° 2.

Yougoslavie : Non.

Question n° 4

Allemagne : Une révision n'est pas nécessaire mais si l'on y procède il faut équiper les navires d'Etat (en y incluant les navires de guerre) et les navires de commerce en ce qui concerne l'assistance et

complete liberty as to the procedure to be applied in the cases of assistance where a State-owned ship is implied.

Argentine : See reply to question n° 5.

United States : The American law does not allow revisions.

Finland : In the case of assistance and salvage services rendered to private ships by State-owned ships, the latter should be entitled to claim for payment of reasonable expenses and perhaps of a remuneration for the crew.

France : Absolute right of the private individuals to claim for a remuneration. Optional right for the State.

Italy : An additional protocol should annul between contracting States article 14 of the Convention.

Norway : No.

Netherlands : Same reply as the Italian Association.

Poland : Revision of the additional protocol by introducing the French suggestions.

Sweden : No, because the Courts can solve their problems.

Yugoslavia : By means of an additional Protocol granting to the men of war and other State-owned ships, the benefit of the right granted by the Convention to commercial ships.

Question n° 5

Before giving the replies to this Question it seems to be necessary to point out that it appears from the replies of certain Associations that the reference — in question n° 5 of the questionnaire — to the 1924 Convention has given rise to some misunderstandings in its interpretation, in such a way that the solution of article 14 of the 1910 Convention should be formally connected with the text of the 1926 Convention. However, in mentioning point 2 of paragraph 1 of article 3 of the 1926 International Convention on the Immunity of State-owned ships, the Yugoslav question intended only to abbreviate the explanation of the principle — admitted by everybody — those who have ratified the Convention and those who have not — according to which, for men of war or other State-owned ships, only the Court of the flag can be competent.

Germany : Yes, but by reserving for the States the right to determine the proceeding to be followed in all cases of assistance where a State-owned ship is involved.

Argentine : As in the German proposition it is suggested that the Court of the State owning the ship, should be competent each time a State-owned ship has or has been assisted.

et le sauvetage en laissant toute liberté aux Etats en ce qui concerne la procédure à appliquer dans tous les cas d'assistance dans lesquels des navires d'Etat ont été engagés.

Argentine : Voir réponse à la questions n° 5.

Etats-Unis : Dans la loi américaine des changements ne sont pas envisagés.

Finlande : Il faut rembourser aux navires publics en cas d'assistance et de sauvetage prêtés par eux des frais raisonnables et peut-être accorder une rémunération à l'équipage.

France : Droit absolu pour les particuliers de réclamer une rémunération; faculté pour l'Etat de demander une rémunération.

Italie : Par un Protocole additionnel par lequel on abrogerait, entre les Etats contractants, l'Art. 14 de la Convention.

Norvège : Non.

Pays-Bas : Même que celle de l'Association italienne.

Pologne : Révision par Protocole additionnel qui reproduirait les propositions françaises.

Suède : Non, parce que les tribunaux peuvent résoudre ces problèmes.

Yougoslavie : Par un Protocole additionnel qui admettrait les navires de guerre et autres navires publics à la jouissance de tous les droits reconnus par la Convention aux navires de commerce.

Question n° 5

Avant de citer les réponses à cette question, il me paraît nécessaire de signaler que des réponses de certaines Associations il ressort que la mention — dans la question 5 du Questionnaire — de la Convention de 1926 a donné lieu à certains malentendus dans son interprétation, dans ce sens que la solution du problème de l'Art. 14 de la Convention de 1910 serait formellement liée au texte de la Convention de 1926. Cependant, en mentionnant le point 2 du par. 1 de l'art. 3 de la Convention Internationale de 1926 sur l'Immunité des Navires d'Etat l'intention de la question yougoslave était uniquement d'abrèger l'explication du principe — reconnu par tous — qu'ils aient ratifié cette Convention ou non, que pour les navires de guerre ou autres navires publics le tribunal compétent peut être exclusivement celui du pavillon.

Allemagne : Oui, mais en réservant aux Etats le droit de prévoir la procédure à suivre dans tous les cas d'assistance dans lesquels des navires d'Etat ont été engagés.

Argentine : Analogiquement à la proposition allemande on formule une proposition d'après laquelle les tribunaux du navire d'Etat seraient compétents aussitôt qu'un navire d'Etat serait assistant ou assisté.

United States : A revision of the 1910 Convention providing a remuneration for assistance services to a man of war or a State-owned vessel exclusively used for a public service would be supported by the American Association.

Finland : No, but the State-owned ships should pay a remuneration for assistance and salvage services.

France : Yes.

Italy : No.

Norway : No.

Netherlands : No.

Poland : No expressed opinion.

Sweden : This is a problem to be solved by the national legislations of the States which have not ratified the 1926 Convention.

Yugoslavia : It would be useful to provide the competent Court in the case of salvage of or assistance to a man of war or an other State-owned vessel and to make the principles of the 1910 Convention applicable to these ships.

In making a summary of the replies obtained we ascertain that the National Associations which declared to support the revision are those of Argentine, France, Italy, Netherlands, Poland and Yugoslavia, — and even the one of Germany which will join in the case the others consider such necessary —, Finland could also be added provided its reservations are taken into account.

The United States' Association, although they do not consider a modification of the American law, admit an amendment relating to the remuneration for salvage of or assistance to men of war or State-owned ships exclusively used for a public service.

The Norwegian and Swedish Associations are of the opinion that no revision is needed, putting forward that the national Courts are in a position for solving this problem.

In other words, excepted the Finnish Association which, as a consequence of their particular situation (the public service of ice-boats), opposes with strong objections the remuneration of services rendered by State-owned ships, and excepted the Norwegian and Swedish Associations, which consider that the Convention is sufficiently adequate, all the other Associations agree that a revision of the Convention should be advisable.

According to the points of view put forward two groups can be made of the replies of these Associations.

The first should be the one which promotes the principle that men of war and other vessels only used for public service should be governed by the same rules as the merchant vessels.

Etats-Unis : Une révision de la Convention de 1910 stipulant la rémunération pour services de sauvetage à des navires de guerre et des navires d'Etat affectés exclusivement à un service public trouverait l'appui de l'Association américaine.

Finlande : Non, mais les navires d'Etat devraient payer une rémunération pour les services d'assistance et de sauvetage.

France : Oui.

Italie : Non.

Norvège : Non.

Pays-Bas : Non.

Pologne : Pas d'opinion exprimée.

Suède : C'est une question à régler par les législations nationales dans les Etats qui n'ont pas ratifié la Convention de 1926.

Yougoslavie : Il serait utile d'indiquer le tribunal compétent dans les cas de sauvetage et d'assistance prêtés à un navire de guerre ou à un autre navire public ainsi que de fixer les principes de la Convention de 1910 applicables à ces navires.

En résumant les réponses obtenues, nous constatons que les Associations Nationales qui se sont déclarées en faveur de la révision sont celles de l'Argentine, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne et de la Yougoslavie, — et aussi celle de l'Allemagne, qui s'y joint si les autres le considèrent nécessaire — on pourrait y ajouter la Finlande, tout en tenant compte de ses réserves.

L'Association des Etats-Unis, tout en soulignant qu'elle n'envisage pas de changement dans la loi américaine, admet une révision stipulant « la rémunération pour services de sauvetage à des navires de guerre et des navires d'Etat affectés exclusivement à un service public ».

Les Associations norvégienne et suédoise considèrent qu'on n'a pas besoin de révision, en soutenant que la jurisprudence nationale est à même de trancher le problème.

En d'autres termes, à l'exception de l'Association finlandaise qui, étant donné sa situation spécifique résultant du service des brise-glaces, oppose de fortes objections contre la rémunération des services prêtés par les « navires d'Etat » et des Associations norvégienne et suédoise, qui considèrent que la Convention suffit en elle-même, toutes les autres Associations sont d'accord qu'une révision de la Convention se présenterait comme opportune.

Selon les points de vue exprimés on peut répartir les réponses de ces Associations en deux groupes :

Le premier serait celui préconisant le principe que les navires de guerre et autres navires affectés exclusivement à un service public devraient être soumis aux mêmes règles que les navires de commerce.

Le deuxième groupe serait celui suggérant uniquement la rémunération pour services de sauvetage prêtés à des navires de guerre et des navires d'Etat affectés à un service public.

The second group should be the one which suggest only remuneration for salvage services rendered to a ship of war and to vessels used for a public service.

The first solution has been proposed by the Associations of France, Germany, Italy, Netherlands and Poland; Yugoslavia, although it proposes to apply the same rules to all ships rendering assistance services, suggests that in the case of assistance rendered by a ship of war or a vessel only used for a public service, the Court of the flag should be competent in opposition to point 2, paragraph 1 of Article 3 of the 1926 Convention on the Immunity of State-owned ships. Let us add finally that the French proposal contains a suggestion as to make the same rules of competence and procedure applicable to these ships in order to avoid the system of double jurisdiction presently in force in France (administrative tribunals for men of war and other public vessels and Court of law for private ships).

The second solution is put forward in the replies of the United States Association, which, referring to legal provisions and national practice points out that a foreign ship of war or State-owned vessel is not liable to pay an indemnity for salvage services. In a general way the United States do not claim for compensation relating to salvage services rendered by a ship of war or an other State-owned vessel but according to the Public Vessel Act 1925 the third parties are entitled to claim for salvage services rendered to State-owned ships and other public vessels of the United States. Based upon these facts and taking into account the problem of passive liability of salvage service is settled by the national law, the United States Association admits only amendments of the 1910 Convention as far as they are along the lines of the American law presently in force.

Finland, although — as far as the remuneration for services rendered by ships used for a public service is concerned — it sticks to a principle owing to the particular circumstances of the Baltic Sea and although it admits even to grant to salvors an indemnification equal to their expenses as well as a remuneration to the crew, recognizes the right to remuneration when assistance is rendered by a State-owned ship.

In the Yugoslav reply a particular problem has been pointed out, namely to know whether the Convention is applicable to men of war and other ships used in a public service. This problem will occur mainly if, — in revising the 1910 Convention — according to the suggestions of the Dutch and Italian Associations article 14 is deleted by means of an additional protocol.

Considering all the replies as a whole, some substantial and formal considerations can be put forward.

La première solution a été proposée par les Associations de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Pologne; la Yougoslavie, tout en préconisant la soumission aux mêmes règles de tous les navires prêtant assistance, propose que dans les cas d'assistance fournie à des navires de guerre ou autres navires de service public, la compétence des tribunaux du pavillon soit prévue à l'instar du point 2, par. 1 de l'Art. 3 de la Convention de 1926 sur l'Immunité des Navires d'Etat. Ajoutons enfin, que la proposition française contient la suggestion de prévoir les mêmes règles de compétence et de procédure pour ces navires ce qui ferait éviter le système de double juridiction en vigueur en France à l'heure actuelle (tribunaux administratifs pour les bâtiments de guerre ou autres navires publics, et tribunaux judiciaires pour les navires privés).

La seconde solution est envisagée dans les réponses de l'Association des Etats-Unis, qui, se référant aux dispositions légales et aux usages nationaux signale qu'un navire de guerre étranger ou un navire d'Etat n'est pas obligé de payer une indemnité de sauvetage, tandis que ses propriétaires peuvent réclamer un paiement pour services de sauvetage rendus. D'une manière générale, les Etats-Unis ne réclament pas de compensation pour sauvetage accompli par des navires de guerre ou autres navires d'Etat, mais d'après le Public Vessels Act de 1925, les tiers peuvent dresser une action pour les services de sauvetage prêtés aux navires d'Etat ou autres navires publics des Etats-Unis. En partant de ce fait, et vu que le problème d'obligation passive de rémunération pour services de sauvetage est réglé par la loi nationale, l'Association des Etats-Unis admet la Révision de la Convention de 1910 seulement au sens des dispositions du droit américain en vigueur.

La Finlande, tout en prenant — en ce qui concerne la rémunération quand il s'agit de sauvetage prêté par des navires affectés à des services publics — une position de principe, dictée par les circonstances spécifiques dans la Baltique, et en admettant même la possibilité de concéder aux sauveteurs une indemnité égale à la dépense faite ainsi qu'une rémunération à l'équipage, reconnaît le droit à une rémunération quand l'assistance a été prêtée à des « navires d'Etat ».

Dans la réponse yougoslave un problème particulier a été signalé, à savoir celui de l'applicabilité de la Convention aux navires de guerre et autres navires affectés à un service public. Ce problème se présenterait surtout si, en procédant à la révision de la Convention de 1910 on adopterait les suggestions des Associations italienne et néerlandaise de supprimer dans le protocole additionnel envisagé l'Art. 14 de la Convention.

En considérant toutes les réponses dans leur ensemble, on peut donc en déduire certaines considérations d'ordre substantiel et d'ordre formel.

According to their substance, all the suggestions — in a general way — Finland excepted — and without considering whether Article 14 should be revised or not — agree to grant a right for remuneration where assistance has been rendered by a ship of war or an other state-owned vessel to a private ship. As to the cases where ships of war or other State-owned vessels have been assisted or salvaged, a few Associations, alleging that they never ratified the 1926 Convention (Italy, Netherlands), suggest either to abolish article 14 or to entirely assimilate men of war and vessels engaged in a public service to commercial ships as well when they render assistance or salvage services as when they are assisted or salvaged (Germany, Poland) However, even if that point of view is admitted, the competence of the State of the flag of the assisted ship should be admitted in the case a ship of war or State-owned vessel is concerned, which doubtless has to have the benefit of their immunity.

As far as the form is concerned, those who are in favour of a revision, support unanimously the adoption of an additional Protocol. It is obvious that all the Associations followed the same idea stressed in the Yugoslav reply, i.e. that the possibility should be left open of applying the Convention even without the Additional Protocol in the case where the additional Protocol is not ratified by the same high number of States as the Convention itself, which has been enjoying amongst all the Brussels' Conventions, the most worldwide application.

Considering what has been said before, I think it will be useful to introduce a discussion aiming at suppressing the present Article 14 and substituting to it a new article to be inserted in an additional protocol and giving a solution along the following lines :

- 1°) that the 1910 Convention should be applicable to the cases where assistance or salvage services have been rendered by commercial private owned ships to ships of war or to State-owned ships performing a public service without any commercial aim;
- 2°) that the 1910 Convention should be applicable to the cases where assistance or salvage services have been rendered by ships of war or State-owned ships performing a non-commercial public service to a private owned ship;
- 3°) that confusion should be avoided as to the sole competence of the Court of the State of the flag in matters of salvage and assistance services rendered to a man of war or a State-owned ship engaged in a non-commercial public service, and I am of the opinion that

D'après leur substance, toutes les propositions sont, d'une façon générale, d'accord — à l'exception de la Finlande — d'admettre le droit à une rémunération là où l'assistance a été prêtée par des navires de guerre ou par d'autres navires publics à des navires privés (qu'elles admettent ou non la nécessité de la révision de l'Art. 14. En ce qui concerne les cas où des navires de guerre ou d'autres navires publics ont été l'objet d'opérations d'assistance ou de sauvetage, certaines Associations, alléguant qu'elles n'ont jamais ratifié la Convention de 1926, excluent la possibilité de résoudre ce problème, tandis que d'autres, dont les États respectifs ont ratifié la Convention de 1926 (Italie, Pays-Bas) proposent la suppression de l'Art. 14 ou encore l'assimilation complète des navires de guerre et des navires affectés à un service public avec les navires de commerce, soit qu'ils reçoivent ou qu'ils fournissent l'assistance ou le sauvetage (Allemagne, Pologne). Toutefois, même en admettant ce point de vue, il faudrait certainement prévoir la compétence de l'État du pavillon du navire assisté au cas où il s'agirait d'un navire de guerre ou autres navires d'État affectés à un service public, navires qui, incontestablement, doivent jouir de l'immunité.

En ce qui concerne la forme, ceux qui se sont déclarés pour la Révision, sont unanimement pour l'adoption de celle d'un Protocole Additionnel. Il est évident, que toutes les Associations ont été guidées par la même idée, soulignée dans la réponse yougoslave, notamment qu'il faut garder la possibilité d'appliquer la Convention même sans le Protocole Additionnel au cas où le Protocole n'obtiendrait pas un aussi grand nombre de ratifications que la Convention elle-même, dont l'application a été, entre toutes les Conventions de Bruxelles, la plus universelle.

En considérant tout ce qui a été dit, je crois utile de proposer une discussion sur la suppression de l'Art. 14 actuel et sa substitution par un nouvel article à rédiger dans un protocole additionnel qui donnerait solution aux problèmes suivants :

- 1) Fixer l'application de la Convention de 1910 lorsque des services d'assistance et de sauvetage sont rendus par des navires de commerce à des bâtiments de guerre ou à des navires affectés à un service gouvernemental et non commercial quels qu'ils soient;
- 2) de même fixer l'applicabilité de la Convention lorsque des bâtiments de guerre ou des navires affectés à un service gouvernemental et non commercial ont rendu des services d'assistance et de sauvetage à des navires de commerce;
- 3) pour éviter toute confusion en ce qui concerne la compétence exclusive des juridictions nationales de l'État du pavillon pour la solution des litiges relatifs aux services de sauvetage et d'assistance prêtés aux navires de guerre ou à des navires affectés à un service

this could be realized in following closely the wording of n° 2 of paragraph 1 of Article 3 of the 1926 Convention.

- 4°) that, of course, paragraph 3 of Article 10 of the 1910 Convention should not be applicable to men of war or State-owned ships engaged in a non-commercial public service; this will necessitate a formal reservation;
- 5°) that finally the national legislations should be entitled to fix, as to the men of war and State-owned yachts, in which conditions Article 11 of the 1910 Convention will be applicable to the master of such ships; such reservation should leave liberty to the State of taking into account the particular aims these ships have to serve.

It seems to me that the problems mentioned above would be solved by drafting in the frame of an Additional Protocol a new Article 14 following the lines of the French suggestion and reading :

- « Art. 14. — This Convention shall apply to services of assistance and »
» salvage rendered by a private-owned ship to a ship of war or a State- »
» owned vessel.
» The States will have liberty of asking application of the Convention »
» even in the case a ship of which they are owner has rendered assis- »
» tance or salvage services to private owned ships.
» Concerning claims for assistance or salvage services rendered to men »
» of war, State-owned yachts, inspection crafts, hospital ships, auxiliary »
» ships, supply ships and other crafts owned or operated by a State and »
» solely engaged at the time the claim originates in a public non com- »
» mercial service, the claimants are entitled, to apply to the competent »
» Courts of the State owning or operating the ship.
» Paragraph 3 of Article 10 of this Convention shall not be applicable to »
» the ships mentioned in the previous paragraph of this Article.
» The High Contracting Parties reserve themselves the right of fixing »
» the conditions for applying Article 11 to the masters of ships of war »
» or State-owned yachts. »

Zagreb, 7th February 1959.

V. BRAJKOVIC,
Hon. President of the International Sub-committee.

gouvernemental et non commercial, on devrait explicitement fixer cette compétence, et je crois qu'on pourrait le faire en s'inspirant de très près de la formule employée au n° 2 du par. 1^{er} de l'Art. 3 de la Convention de 1926;

- 4) évidemment l'al. 3 de l'Art. 10 de la Convention de 1910 ne peut pas être appliqué aux navires de guerre et aux navires affectés à un service gouvernemental et non commercial, ce qui impose une réserve explicite dans ce sens;
- 5) enfin, en ce qui concerne les navires de guerre et les yachts d'Etat, il faut réserver aux législations nationales la faculté de déterminer les conditions dans lesquelles l'Art. 11 de la Convention de 1910 sera applicable aux commandants de ces navires, réserve imposée par la nécessité de laisser toute liberté aux Etats de tenir compte des buts particuliers auxquels doivent servir ces navires.

Il me semble qu'on pourrait arriver à la solution des problèmes posés, en formulant un nouvel art. 14 inspiré en partie par la proposition française, sous forme d'un Protocole Additionnel, à savoir :

« Art. 14. — La présente Convention s'applique lorsque des services d'assistance et de sauvetage sont rendus par des navires privés à des bâtiments de guerre ou à des navires d'Etat quels qu'ils soient.

» Les Etats ont la faculté d'en demander également l'application lorsque des navires leur appartenant ont rendu des services d'assistance et de sauvetage à des navires privés.

» Pour les actions du chef d'assistance et de sauvetage relatives aux navires de guerre, yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial, les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat propriétaire du navire ou l'exploitant.

» L'alinéa 3 de l'Art. 10 de la Convention ne trouve pas application aux navires mentionnés à l'alinéa précédent du présent article.

» Les H.P.C. se réservent le droit de déterminer les conditions dans lesquelles l'art. 11 sera applicable aux commandants des navires de guerre et yachts d'Etat. »

Zagreb, le 7 février 1959.

V. BRAJKOVIC,
Président de la Commission Internationale.

LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED
BY NUCLEAR INCIDENTS IN THE COURSE
OF CARRIAGE BY SEA

REPORT OF THE C. M. I.

*submitted to the European Nuclear Energy Agency
of the Organization for European Economic Co-operation.*

1. The C.M.I. are in general agreement with the basic principles adopted by the Steering Committee of the European Nuclear Energy Agency, that is to say —

(a) all liability in respect of nuclear incidents should be channelled to the operator of the nuclear installation;

(b) the proposed Convention should not affect the operation of existing international Conventions, such as the Brussels Convention on Maritime Collisions of 1910 and the Brussels Conventions on Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships of 1924 and 1957.

2. Accordingly the C.M.I. think it necessary to reconcile these principles by enabling the person liable under an existing maritime Convention to enjoy a right of recourse against the operator liable under the proposed Convention, subject to the limitation of the operator's liability under the proposed Convention.

3. The C.M.I. have attempted to give effect to these principles by proposing certain changes in a few of the Articles proposed for the Convention, so as to bring these Articles into line with existing maritime law, without, however, interfering in any way with the guiding principles adopted by the Steering Committee. Attached to this Report is the text proposed by the C.M.I. of certain modifications in Articles 2, 3 and 9 of the Draft Convention, together with a new Article 2 bis.

4. The following is a short explanation of the C.M.I.'s proposals, the references being to the attached text : —

Article 2(a)

The proposed wording of sub-paragraphs (1), (11) and (111) is intended to avoid the restriction of liability to mere physical damage,

without interfering with the duty of the Court to determine according to the applicable law the extent of the consequences for which the operator is liable. The expression « originating from » would seem to be more appropriate in relation to a stationary reactor than the words « coming from », which would seem to be more suited to carriage, which is dealt with in Article 2 (b).

Article 2(b)

The C.M.I. are of the opinion that the proposed Convention should provide that the liability of the operator of a nuclear installation in a Contracting State should pass to another such operator when he takes charge of the substances, but cannot provide that the operator of an installation outside a Contracting State shall assume the liability. For this reason it is proposed that, in the event of carriage to a Non-Contracting State the liability of the original operator shall continue until the goods are discharged in a Non-Contracting State, even though the receiving operator, whose installation is in a Non-Contracting State, may have taken charge of the substances at an earlier stage in the carriage. This is necessary in order to render ineffective against third parties agreements between operators whereby the operator in a Contracting State would avoid liability in respect of the carriage of nuclear materials by sea, even through the waters of Contracting States and on the open seas.

Article 2(c)

This paragraph deals with the converse situation, when the nuclear materials are being carried from a Non-Contracting State to a Contracting State, but excludes liability under the Convention for nuclear incidents occurring before the materials are loaded on board the sea-going ship for carriage from the territory of the Non-Contracting State.

Article 2(d)

In this paragraph the C.M.I. suggest the addition of the words « within the territory of one or more Contracting Parties », so as to avoid the possibility that the paragraph might serve as the foundation of a system under which carriage by sea might only be permitted on the condition that the carrier assumed liability for nuclear incidents instead of, and to the same extent as, the operator. Such a system would be contrary to universal maritime law and practice.

Article 2(f)

The original text proposed by the Steering Committee (Article 2 (d)) causes concern to the C.M.I. because it does not provide for a single nuclear incident arising from the carriage of nuclear material originating from more than one installation and carried in a single ship or in two colliding ships. To deal specifically with damage caused by more than one nuclear incident appears to create confusion and is perhaps unnecessary.

Article 2(g)

The wording proposed by the C.M.I. is only put forward for the purpose of clarification. However, a number of National Associations of the C.M.I. took the view that direct action against Underwriters in respect of liability arising out of the carriage of nuclear materials by sea should only be allowed if it becomes essential because the person liable has become insolvent or has gone into liquidation, or if a judgment against him cannot be enforced. Other National Associations pointed out that « insolvency » and « liquidation » have different meanings in different national systems of law. This question, however, is not primarily one of maritime law. In this connection it should be observed that compulsory insurance may require some restriction of the defences available to the Underwriters if and insofar as the interests of the victims of a nuclear incident might thereby be prejudiced.

Articles 2(h) and (i)

Paragraph (h) sets out the two principles referred to in paragraph 1 of this Report and paragraph (i) provides for the right of recourse of the carrier, shipowner and other persons who may be held liable under existing Conventions or under the law of a Non-Contracting State, which State would not be obliged to apply the proposed O.E.E.C. Convention. A shipowner would be particularly vulnerable to actions in Non-Contracting States because the ship in question or another ship belonging to him would be liable to be arrested in such a State. To preserve the principle of channelling liability, not only the owner of the carrying ship (and the other persons mentioned above) but also of any other ship which may negligently collide with the carrying ship must enjoy the right of recourse against the operator liable under the Convention.

Article 2(j)

This is a new provision intended to prevent the carriage of nuclear materials being regarded in itself as « actual fault or privity » whereby the shipowner and other persons may be deprived of the right to limit their liability in accordance with existing Maritime Conventions and domestic law.

Article 2 bis

This Article introduces the principle of a certificate, without which the carriage of nuclear materials must not be permitted by any Contracting State. The method of enforcement is a matter for public law, and in the view of the large majority of National Associations of the C.M.I. the lack of a certificate should not affect the system of civil liability to be established by the proposed Convention. However, a small minority contended that the lack of a certificate ought to result in the imposition of liability on the carrier if in fact the operator liable under the Convention was not insured as required by the Convention and moreover could not meet his liabilities under the Convention.

The C.M.I. suggest that the Steering Committee should consider the addition of a further provision to the effect that a certificate properly issued by the competent authority of a Contracting State and countersigned by or on behalf of the insurer or financial guarantor should be conclusive proof of the facts required by Article 2 bis to be in the certificate.

Article 3(b)

The only change proposed is the deletion of the word « international » before the word « carriage », because in the absence of a definition the expression « international carriage » has no precise meaning. Furthermore it is thought that liability arising from carriage between places in a single State should also be subject to a uniform limit inasmuch as the results of a nuclear incident in the course of such carriage may very well cause damage outside that State.

One National Association considered that the limit of liability fixed by Article 3 was too low, whilst another National Association advocated an even lower limit because they considered that the risks involved in carriage of nuclear material were substantially less than those of a stationary reactor. The C.M.I. as a whole take the view that this is not primarily a matter for them.

Article 9(a)

This Article is intended to reproduce the effect of paragraphs (a), (b) and (c) of the O.E.E.C. draft, but to avoid conferring exclusive jurisdiction on the Courts of Non-Contracting States, which could only result in a failure to apply the Convention.

The C.M.I.'s proposal is based on the assumption that the definition of « nuclear incident » in Article 1 (a), which now appears to be ambiguous, will be amended so as to make it clear that the occurrence referred to is the initial incident involving the nuclear material and not any subsequent incident ultimately leading to the personal injury or damage. For example, if an occurrence on a ship carrying nuclear materials on the open seas results in persons on a nearby shore being injured by subsequent radio-activity, it should be made clear that the nuclear incident means the incident in the ship, occurring on the high seas, and not the subsequent incidents on shore which finally lead to the injury of the victims. The C.M.I. understand that it is by no means impossible for radioactive particles to be carried some considerable distance by air disturbed by a fire or explosion or by other means.

Article 9(b)

This is a new provision added for the purpose of avoiding any possibility of interference with national law relating to jurisdiction in actions of recourse, referred to in the proposed Article 2 (i).

This is a matter of procedure which, in the view of the C.M.I. should be left to the national law, so as not to preclude the person liable under this Convention from being made a party to the action against the shipowner or other person if the *lex fori* so permits. For example, a ship which, by its negligent navigation, has caused a collision resulting in a nuclear incident, may be arrested at its next port of call and may be held liable for the damage under the Brussels Collision Convention of 1910. If so, it is convenient for all concerned that the operator liable under the Convention should be made a party to the action if the *lex fori* so permits.

5. The C.M.I. are aware that the proposed Convention will not afford adequate protection to the general public, including passengers and ships crews, unless and until the Convention is extended beyond the confines of the members of O.E.E.C. and receives world-wide application. The C.M.I. wish it to be known that their services are available for achieving this result in relation to maritime law. Furthermore, the C.M.I. remain at the disposal of the Steering Committee of

E.N.E.A. to clear up any questions which may arise out of this Report or the annexed draft Clauses, and in order to avoid any possible misunderstanding the C.M.I. would be grateful if they could be given the further opportunity of commenting on any revised text in English or French which may be adopted by the Steering Committee, in view of the peculiar legal conceptions and terminology of the law maritime.

Antwerp, March 2nd 1959.

THIRD PARTY LIABILITY IN THE FIELD OF NUCLEAR ENERGY

O.E.E.C. — DRAFT CONVENTION

as revised by the C.M.I. - 1st March 1959.

Preamble

The Governments of

Considering that the European Nuclear Energy Agency established within the framework of the Organization for European Economic Co-operation (hereinafter referred to as the « Organization »), is charged to encourage the elaboration and harmonization of legislation relating to nuclear energy in participating countries, in particular with regard to third party liability and insurance against atomic risks;

Desirous of ensuring adequate and equitable compensation for persons who suffer damage caused by nuclear incidents whilst taking the necessary steps to ensure that the development of the production and uses of nuclear energy for peaceful purposes is not thereby hindered;

Convinced of the need for unifying the basic rules applying in the various countries to the liability incurred for such damage, whilst leaving these countries free to take, on a national basis, any additional measures which they deem appropriate including the application of the provisions of this Convention to damage not covered therein;

Have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of this Convention :

(a) « Nuclear incident » means any occurrence causing damage arising out of or resulting from the radioactive, toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or radioactive products or waste.

(b) « Nuclear installation » means reactors, other than those comprised in any means of transport; factories for the manufacture, processing or reprocessing, not including mining or milling, of nuclear fuel; factories for the separation of isotopes of nuclear fuel; facilities

for the storage of nuclear fuel or radioactive products or waste; and such other installations in which there are nuclear fuel or radioactive products or waste as the Steering Committee of the European Nuclear Energy Agency (hereinafter referred to as the « Steering Committee ») shall from time to time determine.

(c) « Nuclear fuel » means fissionable material in the form of uranium metal, alloy, or chemical compound, plutonium metal, alloy, or chemical compound, and such other fissionable material as the Steering Committee shall from time to time determine.

(d) « Radioactive products or waste » means any radioactive material produced in or made radioactive by exposure to the radiation incidental to the process of producing or utilizing nuclear fuel, except nuclear fuel, and except radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purpose. Provided that incidents involving such radio-isotopes in nuclear installations shall be deemed to be nuclear incidents for the purposes of this Convention.

(e) « Operator » means the person considered as the operator of a nuclear installation by the competent public authority.

Article 2

(a) The operator of a nuclear installation shall be liable in conformity with the provisions of this Convention, for :

- (1) loss of life of or personal injury to, any person;
- (11) loss of or damage to any property other than property which is held by the operator or in his custody or under his control and which is so held in connection with, and at the site of, such installation; and
- (111) infringements of any rights, and any other loss, damage or liability incurred by the Claimant.

(hereinafter together referred to as « such damage ») upon proof that such damage was caused by a nuclear incident involving nuclear fuel or radioactive products or waste in or originating from such installation which have not at the time of the nuclear incident been taken in charge by another operator.

(b) The operator of a nuclear installation shall also be liable in conformity with the provisions of this Convention, for such damage, upon proof that such damage was caused by a nuclear incident occurring in the course of the carriage of and involving nuclear fuel or radioactive products or waste, coming from such installation until the nuclear fuel or radioactive products or waste involved shall have been.

either (1) taken in charge by the operator of nuclear installation situated within a Contracting State, who shall be liable in conformity with the provisions of this Convention in respect of nuclear incidents occurring thereafter :
or (11) discharged in a Non-contracting State.

(c) Where nuclear fuel or radioactive products or waste are sent from a nuclear installation situated outside the territory of the Contracting Parties to a nuclear installation situated within such territory, the operator of the latter installation shall be liable in conformity with the provisions of this Convention in respect of any nuclear incident occurring after the nuclear fuel or radioactive products or waste shall have been loaded on board the seagoing ship for carriage from the territory of the Non-Contracting State.

(d) However, where the carriage within the territory of one or more of the Contracting Parties is performed pursuant to a licence or authorization granted in accordance with national legislation which provides that the person so licenced or authorised shall be exclusively liable, such person shall be considered as the operator liable in accordance with this Convention.

(e) If the nuclear fuel or radioactive products or waste involved in a nuclear incident have been in more than one nuclear installation, only the operator of the installation in which the nuclear fuel or radioactive products or waste are at the time such damage is caused, or if they were not in a nuclear installation at that time, only the operator of the last installation in which they were (or the operator liable in accordance with paragraph (b) or (c) of this Article), shall be liable.

(f) If such damage gives rise to liability of more than one operator in accordance with this Convention, the liability of the several operators shall be joint and several, but the liability of any one operator shall not exceed the limit referred to in Article 3.

(g) A right to compensation under this Convention may be exercised only against the operator or operators liable in accordance with this Convention, or, if a direct right of action against the insurer or other financial guarantor referred to in Article 6 is given by the national law of the Court exercising jurisdiction under Article 9, it may be exercised against such insurer or other financial guarantor.

(h) No other person shall be liable for such damage but this provision shall not affect any international agreement opened for signature before this Convention comes into force.

(i) Subject to the limitation of liability provided for in Article 3, any carrier and any owner, charterer, manager or operator of a ship shall be entitled to be held harmless and indemnified by the operator liable under this Convention for any sums in respect of any such damage for which that carrier or other person is obliged to pay

- (1) under any such international agreement as is referred to in the foregoing paragraph or
- (11) under the law of a Non-Contracting State.

(j) The mere fact of carrying nuclear fuel or radioactive products or waste shall neither be considered as an act constituting actual fault or privity of any person nor deprive him of his rights or defences under any other Convention, Statute or Law.

(k) The operator shall have a right of recourse only :

- (1) if such damage results from an act or omission done with intent to cause damage, against the person who so acts or omits to act, unless the national law applicable excludes such right or recourse; or
- (11) if so provided expressly by contract.

(l) Where provisions of national health insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems comprehend compensation for such damage caused by a nuclear incident, rights of beneficiaries under, and rights of recourse against operators by virtue of, such systems shall be determined by the national law applicable.

Article 2 bis

In respect of carriage of nuclear fuel or radioactive products or waste to or from the territory of a Contracting State the operator liable in accordance with this Convention shall provide a certificate issued by the competent authority of the Contracting State in the territory of which his nuclear installation is situated.

The Certificate shall contain —

- (1) The name and address of the person liable under this Convention;
- (2) The name and address of the insurer or financial guarantor furnishing the security required by Article 6;
- (3) The nature and amount of such security.

The Certificate shall be countersigned by or on behalf of the insurer or financial guarantor aforementioned.

Article 3

(a) The aggregate of compensation required to be paid in respect of such damage caused by any single nuclear incident shall not exceed the maximum liability established in accordance with this Article.

(b) The maximum liability of the operator in respect of such damage caused by any single nuclear incident shall be 15,000,000 European Monetary Agreement units of account as defined at the date

of this Convention, provided that in respect of a nuclear incident not occurring in the course of carriage, any Contracting Party, taking into account the possibilities for the operator of obtaining the insurance or other financial security required pursuant to Article 6 (a), may establish by national legislation a greater or lesser amount, but in no event less than 5,000,000 such units. The sums mentioned above may be converted into any national currency in round figures.

(c) Any interest and costs awarded by a Court in actions for compensation under this Convention shall not be considered to be compensation for the purpose of this Convention and shall be payable by the operator in addition to any sum for which he is liable in accordance with this article.

Article 4

(a) Periods of limitation for actions for compensation under this Convention shall be ten years from the date of the nuclear incident, but any Contracting Party may, by national legislation, establish a shorter period either from the date at which the person suffering the damage has knowledge or from the date at which he may reasonably be presumed to have knowledge of both the damage and the person liable, provided that the period of ten years shall not, except in accordance with paragraph (b) of this Article, be exceeded.

(b) Any Contracting Party may, by national legislation, establish a period of limitation longer than ten years if it has taken measures to provide for indemnification of the operator in respect of any actions for compensation introduced after the expiry of the period of ten years.

Article 5

Except as any Contracting Party may provide to the contrary, the operator shall not be liable for damage caused by a nuclear incident due to an act of armed conflict, invasion, civil war, insurrection, or a grave natural disaster of an exceptional character.

Article 6

(a) To cover the liability provided for in Articles 2, 3, and 4, the operator shall be required to have and maintain insurance or other financial security of the amount established in accordance with Article 3 and of such type and terms as the competent public authority shall specify.

(b) No insurer or other financial guarantor shall suspend or terminate such insurance or other financial security provided for in paragraph (a) of this Article without giving notice in writing of at least two months to the competent public authority.

(c) The sums provided as insurance or other financial security may be drawn upon only for compensation for damage caused by nuclear incidents.

Article 7

The nature, form, and extent of the compensation, within the limits of this Convention, as well as the equitable distribution thereof, shall be governed by the national law applicable.

Article 8

Compensation payable under this Convention and sums provided as insurance or other financial security in accordance with Article 6 shall be freely transferable between the monetary areas of the Contracting Parties.

Article 9

(a) Jurisdiction over actions for compensation under this Convention shall lie only with the Courts of the country where the nuclear installation of the operator liable is situated or in the case of carriage to which Article 2 (d) applies of the country issuing the licence or authorization therein referred to.

However, in the case of a nuclear incident, occurring in the course of carriage, if the nuclear fuel or radioactive products or waste involved are at the time of the nuclear incident within the territory or territorial sea of a Contracting State, jurisdiction shall only lie with the Courts of that State.

(b) Nothing in this Article shall affect jurisdiction over actions for recourse under this Convention.

(c) Judgments entered by the competent Court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that Court, become enforceable in any of the other Contracting Parties as soon as the formalities required by the Contracting Party concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings. The foregoing provisions shall not apply to interim judgments.

Article 10

(a) The provisions of this Convention shall be applied without any discrimination based upon nationality, domicile, or residence.

(b) In all matters both substantive and procedural not governed by such provisions, national law shall apply.

(c) Such national law shall be applied without any discrimination based upon nationality, domicile, or residence.

Article 11

(a) Any Contracting Party may take such measures as it considers desirable to provide additional compensation in respect of damage caused by nuclear incidents occurring in its territory.

(b) If any such measures are taken by any Contracting Party, the additional compensation shall be made available without discrimination to any nationals of the Contracting Parties in respect of damage suffered within its territory, except in so far as such compensation includes benefits deriving from national health insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems.

(c) The application of such measures in respect of damage suffered within the territory of another Contracting Party, to nationals of other Contracting Parties shall be determined by agreement between the Contracting Party taking such measures and such other Contracting Parties.

Article 12

Decisions taken by the Steering Committee under Article 1 (b) and (c) of this Convention shall be adopted by mutual agreement of the members representing the Contracting Parties.

Article 13

Any dispute arising between two or more Contracting Parties concerning the interpretation of this Convention shall be examined by the Steering Committee and in the absence of friendly settlement shall, upon the request of a Contracting Party concerned, be submitted to the Tribunal established by the Convention of 20th. December, 1957, on the Establishment of a Security Control in the Field of Nuclear Energy.

Article 14

(a) This Convention shall be ratified. Instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

(b) This Convention shall come into force upon the deposit of instruments of ratification by not less than five of the Signatories. For each Signatory ratifying thereafter, this Convention shall come into force upon the deposit of its instrument of ratification.

Article 15

Amendments to this Convention shall be adopted by mutual agreement of all the Contracting Parties. They shall come into force when ratified or confirmed by two-thirds of the Contracting Parties. For each Contracting Party ratifying or confirming thereafter, they shall come into force at the date of such ratification or confirmation.

Article 16

(a) The Government of any Member or Associate country of the Organization which is not a Signatory to this Convention may accede thereto, by notification addressed to the Secretary-General of the Organization.

(b) The Government of any other country which is not a Signatory to this Convention may accede thereto by notification addressed to the Secretary-General of the Organization and with the unanimous assent of the Signatories. Such accession shall take effect from the date of such assent.

Article 17

Any Contracting Party may terminate the application of this Convention to itself by giving twelve months notice to that effect to the Secretary-General of the Organization.

Article 18

Any Contracting Party may, at the time of signature or ratification of or accession to this Convention, or at any later date, notify the Secretary-General of the Organization that this Convention shall apply to any territory or territories which are mentioned in the notification

and for whose international relations the Contracting Party is responsible. Any such notification may in respect of any territory or territories mentioned therein be withdrawn or modified by notification to the Secretary-General of the Organization.

Article 19

It is understood that when an instrument of ratification or accession is deposited by any Signatory or acceding Government, such Signatory or Government will be in a position under its own law to give effect to the provisions of this Convention.

Article 20

The Secretary-General of the Organization shall give notice to all Signatories and acceding Governments of the receipt of any instrument of ratification, accession, notification under Article 18, withdrawal, and decisions of the Steering Committee under Article 1 (b) and (c). He shall also notify them of the date on which this Convention and any amendment thereto comes into force.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries, duly empowered, have signed the present Convention.

Done in Paris, this day of Nineteen Hundred and Fifty Nine, in the English and French languages, both texts being equally authentic, in a single copy which shall remain deposited with the Secretary-General of the Organization for European Economic Co-operation by whom certified copies will be communicated to all Signatories.

C.M.I. AMENDMENTS TO O.E.E.C. DRAFT
CONVENTION ON THIRD PARTY LIABILITY
IN THE FIELD OF NUCLEAR ENERGY

(1st March 1959)

(O E E C D R A F T)

Article 2

(a) The operator of a nuclear installation shall be liable, in conformity with the provisions of this Convention, for :

- (i) damage to any person; and
- (ii) damage to any property other than property which is held by the operator or in his custody or under his control and which is so held in connection with, and at the site of, such installation,

upon proof that such damage was caused by a nuclear incident involving nuclear fuel or radioactive products or waste in or coming from such installation, which have not at the time of the nuclear incident been taken in charge by another operator.

(b) The operator of a nuclear installation shall also be liable, in conformity with the provisions of this Convention, for such damage, upon proof that such damage was

(C M I D R A F T)

Article 2

(a) The operator of a nuclear installation shall be liable in conformity with the provisions of this Convention, for :

- (i) loss of life of, or personal injury to, any person;
- (ii) loss of or damage to any property other than property which is held by the operator or in his custody or under his control and which is so held in connection with, and at the site of, such installation; and
- (iii) infringements of any rights, and any other loss, damage or liability incurred by the Claimant

(hereinafter together referred to as «such damage »») upon proof that such damage was caused by a nuclear incident involving nuclear fuel or radioactive products or waste in or originating from such installation which have not at the time of the nuclear incident been taken in charge by another operator.

(b) The operator of a nuclear installation shall also be liable in conformity with the provisions of this Convention, for such damage, upon proof that such damage was

caused by a nuclear incident occurring in the course of the carriage of and involving nuclear fuel or radioactive products or waste coming from such installation until the nuclear fuel or radioactive products or waste involved have been taken in charge by another operator.

Provided that :

(i) Where nuclear fuel or radioactive products or waste are sent from an installation situated outside the territory of the Contracting Parties, the operator of the nuclear installation for which they are destined shall be liable; and

(ii) Where the carriage is performed pursuant to a licence or authorization granted in accordance with national legislation which provides that the person so licensed or authorized shall be exclusively liable, such person shall be considered as the operator liable in accordance with this Convention.

caused by a nuclear incident occurring in the course of the carriage of and involving nuclear fuel or radioactive products or waste, coming from such installation until the nuclear fuel or radioactive products or waste involved shall have been —

either (i) taken in charge by the operator of a nuclear installation situated within a Contracting State, who shall be liable in conformity with the provisions of this Convention in respect of nuclear incidents occurring thereafter :
or (ii) discharged in a Non-Contracting State.

(c) Where nuclear fuel or radioactive products or waste are sent from a nuclear installation situated outside the territory of the Contracting Parties to a nuclear installation situated within such territory, the operator of the latter installation shall be liable in conformity with the provisions of this Convention in respect of any nuclear incident occurring after the nuclear fuel or radioactive products or waste shall have been loaded on board the sea-going ship for carriage from the territory of the Non-Contracting State.

(d) However, where the carriage within the territory of one or more of the Contracting Parties is performed pursuant to a licence or authorization granted in accordance with national legislation which provides that the person so licensed or authorized shall be exclusively liable, such person shall be considered as the operator liable in accordance with this Convention.

(c) If the nuclear fuel or radioactive products or waste involved in a nuclear incident have been in more than one nuclear installation only the operator of the installation in which the nuclear fuel or radioactive products or waste are at the time such damage is caused, or if they were not in a nuclear installation at that time, only the operator of the last installation in which they were (or the operator liable in accordance with paragraph (b) of this Article), shall be liable.

(d) If such damage is caused by more than one nuclear incident and gives rise to liability of more than one operator in accordance with this Convention, the liability of the several operators shall be joint and several, but the liability of any one operator shall not exceed the amount established in respect to him in accordance with Article 3.

(e) A right to compensation for such damage may be exercised only against the operator or operators liable in accordance with this Convention, or, if a direct right of action against the insurer or other financial guarantor referred to in Article 6 is given by the national law (either of the place where the nuclear installation is situated, or, in the case of nuclear incidents occurring in the course of carriage, of the place where the nuclear fuel or radioactive products or waste involved were at the time of the nuclear incident) it may be exercised against such insurer or other financial guarantor.

(f) No other person shall be liable to pay compensation for any such damage for which an operator

(e) If the nuclear fuel or radioactive products or waste involved in a nuclear incident have been in more than one nuclear installation only the operator of the installation in which the nuclear fuel or radioactive products or waste are at the time such damage is caused, or if they were not in a nuclear installation at that time, only the operator of the last installation in which they were (or the operator liable in accordance with paragraph (b) of this Article), shall be liable.

(f) If such damage gives rise to liability of more than one operator in accordance with this Convention, the liability of the several operators shall be joint and several, but the liability of any one operator shall not exceed the limit referred to in Article 3.

(g) A right to compensation under this Convention may be exercised only against the operator or operators liable in accordance with this Convention, or, if a direct right of action against the insurer or other financial guarantor referred to in Article 6 is given by the national law of the Court exercising jurisdiction under Article 9, it may be exercised against such insurer or other financial guarantor.

(h) No other person shall be liable for such damage but this provision shall not affect any in-

is liable in accordance with this Convention.

ternational agreement opened for signature before this Convention comes into force.

(i) Subject to the limitation of liability provided for in Article 3, any carrier and any owner, charterer, manager or operator of a ship shall be entitled to be held harmless and indemnified by the operator liable under this Convention for any sums in respect of any such damage for which that carrier or other person is obliged to pay

- (i) under any such international agreement as is referred to in the foregoing paragraph or
- (ii) under the law of a Non-Contracting State.

(j) The mere fact of carrying nuclear fuel or radioactive products or waste shall neither be considered as an act constituting actual fault or privity of any person nor deprive him of his rights or defences under any other Convention, Statute or Law.

(g) The operator shall have a right of recourse only :

- (i) if such damage results from an act or omission done with intent to cause damage, against the person who so acts or omits to act, unless the national law applicable excludes such right of recourse; or
- (ii) if so provided expressly by contract.

(h) Where provisions of national health insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems comprehend compensation for such damage caused by a nuclear incident, rights of beneficiaries un-

(k) The operator shall have a right of recourse only :

- (i) if such damage results from an act or omission done with intent to cause damage, against the person who so acts or omits to act, unless the national law applicable excludes such right of recourse; or
- (ii) if so provided expressly by contract.

(l) Where provisions of national health insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems comprehend compensation for such damage caused by a nuclear incident, rights of beneficiaries under,

der, and rights of recourse against operators by virtue of such systems shall be determined by the national law applicable.

and rights of recourse against operators by virtue of such systems shall be determined by the national law applicable.

Article 2 bis

In respect of carriage of nuclear fuel or radioactive products or waste to or from the territory of a Contracting State the operator liable in accordance with this Convention shall provide a certificate issued by the competent authority of the Contracting State in the territory of which his nuclear installation is situated.

The Certificate shall contain —

- (1) The name and address of the person liable under this Convention;
- (2) The name and address of the insurer or financial guarantor furnishing the security required by Article 6;
- (3) The nature and amount of such security.

The Certificate shall be countersigned by or on behalf of the insurer or financial guarantor aforementioned.

Article 3

(a) The aggregate of compensation required to be paid in respect of such damage caused by any single nuclear incident shall not exceed the maximum liability established in accordance with this Article.

(b) The maximum liability of the operator in respect of such damage caused by any single nuclear incident shall be 15,000,000 European Monetary Agreement units of ac-

Article 3

(a) The aggregate of compensation required to be paid in respect of such damage caused by any single nuclear incident shall not exceed the maximum liability established in accordance with this Article.

(b) The maximum liability of the operator in respect of such damage caused by any single nuclear incident shall be 15,000,000 European Monetary Agreement units of ac-

count as defined at the date of this Convention, provided that (in respect of a nuclear incident not occurring in the course of international carriage,) any Contracting Party, taking into account the possibilities for the operator of obtaining the insurance or other financial security required pursuant to Article 6 (a), may establish by national legislation a greater or lesser amount, but in no event less than 5,000,000 such units. The sums mentioned above may be converted into any national currency in round figures.

(c) Any interest and costs awarded by a Court in actions for compensation under this Convention shall not be considered to be compensation for the purpose of this Convention and shall be payable by the operator in addition to any sum for which he is liable in accordance with this article.

Article 9

(a) Jurisdiction over actions for compensation under Article 2 (e) of this Convention shall lie only with the courts of the country where the nuclear installation of the operator liable is situated.

(b) In the case of nuclear incidents occurring in the course of carriage, such jurisdiction shall, except as otherwise provided in paragraph (c) of this Article lie with the courts of the country where the nuclear fuel or radioactive products or waste involved were at the time of the nuclear incident.

(c) If the nuclear incident occurs in the course of carriage on the high

count as defined at the date of this Convention, provided that in respect of a nuclear incident not occurring in the course of carriage, any Contracting Party, taking into account the possibilities for the operator of obtaining the insurance or other financial security required pursuant to Article 6 (a), may establish by national legislation a greater or lesser amount, but in no event less than 5,000,000 such units. The sums mentioned above may be converted into any national currency in round figures.

(c) Any interest and costs awarded by a Court in actions for compensation under this Convention shall not be considered to be compensation for the purpose of this Convention and shall be payable by the operator in addition to any sum for which he is liable in accordance with this article.

Article 9

(a) Jurisdiction over actions for compensation under this Convention shall lie only with the Courts of the country where the nuclear installation of the operator liable is situated or in the case of carriage to which Article 2 (d) applies of the country issuing the licence or authorization therein referred to.

However, in the case of a nuclear incident, occurring in the course of carriage, if the nuclear fuel or radioactive products or waste involved are at the time of the nuclear incident within the territory or territorial sea of a Contracting State, jurisdiction shall only lie with the Courts of that State.

seas, or if the place where the nuclear fuel or radioactive products or waste involved were at the time of the nuclear incident cannot be determined, jurisdiction shall lie with the courts of the country where the nuclear installation of the operator liable in accordance with Article A(b) and 2(b)(i) is situated, or, if Article 2(b)(ii) is applicable, with the Courts of the country granting the licence or authorization referred to therein.

(d) Judgments entered by the competent Court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that Court, become enforceable in any of the other Contracting Parties as soon as the formalities required by the Contracting Party concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings. The foregoing provisions shall not apply to interim judgments.

(b) Nothing in this Article shall affect jurisdiction over actions for recourse under this Convention.

(c) Judgments entered by the competent Court under the provisions of this Convention after trial, or by default, shall, when they have become enforceable under the law applied by that Court, become enforceable in any of the other Contracting Parties as soon as the formalities required by the Contracting Party concerned have been complied with. The merits of the case shall not be the subject of further proceedings. The foregoing provisions shall not apply to interim judgments.

PROVISIONAL REPORT
OF THE RESTRICTED SUB-COMMITTEE
RELATING TO
LIABILITY OF OPERATORS OF NUCLEAR SHIPS

A.

There are three Conventions at present under discussion dealing with nuclear liabilities :

1. A Convention which the Organization for European Economic Cooperation (O.E.E.C.) is preparing for application to O.E.E.C. Countries.

2. A Convention which the International Atomic Energy Agency of the United Nations has under consideration, intended ultimately to be of world-wide application.

3. A Convention under preparation by Euratom which is intended to be complementary to the O.E.E.C. Convention and to apply only to Euratom Countries.

In addition to these Conventions legislation is now being considered in certain countries, which deals with the liabilities of the operators of land reactors. In addition the United States has provided an indemnity for the s/s « SAVANNAH » which is of world-wide application.

Hitherto none of the Conventions or legislation deal with the question of the liability of operators of nuclear ships.

It is known that a number of nuclear ships, at present all Government-owned, are already in service and it is apparent that the time is not far off when a larger number of nuclear ships will be constructed and operated for commercial purposes. It is to be expected that such vessels will ultimately be operated by private interests. It is, therefore, the view of the Comité Maritime International that it is a matter of urgency that the liability of those who operate floating reactors should be most carefully considered and that at an early date a draft international Convention, intended to be of world-wide application, be produced.

B.

Such a Convention will deal primarily with a matter of supreme public interest and for this reason it must be acceptable to all Governments concerned.

RAPPORT PROVISOIRE DE LA
SOUS-COMMISSION RESTREINTE RELATIF A LA
RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS
DE NAVIRES NUCLEAIRES

A.

L'on examine à présent trois Conventions relatives à des responsabilités nucléaires, à savoir :

- 1°) une Convention préparée par l'Organisation Européenne de Coopération Economique (O.E.C.E.) qui devra être appliquée aux Etats de l'O.E.C.E.;
- 2°) une Convention soumise à l'examen de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique de Nations Unies, destinées à connaître dans son stade final une application universelle;
- 3°) une Convention préparée par l'Euratom qui doit être le complément de la Convention de l'O.E.C.E. et être appliquée uniquement aux Etats de l'Euratom.

En plus de ces Conventions certains pays envisagent actuellement une législation qui devra régir les obligations des exploitants de réacteurs terrestres; en outre, les Etats-Unis ont institué un système d'indemnisation pour le « Savannah », système qui a une application universelle.

Jusqu'à présent aucune des Conventions ou législations ne s'occupe de la responsabilité des exploitants de navires nucléaires.

Il est de notoriété qu'un certain nombre de navires nucléaires — qui sont actuellement tous des navires d'Etat — sont déjà en service et il est clair que l'époque n'est pas très éloignée où un nombre plus considérable de navires nucléaires sera construit et exploité à des fins commerciales. On peut s'attendre à ce que de tels navires soient exploités en fin de compte par des intérêts privés. C'est la raison pour laquelle le Comité Maritime International est d'avis qu'il est urgent que la responsabilité de ceux qui exploiteront des réacteurs flottants soit examinée avec un maximum de soins et que soit établi à une date rapprochée un projet de Convention internationale destinée à connaître une application universelle.

B.

Pareille Convention s'occupera avant tout d'une question d'un intérêt public suprême et c'est la raison pour laquelle tous les Gouvernements intéressés devraient pouvoir y souscrire.

In preparing this draft, therefore, we have put to the forefront of our consideration the following vital factors :

1. The protection of the public.
2. The feasibility of the operation of nuclear ships by private interests on a commercial basis.
3. The protection of conventional ships.
4. The vital necessity of unifying the law upon this topic throughout the world.

C.

In our draft Convention we have made no affirmative provision with regard to Governmental licensing, because this is a matter, in our opinion, essentially for the Governments concerned. Nevertheless we must assume that no nuclear ship will be allowed to operate except under stringent license by the appropriate Government Authority. The conditions under which such licenses will be granted will, we profoundly hope, be internationally agreed. Primarily we assume that such conditions will be directed towards the maintenance of very high standards of health and safety in the design, construction and operation of the reactor. Because we consider the point of such importance, we have assumed that no such license will be granted unless the licensing Authority has satisfied itself that the financial security required under the Convention shall be at all times available for the compensation of any victims of a nuclear incident without any restriction whatsoever. We have further assumed that the licensing Authority will be a Governmental Authority and have found it necessary to provide in the Convention that the « licensing State » is that « which has licenced, registered, or otherwise given authority for the operation of the nuclear vessel ».

D.

In framing this Convention we are conscious that it does in some respects conflict with a number of earlier international maritime Conventions, some of many years standing; it is our intention that where such conflict arises this Convention shall always prevail. We appreciate that ultimately it will be necessary for a number of these Conventions to be amended by the Diplomatic Conference in Brussels.

En préparant le présent projet nous avons donc mis au premier plan de nos considérations les facteurs suivants d'une importance vitale:

- 1°) la protection du public;
- 2°) la possibilité d'exploitation des navires nucléaires par des intérêts privés sur une base commerciale;
- 3°) la protection des navires traditionnels;
- 4°) la nécessité vitale d'une loi uniforme régissant cette matière à travers le monde entier.

C.

Dans notre projet nous n'avons pas repris de disposition positive concernant l'octroi de licences par les Gouvernements, parce que cette question concerne, à notre sens avant tout les Gouvernements eux-mêmes. Toutefois, nous devons tenir pour établi que l'exploitation d'aucun navire nucléaire ne sera autorisée à moins qu'une licence soumise à des règles rigoureuses n'ait été accordée par l'autorité gouvernementale compétente. Les conditions dans lesquelles pareilles licences seront accordées feront l'objet — nous l'espérons avec force — d'un accord international. Tout d'abord il semble certain que les conditions visées tendront au maintien de critères très rigoureux de protection physique et matérielle dans la conception, la construction et l'exploitation du réacteur. Etant donné que nous estimons qu'il s'agit d'un point d'importance capitale, nous avons tenu pour établi qu'aucune licence ne sera accordée aussi longtemps que l'autorité qui accorde la licence ne s'est pas assurée que la garantie financière requise par la Convention sera de tout temps disponible pour l'indemnisation des victimes de l'accident nucléaire sans aucune restriction. Nous avons considéré que l'autorité qui accordera la licence sera une autorité gouvernementale; c'est pourquoi nous avons cru nécessaire de préciser dans la Convention que l'Etat d'immatriculation est celui qui « accorde la licence, procède à l'immatriculation ou autorise d'une autre manière l'exploitation d'un navire nucléaire. »

D.

Il ne nous a guère échappé, lorsque nous avons rédigé la présente Convention, que celle-ci entre en conflit sur certains points avec un certain nombre de Conventions maritimes internationales antérieures dont certaines sont en vigueur depuis de nombreuses années; dans notre esprit la présente Convention devra toujours avoir le pas chaque fois qu'un conflit surgit. Nous nous rendons compte qu'en fin de compte il sera nécessaire de faire amender un certain nombre de ces Conventions par la Conférence Diplomatique de Bruxelles.

E.

We conceive that the fundamental principles upon which the Convention should be based are as follows :

1. The operator of a nuclear ship should be absolutely liable, without regard to fault on his part or on the part of those for whom he may be vicariously responsible, for nuclear damage as defined in the Convention. In following this principle which we find to be that upon which the above mentioned Conventions and legislation are all based, we have attempted to give it the widest possible application and we have only allowed one exception, namely that of « war, hostilities, civil war or insurrection ».

2. This absolute liability is also to be exclusive. No person other than the operator of the nuclear ship should be liable for nuclear damage, even if that damage was caused by the negligence of the person suffering damage, or by the negligence of those for whom he is responsible.

3. This absolute and exclusive liability must, however, be subject to some limit in amount and in time.

4. Whatever limit in amount be ultimately decided upon it is essential that the operator of the nuclear ship be compelled to effect and maintain insurance (or other financial security) to compensate those suffering damage by reason of a nuclear incident in the maximum amount obtainable upon the commercial world market.

We appreciate that these principles conflict with traditional concepts of law. But we find that this is an entirely new problem and that the paramount consideration, which is that, in the event of a nuclear casualty, the victims shall receive proper compensation, requires that the sole and exclusive liability falls upon one person; that person must be readily accessible for the purpose of compensation and must be covered by adequate financial security. If one introduces into this scheme ideas of contribution or liability dependant upon negligence, it is our opinion that this object will not be achieved.

F.

In parenthesis we would observe that it is indeed likely that the operator of a nuclear ship which causes nuclear damage would in many jurisdictions be held liable merely by reason of the fact that he was responsible for operating a nuclear vessel.

E.

Nous estimons que la Convention devrait être basée sur les principes fondamentaux que voici :

- 1°) L'exploitant d'un navire nucléaire devra être responsable des dommages nucléaires, tels qu'ils sont définis par la Convention, d'une manière absolue sans égard à sa faute ou à celle des personnes dont il est civilement responsable.
En adoptant ce principe que nous avons trouvé à la base des Conventions et législations précitées, nous nous sommes efforcés de lui donner une application aussi large que possible et nous n'avons admis qu'une seule exception, à savoir « guerre, hostilités, guerre civile ou insurrection ».
- 2°) Cette responsabilité absolue devra également être exclusive. Aucune personne autre que l'exploitant du navire nucléaire ne devrait être responsable de dommages nucléaires, même si ces dommages ont été causés par la négligence de la victime ou par la négligence de personnes dont la victime répond.
- 3°) Toutefois, cette responsabilité absolue et exclusive doit être soumise à une limitation de montant et de temps.
- 4°) Quelque soit le chiffre-limite de la responsabilité ultérieurement adopté, il est essentiel que l'exploitant d'un navire nucléaire soit obligé de fournir et de maintenir une assurance (ou autre garantie financière) afin d'indemniser les victimes d'un incident nucléaire jusqu'à concurrence du montant le plus élevé qui puisse être couvert sur le marché mondial commercial.

Nous nous rendons compte que ces principes sont en conflit avec les conceptions juridiques traditionnelles mais nous sommes d'avis qu'il s'agit ici d'un problème complètement neuf et que la considération suprême — à savoir qu'en cas de sinistre nucléaire les victimes obtiennent une indemnisation adéquate — exige qu'une seule personne supporte cette responsabilité absolue et unique; il faut que le recours contre cette personne pour réparation du préjudice soit facile et qu'elle soit couverte par une garantie financière adéquate. Si l'on introduit dans ce système juridique la notion de responsabilité ou de contribution basée sur la faute, nous considérons que l'objectif ne sera pas atteint.

F.

Entre parenthèses nous devons observer qu'en fait, il est vraisemblable que devant de nombreux Tribunaux la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire ayant causé des dommages nucléaires sera retenue pour le seul motif de l'exploitation d'un navire nucléaire.

G.

We have found the question of the limitation amount the most difficult problem with which we have to deal.

Unlikely as it may be that a nuclear incident will occur if proper safety regulations are devised and observed, it must be recognised that if such an incident were to occur, the consequent damage might be greatly in excess of any sum coverable by the operator's commercial insurance. For this reason we conceive that it is essential that the licensing States should supplement the sum available from the operator's commercial insurance up to an amount stipulated in the Convention.

Many maritime Nations have already adopted the policy of promoting the peaceful use of nuclear energy through its application to the propulsion of ships, and we expect that many more maritime Nations will adopt this policy in the future. In order adequately to compensate the victims of a nuclear incident for the damage to persons and property which they may suffer, we consider that it is right that Governments adopting this policy should supplement the operator's commercial insurance up to a stipulated amount. This amount can only, in our view, be determined between Governments at the Diplomatic Conference, but it is obvious that the amount must be sufficient to assure the public that victims of a nuclear incident will be adequately compensated.

Quite apart from the encouragement of this new technology, all maritime Nations will derive benefit from the system we propose and, whether or not they themselves plan to promote nuclear ships, they will be able to obtain protection that will be afforded to their citizens against injury and damage which may be caused by foreign flag nuclear ships in their territorial waters.

We have left blank in our Convention (Art. III (i)) the figure at which the operator's portion of the nuclear liability fund should be fixed, but it should, in our opinion, equal the maximum coverage obtainable by him using all the resources of the international insurance market. This amount cannot at the time of this Report be stated with accuracy, but we expect that sufficient information will be available before the Rijeka Conference to enable the adoption of a realistic figure at that Conference.

We have had considerable discussion as to the means whereby Governments could make their financial contribution in consonance with existing legal procedure. In our opinion the most feasible method might be an express provision in the Convention that the licensing State shall add to the owner's portion of the nuclear limitation fund

G.

Le problème le plus difficile que nous avons rencontré est celui du montant-limite. Aussi improbable que la survenance d'un accident nucléaire puisse être si des règlements appropriés de sécurité sont établis et observés, il faut admettre qu'au cas où pareil accident surviendrait, les dommages qui en résulteraient pourraient dépasser largement toute somme pouvant être couverte par l'assurance commerciale de l'exploitant. C'est la raison pour laquelle nous sommes d'avis qu'il est essentiel que l'Etat d'immatriculation accorde un supplément à la somme fournie par les assureurs commerciaux de l'exploitant, jusqu'à concurrence du montant stipulé dans la Convention.

Beaucoup de Nations maritimes ont déjà adopté la politique qui consiste à promouvoir l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire par son application à la propulsion de navires et nous nous attendons à ce que beaucoup d'autres Nations maritimes adoptent cette politique dans l'avenir. Afin d'indemniser de manière adéquate les victimes d'un accident nucléaire de leurs dommages corporels ou matériels, nous sommes d'avis qu'il est juste que les Gouvernements qui adoptent cette politique suppléent à l'assurance commerciale de l'exploitant jusqu'à concurrence du montant stipulé. Dans notre esprit ce montant ne peut être déterminé que par les Gouvernements entr'eux lors de la Conférence diplomatique mais il est clair que le montant devra être suffisant pour donner au public l'assurance que les victimes d'un accident nucléaire seront adéquatement indemnisées.

Il est certain que, sans même parler des développements de cette technique nouvelle, toutes les Nations maritimes tireront profit du système que nous préconisons et qu'elles aient ou non l'intention d'employer des navires nucléaires, elles pourront obtenir la protection de leurs sujets contre tous dommages qui pourraient leur être causés dans leurs eaux territoriales par un navire nucléaire battant pavillon étranger.

Nous avons laissé en blanc dans notre Convention (Article III (i)) le chiffre auquel la quote-part de l'exploitant dans le fonds de responsabilité nucléaire devrait être fixé mais, à notre avis, il devrait atteindre la couverture maximum pouvant être obtenue en faisant usage de toutes les ressources du marché international des assurances. Ce montant ne peut pas être fixé avec précision au moment où le présent rapport est établi mais nous espérons que des informations suffisantes seront disponibles avant la Conférence de Rijeka pour permettre l'adoption à cette Conférence d'un chiffre tenant compte de la réalité.

Nous avons longuement discuté sur des procédés grâce auxquels les Gouvernements pourraient ajuster leurs contributions financières au système légal en vigueur. A notre avis la meilleure méthode pourrait être une disposition expresse dans la Convention aux termes de laquelle l'Etat d'immatriculation ajoutera à la contribution de l'exploitant au fonds de limitation nucléaire, toute somme qui serait nécessaire afin

such sum as may be necessary to satisfy all claims up to the limit which ultimately be fixed between Governments. This is a matter which will clearly require inter Government discussion and, for this reason, we feel unable to make a specific recommendation or to suggest a provision in the Convention to govern the point.

H.

A world-wide Convention of the type which we propose is particularly necessary for the protection of owners of non-nuclear vessels. The operation of nuclear ships will subject non-nuclear ships to the risk of causing a nuclear incident by collision with a nuclear ship. This Convention will relieve the non-nuclear shipowner of all nuclear liability.

I.

As regards the limitation in time, we see no reason to depart from the period of ten years which is stipulated in all the above Conventions.

J.

In this report we have purposely confined ourselves to what we conceive to be the basic principles of a Convention regulating the liability of operators of nuclear ships. We appreciate that there are matters of detail, of varying importance, with which we have not dealt. We consider, however, that these will be appropriate for discussion at the Rijeka Conference and should not burden this report.

K.

In conclusion we express the earnest hope that a definite conclusion will emerge from the Rijeka Conference; it is with this object that we have endeavoured to clarify the issues for the assistance of the national Associations.

Antwerp, July 11-12th, 1959.

de payer toutes les réclamations jusqu'à la limite qui sera finalement fixée entre Gouvernements.

Il s'agit ici d'une question qui devra inévitablement être discutée par les Gouvernements entr'eux et c'est la raison pour laquelle nous pensons que nous ne sommes pas à même de faire des recommandations précises ou de suggérer une disposition destinée à être insérée dans la Convention à cet égard.

H.

Une Convention universelle du type de celle que nous proposons est nécessaire en particulier pour la protection des propriétaires de navires non nucléaires. L'exploitation de navires nucléaires soumettra des navires non nucléaires au risque de causer un accident nucléaire par l'abordage d'un navire nucléaire. La présente Convention libérera le propriétaire non nucléaire de toute responsabilité nucléaire.

I.

En ce qui concerne la limitation dans le temps, nous ne voyons pas de raison de nous écarter du délai de 10 ans stipulé dans toutes les Conventions précitées.

J.

Dans le présent rapport nous nous sommes limités intentionnellement à ce que nous estimons être les principes de base d'une Convention réglant la responsabilité des exploitants de navires nucléaires. Nous nous rendons compte qu'il y a des points de détail d'importance inégale, que nous n'avons pas examinés. Nous sommes d'avis qu'il conviendra de les discuter à la Conférence de Rijeka et qu'il ne faut pas alourdir le présent rapport de ces discussions.

K.

Pour terminer nous exprimons le vœu sincère qu'une conclusion définitive émergera de la Conférence de Rijeka; c'est en vue de cet objectif que nous nous sommes efforcés de mettre en lumière les questions à débattre afin d'obtenir le concours des Associations nationales.

Anvers, le 11-12 juillet 1959.

DRAFT OF INTERNATIONAL CONVENTION
RELATING TO THE
LIABILITY OF OPERATORS OF SEAGOING
NUCLEAR SHIPS

Article I

In this Convention the following words shall have the meaning hereby assigned to them :

(i) « nuclear ship » means any seagoing ship equipped for the utilisation of nuclear fuels.

(ii) « licensing State » means the Contracting State which has licensed, registered or otherwise given authority for the operation of a nuclear ship.

(iii) « operator » means the person designated or recognized by the licensing State as operator of a nuclear ship; if no such authority has been given or is in effect the owner of the nuclear ship shall be considered the operator.

(iv) « nuclear fuel » means fissionable material and other material coming therefrom in such form, amount or combination that they are capable of producing energy by undergoing a process of nuclear transformation used or intended for use on a nuclear ship.

(v) « radioactive products or waste » means any radioactive material produced in or made radioactive by exposure to the radiation incidental to the process of utilizing nuclear fuel.

(vi) « nuclear damage » means loss of life or personal injury to any individual, loss of or damage to any property or infringements of any right caused by a nuclear incident.

(vii) « nuclear incident » means any occurrence or succession of occurrences having the same origin, which in whole or in part arises out of or results from the radioactive toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel of a nuclear ship or radioactive products or waste produced therefrom and held by the operator of that ship on board or in connection with that ship and coming therefrom and which causes nuclear damage.

(viii) « Persons » includes individuals, partnerships, associations of persons and Bodies corporate, Governments, their Departments and public Authorities.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE
RELATIVE A LA

RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS
DE NAVIRES DE MER NUCLEAIRES

Article 1^{er}

Dans la présente Convention les expressions suivantes auront le sens précis indiqué ci-dessous.

(i) « Navire nucléaire » signifie tout navire de mer équipé pour l'utilisation de combustibles nucléaires.

(ii) « Etat d'immatriculation » signifie tout Etat contractant qui a accordé la licence, qui a procédé à l'immatriculation ou qui a autorisé d'une autre manière l'exploitation d'un navire nucléaire.

(iii) « Exploitant » signifie la personne désignée ou reconnue par l'Etat d'immatriculation comme exploitant d'un navire nucléaire; si telle autorisation n'a pas été accordée ou n'est pas effective, le propriétaire du navire nucléaire sera considéré comme étant l'exploitant.

(iv) « Combustible nucléaire » signifie toute matière fissile ou autre matière en provenant dans une forme, quantité ou combinaison qui est susceptible de produire de l'énergie en subissant un processus de transformation nucléaire utilisée ou destinée à être utilisée à bord d'un navire nucléaire.

(v) « Produits ou déchets radioactifs » signifie toute matière radioactive produite ou rendue radioactive par exposition à la radiation qu'implique le processus d'utilisation de combustibles nucléaires.

(vi) « Dommages nucléaires » signifie perte de vie, lésion corporelle de tout individu, perte ou dommage matériels ou atteinte à tout droit causés par un accident nucléaire.

(vii) « Accident nucléaire » signifie tout événement ou succession d'événements ayant la même origine et qui en totalité ou en partie provient ou résulte des propriétés radioactives, toxiques, explosives ou autrement dangereuses de combustible nucléaire d'un navire nucléaire ou des matières ou déchets radioactifs produits par ce combustible et détenus par l'exploitant de ce navire à bord ou en relation avec ce navire et en provenant, et qui ont causé des dommages nucléaires.

(viii) « Personnes » comprend des personnes physiques, des sociétés, des associations, des personnes juridiques, des Gouvernements, leurs départements et leurs autorités publiques.

Article II

(i) The operator of a nuclear ship shall be solely and absolutely liable in accordance with this Convention for nuclear damage, except nuclear damage to the nuclear ship and its appurtenances, upon proof that such nuclear damage was caused by a nuclear incident involving nuclear fuel of such ship or radioactive products or waste produced in such ship.

(ii) Such liability of the operator shall arise from any nuclear incident occurring from the time the nuclear fuel of the ship shall be taken in charge by the operator and until the redelivery thereof, or of any radioactive products or waste, produced thereby, to another person duly authorized by law to take charge of the same and required by law to accept responsibility for any nuclear incident caused thereby and shall include liability for any nuclear damage caused by a nuclear incident involving nuclear fuel of the nuclear ship or radioactive products or waste produced thereby otherwise discharged from the ship lost or abandoned.

(iii) No other person shall be liable for nuclear damage for which the operator of a nuclear ship is liable under section (i) and (ii) of this article.

(iv) The operator shall have a right of recourse only :

- (i) if nuclear damage results from an act or omission done with intent to cause damage in which event the operator shall have a right of recourse against the person acting or omitting to act with such intent; or
- (ii) if so provided expressly by contract.

Article III

(i) The operator of a nuclear ship shall in no circumstances be liable for more than... in respect of any one nuclear incident, notwithstanding the fact that the nuclear incident should have resulted from any fault or privity of that operator.

(ii) The operator of a nuclear ship shall maintain insurance or other financial security of such type and on such terms as the licensing State shall specify, to cover the operator's liability in accordance with the provisions of paragraph (i) of this Article.

(iii) If the insurance or other financial security referred to in paragraph (ii) of this article is not maintained or yields less than full the amount of the operator's liability under paragraph (i) of this Article, the licensing State shall itself be responsible for the deficit.

Article II

(i) L'exploitant d'un navire nucléaire est responsable à l'exclusion de toute autre personne et de manière absolue conformément à la présente Convention de tout dommage nucléaire à l'exception des dommages nucléaires au navire et à ses accessoires pour autant qu'il soit prouvé que ces dommages nucléaires ont été causés par un accident nucléaire mettant en jeu des combustibles nucléaires du navire ou des matières ou des déchets radioactifs produits dans le navire.

(ii) Cette responsabilité de l'exploitant sera limitée aux accidents nucléaires survenus depuis la prise en charge par l'exploitant de combustibles nucléaires du navire jusqu'à la remise de ces combustibles ou de tous produits ou déchets radioactifs en provenant à une autre personne légalement autorisée à en prendre charge et légalement obligée d'assumer la responsabilité de tous dommages nucléaires causés par ces matières, étant précisé qu'en ce qui concerne les combustibles nucléaires, produits et déchets radioactifs qui ont été déchargés d'une autre manière ou abandonnés l'exploitant n'encourera pas d'autres responsabilités que celles prévues dans la présente Convention.

(iii) Aucune autre personne ne sera responsable d'un dommage nucléaire dont l'exploitant d'un navire nucléaire est tenu par application des paragraphes (i) et (ii) du présent Article.

(iv) L'exploitant n'aura un droit de recours que

- (1) si le dommage nucléaire a été causé par un accident nucléaire qui résulte d'un acte ou d'une omission commise dans l'intention de causer un dommage; dans ce cas l'exploitant a un droit de recours contre la personne qui a agi ou qui a omis d'agir avec une telle intention; ou
- (2) si pareil recours a été prévu conventionnellement.

Article III

(i) En aucun cas le montant pour lequel l'exploitant d'un navire nucléaire sera responsable aux suites d'un accident nucléaire ne pourra dépasser..., même au cas où l'accident nucléaire aurait été causé par tout acte ou faute quelconque de l'exploitant.

(ii) L'exploitant d'un navire nucléaire devra maintenir une assurance ou toute autre garantie financière du type et suivant les conditions qui seront déterminées par l'Etat d'immatriculation, pour couvrir la responsabilité d'exploitant en conformité avec les dispositions du paragraphe (i) du présent article.

(iii) Si l'assurance ou toute autre garantie financière visées au paragraphe (ii) du présent article n'est pas maintenue ou s'avère inférieure à la couverture intégrale de la responsabilité d'exploitant instaurée par le paragraphe (i) du présent Article, l'Etat d'immatriculation sera responsable de l'absence ou de l'insuffisance d'assurance ou de garantie financière.

Article IV

Whenever damage is caused or contributed to by a nuclear incident and by one or more other occurrences and the damage from such separate causes is not reasonably separable, it shall for the purpose of this Convention be deemed to have been exclusively caused by the nuclear incident.

Article V

Claims for compensation against the operator of a nuclear ship under this Convention shall be extinguished if an action is not brought within ten years from the date of the nuclear incident; in the case of nuclear damage by a nuclear incident involving nuclear fuel or radioactive products or waste, which have been lost or abandoned and have not been recovered, the period for the extinction of the claim shall be ten years from the date of the loss or abandonment.

National legislation of the Contracting State having jurisdiction may however establish a period of not less than two years for the extinction of the claim either from the date of which the individual or the person suffering damage has knowledge or from the date at which he ought reasonably to have known of the damage, provided that a period of ten years shall not be exceeded.

Article VI

Where provisions of national health insurance, social security, workmen's compensation or occupational disease compensation systems include compensation for nuclear damage, rights of beneficiaries thereunder shall be determined by the national law of the Contracting State having established such systems; if such compensation is payable by any person other than the operator liable under this Convention, such person shall be subrogated to the rights of such beneficiaries against that operator to the extent of the amount so paid.

Article VII

If nuclear damage is caused or contributed to by nuclear incidents for which more than one operator is liable under the provisions of this Convention and the damage caused by each incident is not reasonably ascertainable, those operators shall be jointly and severally liable for such damage and they shall have the right of contribution between each other so that the total amount of their liability for such damage is

Article IV

Dans tous les cas où un accident nucléaire et un ou plusieurs autres événements auront causé ou contribué à causer des dommages nucléaires et qu'il ne sera pas possible de déterminer avec certitude les effets de chaque cause, ces dommages seront considérés, pour les besoins de la présente Convention, comme ayant été causés uniquement par l'accident nucléaire.

Article V

Le droit à une indemnisation de la part de l'exploitant d'un navire nucléaire prévu par la présente Convention sera éteint si une action n'est pas introduite endéans les dix ans à compter de la date de l'accident nucléaire; dans le cas où le dommage nucléaire est causé par un accident dans lequel est impliqué du combustible nucléaire ou des produits ou des déchets radioactifs qui ont été perdus ou abandonnés, le délai prévu pour l'extinction du droit sera de dix ans à compter de la date de la perte ou de l'abandon.

Toutefois, la loi nationale de l'Etat contractant compétent peut fixer un délai supérieur à deux ans, pour l'extinction du droit à partir de la date à laquelle l'individu ou la personne victime d'un dommage, a connaissance ou à partir de la date à laquelle il aurait raisonnablement pu avoir connaissance de ce dommage, pourvu que le délai de dix ans ne soit pas dépassé.

Article VI

Dans les cas où des systèmes d'assurance nationale contre la maladie, de sécurité sociale, de compensation professionnelle et de compensation en matière de maladies professionnelles comprennent un système d'indemnisation pour des dommages nucléaires, les droits des bénéficiaires de ce système seront fixés par la loi nationale de l'Etat contractant qui l'a établi; si pareille indemnisation est à charge d'une personne autre que l'exploitant responsable en vertu de la présente Convention, cette personne sera subrogée dans les droits de ces bénéficiaires contre l'exploitant jusqu'à concurrence du montant payé de ce chef.

Article VII

Si des accidents nucléaires ont causé ou contribué à causer des dommages nucléaires et engagent, en vertu des dispositions de la présente Convention, la responsabilité de plus d'un exploitant, et s'il n'est pas possible de déterminer avec certitude quel est le dommage causé par chaque accident, ces exploitants seront conjointement et solidairement responsables de ces dommages et ils auront un droit de recours entre

equally divided between them, each being subject to the limitation provided in article III sub-paragraph (i) of this Convention.

Article VIII

No liability shall attach to an operator of a nuclear ship in respect of nuclear damage caused by nuclear incidents due to war, hostilities, civil war or insurrection.

Article IX

Nothing in this Convention shall apply to claims for salvage or to claims for contribution in general average.

Article X

The sums provided by insurance or other financial security referred to in article III in respect of the liability of an operator under this Convention shall be exclusively available for compensation of the nuclear damage, for which that operator is liable.

Article XI

(i) The Contracting State shall enact legislation such as to ensure that the sums provided by insurance or other financial security shall be made available for the compensation referred to in the preceding article within the jurisdiction of the licensing State.

(ii) The administration and distribution of the sums referred to in the preceding section of this Article XI shall be done without discrimination based upon nationality, domicile or residence.

(iii) The sums referred to in paragraph (i) of this Article XI shall be freely transferable between the monetary areas of the Contracting States.

(iv) When the sums referred to in paragraph (i) of this Article XI shall be made available for the compensation of nuclear damage arising on any distinct occasion within the jurisdiction of the licensing State, no claimant shall thereafter be entitled to exercise any right against any other assets of the operator of the nuclear ship involved in respect of his claim for nuclear damage and any bail or other security given by that operator in other contracting States shall be released.

(v) If before the sums referred to in paragraph (i) of this Article XI have been distributed, the operator has paid in whole or in part any of the claims for nuclear damage, he shall be placed in the same position

eux de telle manière que le montant total de leurs obligations pour ces dommages soit partagé entre eux par parties égales, chacun restant soumis à la limitation prévue par le paragraphe (i) de l'Article 3 de la présente Convention.

Article VIII

Un exploitant d'un navire nucléaire ne sera responsable d'aucune façon des dommages nucléaires causés par des accidents nucléaires résultant de guerre, hostilités, guerre civile ou insurrection.

Article IX

Aucune disposition de la présente Convention ne s'appliquera à des créances pour sauvetage ou à des contributions en avarie commune.

Article X

Les sommes fournies par l'assurance ou toute autre garantie financière visée par l'Article 3 en matière de responsabilité d'exploitant prévue par la présente Convention, sont exclusivement réservées à l'indemnisation des dommages nucléaires dont cet exploitant est responsable.

Article XI

(i) Les Etats contractants prendront les dispositions législatives propres à assurer que les sommes fournies par l'assurance ou toute autre garantie financière soient disponibles pour l'indemnisation visée par les articles précédents dans le ressort de l'Etat d'immatriculation.

(ii) L'administration et la distribution des sommes visées par le paragraphe précédent du présent article XI seront effectuées sans discrimination basée sur la nationalité, le domicile ou la résidence.

(iii) Les sommes visées par le paragraphe (i) du présent Article seront librement transférables entre les zones monétaires des Etats contractants.

(iv) Lorsque les sommes visées par le paragraphe (i) du présent Article auront été fournies dans le ressort de l'Etat d'immatriculation pour l'indemnisation de dommages nucléaires résultant de tout accident nucléaire distinct, aucun créancier ne pourra exercer un droit quelconque pour sa réclamation du chef de dommage nucléaire contre un autre actif de l'exploitant du navire nucléaire impliqué et toute garantie ou autre sécurité fournie par l'exploitant dans un autre Etat contractant sera libérée.

(v) Si, avant que les sommes visées au paragraphe (i) du présent Article XI n'aient été distribuées, l'exploitant a payé en totalité ou en partie une quelconque réclamation pour dommage nucléaire, il sera mis

in relation to those sums as the claimant for nuclear damage, whose claim he has paid.

(vi) Where the operator establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any claim for nuclear damage, the Court or other competent Authority of the licensing State may order that a sufficient part of the sums referred to in paragraph (i) of this Article XI shall be provisionally set aside to enable the operator at such later date to enforce his claim against those sums in the manner set out in the preceding paragraph.

Article XII

(i) Without prejudice to the rules of jurisdiction of the national laws of the Contracting States, jurisdiction for nuclear damage for which the operator of a nuclear ship is liable in accordance with the provisions of this Convention shall lie in the choice of the claimant

- (a) with the Courts of competent jurisdiction of the licensing State, or
- (b) with the Courts of the competent jurisdiction of the Contracting State within the territory of which the nuclear damage occurred.

(ii) A final judgment of a Court of competent jurisdiction within one of the Contracting States in accordance with sub-paragraph b) of the preceding section shall be recognised and given effect by the competent Authority of the licensing State which is entrusted with the administration and distribution of the sums referred to in paragraph (ii) of Article XI of this Convention.

Article XIII

This Convention applies to nuclear damage occurring wherever in the world.

Antwerp, July 11-12th, 1959.

dans la même situation en ce qui concerne ces montants, que le réclamant pour dommages nucléaires qu'il a indemnisé.

(vi) Lorsque l'exploitant établit qu'il pourrait être amené à payer plus tard en totalité ou en partie une indemnité quelconque pour dommage nucléaire, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat d'immatriculation peut ordonner qu'une partie suffisante des sommes visées par le paragraphe (i) du présent Article XI sera réservée afin de permettre à l'exploitant de faire ultérieurement valoir ses droits sur ces sommes de la manière précisée dans le paragraphe précédent.

Article XII

(i) Sans déroger aux lois nationales des Etats contractants, relatives à la juridiction, le demandeur en dommages et intérêts pour dommages nucléaires dont l'exploitant d'un navire nucléaire est responsable, en vertu de la présente Convention aura le choix de porter son action

- (a) soit devant les tribunaux de la juridiction compétente de l'Etat d'immatriculation;
- (b) soit devant les tribunaux de la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel le dommage nucléaire s'est produit.

(ii) Un jugement passé en force de chose jugée rendu par un tribunal de la juridiction compétente d'un des Etats contractants conformément au sous-paragraphe (b) du paragraphe précédent, sera reconnu comme tel et rendu exécutoire par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation chargée de l'administration et de la distribution des sommes visées par le paragraphe (ii) de l'Article XI de la présente Convention.

Article XIII

La présente Convention s'applique à tout dommage nucléaire où qu'il survienne de par le monde.

Anvers, le 11-12 juillet 1959.

LETTERS OF INDEMNITY

Draft Resolution proposed by

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

1. *The Conference*, bearing in mind that the unimpaired credit of the Bill of Lading as a document of title to goods has become essential to international commerce,

2. *Recognizing* (1) that many types of goods are normally shipped with external appearances which give rise to dispute as to whether the goods are in apparent good order and condition, (2) that in the course of handling before shipment on ocean vessels small damages frequently occur and (3) that after completion of loading honest disputes may occur as to the number of packages and other particulars, which disputes frequently cannot be resolved without expenses and delays which would unduly burden the flow of commerce.

3. *Recognizing, therefore*, that there are many circumstances in which it is not correct to issue unclausal bills of lading,

4. *Recognizing, moreover*, that the requirement of unclausal bills of lading as a necessary credit document in connection with international sales of goods has, as a matter of commercial necessity, given rise to the artificial practice of issuing unclausal bills of lading against letters of indemnity given by shippers, without which practice international commerce would be seriously hampered unless the rigid requirement of unclausal bills of lading is relaxed,

5. *Recognizing, also*, that in accepting unclausal bills of lading in connection with credit transactions, Banks and consignees rely not merely on the description of the goods contained in such bills of lading, but, more importantly, on the legal obligation of the carriers to make good any inaccuracies in such description, and most of all on the legal obligation of the shippers to ship goods complying with the terms of the contract of sale, and

6. *Recognizing, finally*, that the practice of issuing unclausal bills of lading against letters of indemnity in commercially justified cases has increasingly led to the use of the same device in unjustifiable cases, resulting in serious frauds, an evil which causes losses and expence to

LETTRES DE GARANTIE

Projet de résolution proposé par

L'ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

1. *La Conférence* tenant compte du fait que le crédit sans faiblesse du connaissement en tant que document formant titre de marchandise, est devenu un élément essentiel du Commerce International;

2. *Constatant* (1) que beaucoup de types de marchandises sont normalement embarqués, présentant des apparences extérieures qui donnent lieu à des discussions au sujet de la question de savoir si les marchandises sont présentées en bon état et conditionnement apparents; (2) qu'au cours des manipulations effectuées avant le chargement à bord des navires de mer, des avaries mineures sont fréquemment occasionnées et (3) qu'après l'achèvement du chargement, des discussions honnêtes peuvent surgir concernant le nombre de colis et d'autres spécifications, discussions qui souvent ne peuvent être applanies sans dépenses ou retard qui chargeraient indûment le trafic commercial;

3. *Constatant* que c'est la raison pour laquelle il y a beaucoup de cas dans lesquels il n'est pas correct d'émettre un connaissement sans clause;

4. *Constatant*, en outre, que la demande d'un connaissement sans clause à titre de document de crédit indispensable en matière de vente internationale et à titre d'une nécessité commerciale a donné lieu à la pratique officielle d'émettre des connaissements sans clause en échange de lettres de garanties fournies par le chargeur, pratique sans laquelle le commerce serait sérieusement gêné à moins que la demande rigide d'un connaissement sans clause ne soit relâchée;

5. *Constatant* également qu'en acceptant des connaissements sans clause en matière de transaction de crédit, les banques et les destinataires se fient non seulement à la description des marchandises fournie par de tels connaissements, mais surtout à l'obligation légale du transporteur de remédier à toutes les imprécisions d'une pareille description et plus particulièrement à l'obligation légale du chargeur de fournir des marchandises en conformité avec les termes du contrat de vente et,

6. *Constatant* finalement que la pratique d'émettre un connaissement sans clause en échange d'une lettre de garantie dans des cas justifiés au point de vue commercial a progressivement conduit à faire usage du même procédé dans des cas non-justifiés et a conduit à des

consignees, underwriters and shipowners and which must be stamped out by all possible means, but that it is not feasible by legislation to distinguish between justifiable and unjustifiable cases.

7. *Puts on record* the unanimous agreement of the meeting that it is necessary to change the credit requirements of international sales to deal correctly with the needs of modern commerce in such a way as to avoid the necessity of issuing letters of indemnity against unclausured bills of lading in circumstances hitherto considered commercially justifiable and thus making feasible the prevention of this practice in all circumstances;

8. *Respectfully Urges* the International Chamber of Commerce to add to its « Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits » a new Article 18 A to read as follows :

« *Article 18 A.* If the credit contains the provision, « shippers's supplemental indemnity acceptable », shipping documents bearing reservations as to the apparent good order or condition of the goods or the packaging may be refused except in the case of Sea or Ocean bills of lading which shall be accepted if accompanied by a « Shipper's Supplemental Indemnity » in the form attached hereto (so made out as to give indemnity against the reservations contained in such bill of lading), duly executed by the shipper and by the carrier ».

9. *Suggests* to the International Chamber of Commerce that, concomitant with the adoption of the proposed Article 18 A, Article 11 of its « Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits » be amended by the insertion of « shippers » before « carriers » in the next to last line of said Article.

10. *Proposes* for the consideration of the International Chamber of Commerce the form of Shipper's Supplemental Indemnity attached hereto,

11. *Respectfully points* out to the International Chamber of Commerce that such a combination of clausured bill of lading and supplemental indemnity would give security fully equal to an unclausured bill of lading and avoid the difficulties caused by the present practice,

12. *Instructs* the Bureau Permanent to transmit copies of these proceedings to the International Chamber of Commerce and to all other organizations which publish definitions of trade terms, to follow what is done and to keep the members of the International Maritime Committee informed of all developments.

fraudes sérieuses, un fléau qui est à l'origine de pertes et de dépenses à charge des destinataires, des assureurs et des propriétaires de navires et qui doit être banni par tous les moyens possibles quoiqu'il ne soit pas possible de faire une distinction légalement entre les cas justifiés et non-justifiés;

7. *Prend acte* de l'admission unanime par l'assemblée de la nécessité de changer les conditions de crédit concernant les ventes internationales tout en tenant compte correctement des besoins du commerce international de manière à éviter la nécessité d'émettre des lettres de garanties en échange de connaissements sans clause dans ces conditions considérées jusqu'à présent comme commercialement justifiées et rendant possible la prévention de cette pratique en toute circonstance;

8. *Invite* respectueusement la Chambre de Commerce Internationale à ajouter aux Règles et Usances uniformes en matière de Crédit documentaire un nouvel article 18 A., rédigé comme suit :

« *Article 18 A.* Si la lettre de garantie contient la disposition « garantie supplémentaire du chargeur acceptée » les documents d'embarquement portant des réserves relatives à l'état et au conditionnement apparents des marchandises ou des emballages, peuvent être refusés excepté dans les cas où est attaché au connaissement maritime une garantie supplémentaire du chargeur dans la forme ci-annexée (rédigée de manière à fournir une garantie contre les réserves faites dans le connaissement), dûment signée par le chargeur et par le transporteur. »

9. *Suggère* que la Chambre de Commerce Internationale amende en même temps qu'elle adopte l'Art. 18 A précité, l'Art. 11 de ses Règles et Usances uniformes en matière de Crédit documentaire par l'insertion du mot « chargeur » avant le mot « transporteur » à l'avant-dernière ligne du dit article;

10. *Soumet* à l'appréciation de la Chambre de Commerce internationale la formule de « garantie supplémentaire du chargeur » ci-annexée;

11. *Fait* respectueusement remarquer à la Chambre de Commerce internationale que pareille combinaison de connaissement clausé et de garantie supplémentaire donnera une sécurité complète équivalant à un connaissement sans clause et évitera des difficultés résultant de la pratique actuelle;

12. *Prie* le Bureau Permanent de transmettre des copies du présent document à la Chambre de Commerce Internationale et à toutes autres organisations qui publient des définitions, des termes commerciaux, de suivre ce qui se fait et de tenir les membres du C.M.I. au courant de tout développement.

PROPOSED FORM OF
SHIPPER'S SUPPLEMENTAL INDEMNITY

/s B/L N°.....

Dated at on

Letter of Credit N°

The above mentioned bill of lading contains the following reservation relating to the goods :

(quote the text of the reservation)

Notwithstanding the above-quoted reservation, the undersigned shipper considers that it is in the best interest of the buyer that the goods be delivered under the applicable contract of sale and paid for under the above letter of credit because at the time of shipment :

(strike out inapplicable words)

(a) The condition of the goods complied with the requirements of the contract of sale and the reservation is due to a difference of opinion between the carrier and the shipper.

(b) The (i) leading marks, (ii) number, (iii) quantity and (iv) weight of the goods were/was in fact as stated in the bill of lading without the reservation and the reservation is due to a difference of opinion between the carrier and the shipper.

(c) The damage giving rise to the reservation was negligible and could not be remedied without disproportionate (i) expense, (ii) delay to the goods, (iii) delay to the vessel.

Accordingly, in consideration of the acceptance of this undertaking to supplement the above-mentioned bill of lading, the shipper agrees fully to indemnify the consignee, endorsee or holder of said bill of lading in respect to all loss, damages and expenses arising or resulting from the goods being damaged, short, slack or differently marked at the time of shipment, to the extent that such damage, shortage, or slackage or difference in marks is indicated by the above-quoted reservation.

In consideration of the acceptance of this undertaking to supplement the above-mentioned bill of lading, the carrier hereby undertakes fully to indemnify the consignee, endorsee or holder of said bill of lading in respect to all loss, damages and expenses arising or resulting from the goods being damaged, short, slack or differently marked at

PROJET DE FORMULE DE
GARANTIE SUPPLEMENTAIRE DU CHARGEUR

SS. Conn. N°

Daté à le.....

Lettre de Crédit N°

Le connaissement mentionné ci-dessus contient la réserve suivante concernant les marchandises :

(mentionner le texte de la réserve)

Nonobstant la réserve mentionnée ci-dessus, le chargeur soussigné considère qu'il est du plus grand intérêt de l'acheteur que les marchandises soient livrées sous couvert du contrat de vente applicable et payé dans les conditions de la lettre de garantie précitée au moment du chargement :

(biffer les mots qui ne sont pas d'application).

a) Le conditionnement des marchandises est conforme aux exigences du contrat de vente et la réserve est due à une différence d'opinion entre les transporteurs et les chargeurs.

b) Les (I) marques principales, (II) le nombre, (III) la quantité et (IV) le poids des marchandises est/sont en fait comme déclarés dans le connaissement sans la réserve et la réserve est due à une différence d'opinion entre le transporteur et le chargeur.

c) La perte donnant lieu à la réserve est négligeable et ne peut pas être réparée sans (I) dépenses, (II) délais pour les marchandises, (III) délais pour le navire disproportionnés.

En conséquence, ayant accepté le présent engagement dans le but de pallier au connaissement précité, le chargeur s'engage à indemniser pleinement le destinataire, endossataire ou porteur du dit connaissement pour toute perte, dommage et frais résultant du fait que les marchandises étaient avariées, présentaient des manquants ou étaient marquées différemment au moment du chargement, jusqu'à concurrence des avaries, des manquants ou des différences de marques indiqués dans la réserve précitée.

Considérant l'acceptation de ce document dans le but de supplées au connaissement précité, le transporteur prend pleinement l'engagement d'indemniser les destinataires, endossataires ou porteurs du dit connaissement pour les pertes, dommages ou frais pouvant résulter du fait que les marchandises étaient avariées, présentaient des manquants ou étaient différemment marquées à l'époque du chargement dans la

the time of shipment to the extent that such damage, shortage, or slackage or difference in marks is indicated by the above-quoted reservation, reserving its rights to a like indemnification from the shipper.

In consideration of the carrier giving the undertaking set forth above, the shipper hereby represents to the carrier that under the terms of the above letter of credit the use of a supplemental indemnity in this form is authorized by the buyer and undertakes fully to indemnify the carrier in respect to all loss, damages and expenses arising or resulting from the giving of such undertaking.

.....

Shipper

.....

Carrier

mesure où pareils dommage, manquant ou différence de marque étaient indiqués dans la réserve précitée, se réservant le droit de réclamer au chargeur une indemnification semblable.

Prenant en considération l'engagement précité pris par le transporteur, le chargeur affirme au transporteur que suivant les conditions de la lettre de crédit précitée, l'emploi d'une garantie supplémentaire de la présente forme est autorisé par l'acheteur et il s'engage pleinement à indemniser le transporteur pour toutes pertes, dommages ou frais pouvant résulter de l'émission de pareil engagement.

.....

Le chargeur

.....

Le transporteur

CONFLICTS OF LAW

REPORT OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

Introduction

When the Hague Rules were drafted it was the intention to put an end to a juridical situation which permitted the carrier who had signed a Bill of Lading to deliver the goods to the holder of the Bill of Lading wherever, whenever, and however it suited him — to use the phraseology employed at that time.

This defect in International Maritime Law was certainly remedied, but if importers and exporters do not now complain any longer about the scope of the immunity clauses, they are nevertheless subjected to different treatment depending upon whether the carriage in question is from a contracting State or a non-contracting State and indeed the treatment differs even between one contracting State and another.

Present situation

This means that the possibility of enforcing the carrier's liability will differ materially according to whether the cargo comes from Chile, a non-contracting State, or from Australia, a contracting State, or from the United States, a contracting State which has extended the field of application of the Convention. The introduction of compulsory liability has therefore given rise to difficulties of an entirely different nature in that such liability is dependent upon the port of loading or discharge.

This variation in treatment may also affect the carrier. Indeed, as regards carriage which is outside the scope of the Convention, carriers of a contracting State are often deemed to be bound by the provisions of the Convention merely because their ships fly the flag of a contracting State, whereas owners from a non-contracting State do not run this risk in their own Courts.

Thus the question of similarity of treatment is inextricably bound up with the question of compulsory liability.

A distinction must be made between three different categories, as follows : —

CONFLITS DE LOIS

RAPPORT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

Introduction

Jadis à l'époque de l'établissement des Règles de La Haye il s'agissait de mettre fin à une situation juridique qui permettait aux transporteurs signataires d'un connaissement de délivrer les marchandises embarquées au titulaire du connaissement, suivant l'expression employée à l'époque, n'importe où, n'importe quand et n'importe comment.

Cette lacune dans le droit maritime international fut comblée, certes, mais si, actuellement, les importateurs et les exportateurs ne se plaignent plus de la portée des clauses d'exonération de responsabilité, ils se heurtent néanmoins à une différence de traitement selon qu'il s'agit de transports en provenance de pays contractants ou de pays non-contractants et même selon qu'il s'agit de l'un ou de l'autre pays contractant.

Situation actuelle

Ainsi, il est certain que les possibilités d'obtenir une intervention de la part des transporteurs diffèrent sensiblement selon qu'il s'agit d'une cargaison en provenance du Chili, pays non-contractant, ou de l'Australie, pays contractant, ou des Etats-Unis, pays contractant, qui a étendu la portée des dispositions de la Convention. L'instauration de la responsabilité impérative a donc donné le jour à une difficulté d'un tout autre ordre, à savoir la différence dans la portée de cette responsabilité impérative suivant les ports d'embarquement ou de déchargement.

Cette même différence de traitement peut toucher les armateurs. En effet, il est certain qu'en matière de transports non soumis à la Convention, les armateurs établis dans des pays contractants se voient souvent opposer les règles de la Convention du seul fait qu'ils battent le pavillon d'un Etat contractant, alors que les nationaux des Etats non-contractants ne courent pas ce risque devant leurs propres tribunaux.

Ainsi, une question d'égalité de traitement s'est greffée sur le problème de la responsabilité impérative.

En fait il faut faire la distinction entre trois catégories de différenciations, à savoir :

1. Carriage from a contracting State and carriage from a non-contracting State, and
2. Carriage between different contracting States, and
3. Disputes between subjects of one contracting State and disputes between subjects of different contracting States.

The Origin of the Present Difficulties

Let us return to the three categories enumerated in the previous paragraph.

1. The only way to obtain uniformity between the rules applied by contracting States and those in force in a non-contracting State is to increase the number of signatures and ratifications.

2. The origin of the variation in treatment existing between contracting States is due to the way in which these States have taken advantage of the Protocol of Signature which allows each contracting State to enforce the Convention in a form appropriate to the peculiarities of its own legal system. The texts so drafted have resulted in the introduction of fundamental differences, the most usual and most glaring of which is the manner of proving damages ascertained at the port of discharge.

In this connection, Article 9 sub paragraph 2 should be mentioned. This sub paragraph allows contracting States to convert the limit (expressed in pounds sterling) into round figures in their own currency. This has given rise to a serious divergence between the figures at present applied.

3. The Convention in general and Article 10 in particular does not define the field of application of the Convention with any precision. This results in some Contracting States applying their national law to disputes between their own nationals on matters connected with international transport, whereas other contracting States apply the Convention in similar circumstances.

The Problems

This short survey shows that international uniformity has not even been secured between States that have signed and ratified the Convention; a fortiori the situation is even less satisfactory as regards States that have not yet signed it.

Thus the first object to be attained is the adoption of the Convention by all Maritime Nations. This task, however, is not the responsibility of the C.M.I.

The second object is to put an end to the lack of precision and effectiveness of the above mentioned texts. This is the task to which the sub-committee has directed its attention.

- 1° entre les transports en provenance de pays contractants et ceux en provenance de pays non-contractants;
- 2° entre les transports entre les différents pays contractants;
- 3° entre les différends surgis entre les nationaux d'un seul pays contractant et les différends surgis entre des nationaux de différents pays contractants.

Origines des difficultés actuelles

Reprenons les 3 catégories reprises au paragraphe précédent.

- 1° Le seul moyen d'obtenir une uniformité entre le régime appliqué par les Etats contractants et celui en vigueur dans les Etats non-contractants est d'augmenter le nombre d'adhésions et de ratifications.
- 2° L'origine des différences de régime entre les Etats contractants doit être trouvée dans l'usage que les Etats ont fait de la possibilité offerte par le protocole de signature, qui permet de mettre la Convention en vigueur sous une forme appropriée aux particularités du système juridique de chaque pays signataire. Or, la rédaction de cette forme appropriée a entraîné l'introduction de divergences de fond dont le régime de la preuve en matière d'avaries relevées au port de déchargement est le cas le plus fréquent et le plus flagrant. Dans ce cadre de textes adaptés aux besoins des législations nationales il faut citer également l'article 9 § 2 qui permet aux Etats contractants de convertir la limite (exprimée en Livres Sterling) en chiffres ronds, d'après leur système monétaire. C'est ainsi qu'une divergence fâcheuse s'est faite jour entre les montants appliqués actuellement.
- 3° Le fait que certains Etats contractants appliquent leur loi nationale aux différends qui surgissent, en matière de transports internationaux, entre leurs nationaux alors que d'autres Etats contractants appliquent aux mêmes cas la Convention, résulte de la circonstance que la Convention en général, et l'article X en particulier, ne définissent pas avec précision le champ d'application de la Convention.

Les problèmes

Il ressort de cet exposé succinct que l'unification internationale n'a même pas été réalisée entre les Etats qui ont signé et ratifié la Convention; a fortiori la situation est encore moins brillante en ce qui concerne les Etats qui n'y ont pas encore adhéré.

Ainsi, le premier objectif à atteindre en matière d'unification internationale est de faire adopter la Convention par toutes les nations maritimes. Toutefois, cette mission dépasse les attributions du C.M.I.

Le second objectif est de mettre fin à l'imprécision ou à l'inefficacité des textes précités. C'est à cette tâche que la commission s'est attelée.

Approach to Problems

A clear distinction should be made between problems which arise from the wording of the Protocol and those which originate from other texts.

1. The sub-committee came to the conclusion that it was not practical to amend the Protocol.

Some members were particularly insistent about this and the sub-committee unanimously adopted this point of view. Furthermore, the sub-committee rejected the idea of maintaining Article 10 and of adding a paragraph to the Protocol setting out the field of application of the present Article 10. This was because any modification of the present text of the Convention would necessitate a meeting of the Diplomatic Conference. In that event it was felt that it would be better to change the rule by amending the actual text of the rule itself.

2. This attitude —inevitably a negative one — was not adopted in relation to Article 10.

Solutions

The sub-committee had first to make a decision on a preliminary question, namely whether the amendment should extend or narrow the field of application of the Convention. The sub-committee is unanimously in favour of a wider interpretation of the present text of Article 10. The sub-committee is of the view that a new attitude should be adopted in construing the text and that the field of application should be widely interpreted thus exceeding that laid down in the present Article 10.

Port of Loading and Port of Discharge

The draftsmen of the 1924 Convention assumed that all States would ratify the Convention and that it was only necessary to determine the place where the Bill of Lading was issued as this would, according to the generally accepted rules on Conflicts of Law, determine the law to be applied and thus define the exact scope of application of the Convention.

Unfortunately these expectations proved too optimistic, so much so that it has been necessary to propose a system which will give the Convention the widest possible scope of application.

Article 10 only takes into consideration the place where the Bill of Lading is issued and it does not make any provision as to the port of discharge. The sub-committee has not found any valid reason for excluding cases where the place of issue of the Bill of Lading is not in a contracting State, whereas the actual port of loading is.

In short, it was decided to take account not only of the port of loading but also the place of issue as elements in determining whether the Convention should apply.

Méthode de travail

En cette matière il y a lieu de faire une distinction très nette entre les problèmes qui trouvent leur origine dans le protocole et ceux qui sont issus d'autres textes.

1° La commission est arrivée à la conclusion que l'on ne peut envisager une modification du texte du protocole.

Certains membres ont été très formels sur ce point et la commission a été unanime à souscrire à cette prise de position. En outre, la commission a écarté le procédé qui consiste à conserver l'article X mais à ajouter au protocole un paragraphe précisant la portée de l'article X actuel étant donné que toute modification du texte actuel de la Convention nécessite la convocation d'une Conférence diplomatique et que, dans ce cas, il vaut mieux changer une règle par la modification du texte qui l'établit.

2° La même attitude — inévitablement négative — n'a pas été adoptée en ce qui concerne l'article X.

Solutions

La commission a dû trancher d'abord une question préliminaire, celle de savoir si les précisions à donner devraient avoir tendance à étendre ou à restreindre le champ d'application de la Convention. La commission est unanimement partisane d'une interprétation extensive du texte actuel de l'article X. Elle estime devoir innover en cette matière en préconisant de réserver à la Convention sur les connaissements le champ d'application le plus large possible, dépassant donc celui posé par l'article X actuel.

Port d'embarquement et port de débarquement

Les auteurs de la Convention de 1924 sont partis de l'idée que, puisque tous les Etats ratifieraient la Convention, il ne fallait déterminer que le lieu d'émission du connaissement — qui suivant les règles généralement appliquées en matière de conflits de lois déterminait la loi applicable — pour délimiter le champ d'application de la Convention.

Ces espérances se sont malheureusement avérées trop optimistes, si bien qu'il a fallu envisager un système assurant le champ d'application le plus vaste possible.

L'article X fait état du lieu d'émission du connaissement et n'envisage pas le lieu d'embarquement. La commission n'a pas trouvé de justification permettant d'exclure les cas où le lieu d'émission n'est pas situé dans un Etat contractant, alors que le lieu d'embarquement l'est.

Bref, la décision a été prise de prendre en considération tant le lieu d'embarquement que le lieu d'émission comme élément déterminant l'application de la Convention.

For the same reason the sub-committee felt it desirable that the Convention should be applied whenever the port of discharge is situated in a contracting State.

Finally, the sub-committee accepted the proposal that, if, for one reason or another, the goods do not reach the port of discharge originally stipulated the Convention should apply both when the original port of destination is situated in a contracting State and when the actual port of discharge is so situated.

Nationality of the Parties

Several national Associations have pointed out that it would not be possible to apply an international Convention when the parties concerned are all subjects of the State in which the Court is situated.

The sub-committee was, however, of the opinion that the Convention should be applied when either the place where the Bill of Lading is issued, or the port of destination, or the port of loading, or the port of discharge is situated in a Contracting State, and that no other condition should be added.

Thus the idea that treatment should vary according to the nationality of the ships or parties involved has been expressly rejected.

For these reasons the sub-committee proposed that Article 10 should read as follows : —

« The provisions of the Convention shall apply, whatever the nationality of the vessel, the shipper, the carrier or the person entitled to delivery : —

- a) to every Bill of Lading evidencing a carriage of goods when the port of destination thereof is situated in a contracting State. For this purpose, the port of destination is the one shown in the Bill of Lading or, if not, the port where the goods are actually discharged;
- b) to every Bill of Lading issued in a contracting State, even if neither the port of departure or of destination of the goods is situated in a contracting State. »

The sub-committee appreciated that the suggested extension will result in restricting the field of application of certain national laws, but it was of the opinion that the suggested system offers the best method of avoiding a number of conflicts of laws.

Additional Problems

The sub-committee when it was studying these problems, accepted the view — expressed on numerous occasions — that the amendment

Les mêmes considérations ont prévalu lorsqu'il s'agit d'examiner l'opportunité de faire appliquer la Convention dès que le port de déchargement est situé dans un Etat contractant.

Finalement la commission a admis qu'au cas où pour une raison ou une autre les marchandises n'arriveraient pas au port de déchargement initialement envisagé, la Convention serait d'application tant au cas où la destination initiale serait située dans un Etat contractant qu'au cas où le port de déchargement effectif répondrait à cette condition.

Nationalité des parties

Plusieurs Associations nationales avaient fait valoir qu'on ne pouvait pas appliquer une convention internationale au cas où toutes les parties en cause seraient des ressortissants de l'Etat où était situé le tribunal.

Toutefois, la commission s'est ralliée à l'opinion de ceux qui estiment que la Convention est d'application dès que le lieu d'émission ou de destination ou le lieu d'embarquement ou de débarquement sont situés dans un Etat contractant. Aucune autre condition ne devrait y être ajoutée.

C'est ainsi que toute idée de différenciation de traitement suivant la nationalité des navires ou des parties intéressées a été formellement écartée.

Pour ces raisons la commission propose que l'article X soit conçu comme suit :

- « Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront, quelque » soit la nationalité du navire, du chargeur, du transporteur ou de la » personne ayant droit à la délivrance » a) à tout connaissement constatant un transport de marchandises dont » le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans un des » Etats contractants; le lieu de destination à considérer est celui qui » est indiqué dans le connaissement ou, à défaut, le lieu où les mar- » chandises sont effectivement déchargées; » b) à tout connaissement créé dans un Etat contractant même lorsque » ni le lieu de départ ni le lieu de destination des marchandises ne » sont situés dans un des Etats contractants. »

La commission se rend compte du fait que l'extension proposée aura pour effet de réduire le champ d'application de certaines lois nationales mais elle estime que le système proposé constitue le meilleur moyen de mettre fin à un certain nombre de conflits de lois.

Problèmes additionnels

A l'occasion des études entreprises la Commission a dû se rendre à l'évidence — et ceci à de très nombreuses occasions — que la réforme

to Article 10 would constitute only a partial solution of the problems which arise at the present time when the Bills of Lading Convention is applied in different States.

- a) For example, it is clear that the draftsmen of the Convention intended that there should be uniformity regarding the limits of liability to be applied in the Contracting States. Yet the following limitation figures are applied, depending on the State where the dispute is heard (extract from « On Ocean Bills of Lading » by A. Knauth) :

Australia	£	100	=	\$ 224
Canada	\$	500	=	\$ 503
Denmark	Kr.	1,800	=	\$ 261,66
Egypt	£	100	=	\$ 280
France	F.	100,000	=	\$ 285
Germany	Mk.	1,250	=	\$ 300
India	R.	1,500	=	\$ 280
Italy	L.	200,000	=	\$ 320
Netherland	Fl.	600	=	\$ 160
Norway	Kr.	1,800	=	\$ 244
Spain	P.	5,000	=	\$ 550
Sweden	Kr.	1,800	=	\$ 347
Union of South Africa	£	100	=	\$ 280
United Kingdom	£	100	=	\$ 280
United States	\$	500	=	\$ 500

The draftsmen of the Warsaw Convention succeeded in avoiding these difficulties and it is clear that the time has come for the Bills of Lading Convention to benefit from this experience as did the 1957 Limitation Convention.

In these circumstances the sub-committee intends to commence a study of the possibility of amending Article 9 sub paragraph 2.

- b) The 1924 Convention has been applied in some countries for more than 30 years and, on the whole, it has proved satisfactory. However, several Associations and members have expressed the view that the time may have arrived for some progress to be made towards unification in the law relating to carriage of goods by sea. For this reason the sub-committee is of the opinion that it might be useful to examine the possibility of establishing uniform international draft rules covering problems which were not dealt with in the 1924 Convention. In particular, the sub-committee has in mind the following matters : —

1. Pro Rata and invoice value clauses.
2. Limitation as to value and as to time for action in matters concerning indirect damage (by delay and delivery to a person not entitled).

des règles contenues dans l'article X ne constitue qu'une solution très partielle des problèmes soulevés actuellement par l'application de la Convention sur les connaissements dans les différents Etats.

- a) Ainsi, il est certain que les auteurs de la Convention ont eu l'intention de réaliser une uniformité en matière de limite de responsabilité à appliquer dans les Etats contractants. Actuellement on applique suivant l'Etat où le différend est tranché les limites que voici. (Extrait de « On Ocean Bills of Lading » de A. Knauth) :

Allemagne	Mk. 1,250 = \$ 300
Australie	£ 100 = \$ 224
Canada	\$ 500 = \$ 503
Danemark	Kr. 1,800 = \$ 261,66
Egypte	£ 100 = \$ 280
Espagne	P. 5,000 = \$ 550
Etats-Unis	\$ 500 = \$ 500
France	F.50.000 = \$ 142,50
India	R. 1,500 = \$ 280
Italie	L. 2,500 = £ 10
Norvège	Kr. 1,800 = \$ 244
Pays-Bas	Fl. 600 = \$ 160
Royaume-Uni	£ 100 = \$ 280
Suède	Kr. 1,800 = \$ 347
Union de l'Afrique du Sud	£ 100 = \$ 280

Les auteurs de la Convention de Varsovie ont réussi à éviter cette difficulté. Le moment est donc venu de faire profiter la Convention sur les connaissements de cette expérience, comme l'a fait d'ailleurs la Convention sur la limitation de 1957.

En conséquence, la commission se propose de s'atteler à l'étude du problème de la revision éventuelle de l'article IX § 2.

- b) La Convention de 1924 a été appliquée dans certains Etats pendant plus de 30 ans et cette application a prouvé qu'elle a largement donné satisfaction. Toutefois, plusieurs Associations et plusieurs membres ont émis l'opinion que le temps pourrait être venu de faire un pas en avant dans le domaine de l'unification internationale du transport maritime. Ainsi, la Commission croit qu'il serait utile d'examiner la possibilité d'établir des projets de règles internationales uniformes relatives à des problèmes qui n'ont pas été tranchés par la Convention de 1924. La commission pense plus particulièrement aux problèmes que voici :

- 1° « pro rata and invoice value clause »;
- 2° limitation et prescription en matière de dommages indirects (délais, livraison à une personne qui n'y avait pas le droit);

3. Liability for acts committed by a preceding carrier on a through bill of lading.
 4. Validity of both-to-blame clause.
 5. Unseaworthiness and deck cargo.
 6. Liability before loading and after discharging.
- c) During its studies the sub-committee discovered that the provisions of the 1924 Convention have not been interpreted uniformly by all who have applied them. However, the majority of members were of the opinion that it would be inadvisable to amend the existing provisions.

Those members who were in favour of amending the provisions stressed that certain provisions had been interpreted by the majority of States in a clearly defined manner, whereas, only a few States had departed from this interpretation. The amendment of the existing text would, for this reason ensure greater international uniformity. On the other hand, those who favoured maintaining the present text argued that the 1924 Convention was a compromise based on a large number of concessions and that the slightest alteration would run the risk of jeopardising the whole structure of the compromise. They also emphasised the danger which would confront uniformity if there were two Conventions — an original one and an amended one — covering the same subject matter. Indeed, it was not certain that all the existing contracting States would immediately adopt the proposed amendments and some might never adopt them at all.

- d) The sub-committee considered whether it should endeavour to resolve all the conflicts of law which might arise between the different laws which had been adopted to give effect to the provisions of the 1924 Convention. If the answer to this question is in the affirmative, it would be tantamount to an admission of the present divergences between the above mentioned laws. The C.M.I. has, of course, accepted the task of promoting international uniformity of maritime law. If, however, the C.M.I. was to start considering solutions to conflicts of law — even if these conflicts were the result of an imperfection of a system which it had itself established — it would have to deal with an entirely different problem presenting very great difficulties. Moreover, these problems of conflicts of law concern not only contracts of carriage but also contracts of sale and insurance which always go hand in hand. A rule laid down by the C.M.I. would therefore only solve the difficulties encountered in connection with one of the above contracts. It is for this reason that the sub-committee considered it preferable for the C.M.I. not to undertake the solution of these problems. The sub-committee is, however, quite ready to embark upon such a study if the C.M.I., which appointed it, considers it proper to remedy this absence of uniformity.

- 3° responsabilité pour fautes commises par un transporteur précédent en matière de connaissance direct;
- 4° validité de la « both to blame clause »;
- 5° innavigabilité et marchandises chargées en pontée;
- 6° responsabilité avant embarquement et après débarquement.

c) La commission s'est rendue compte, au cours de ses travaux, que les solutions apportées par la Convention de 1924 n'ont pas été interprétées de la même façon par tous ceux qui les ont appliquées. Toutefois, la majorité de ses membres a estimé qu'il n'était pas opportun de procéder à une révision de ces solutions.

Les membres qui sont en faveur de la révision ont fait valoir principalement que certaines règles ont été interprétées par une majorité d'Etats dans un sens bien défini alors que quelques rares Etats s'en sont écartés. Ainsi, une précision des textes actuels pourrait assurer plus d'uniformité internationale. Les partisans du maintien du texte actuel ont fait valoir que la Convention de 1924 est un compromis basé sur d'innombrables concessions et que la moindre modification risque de mettre en danger toute l'œuvre de conciliation. Ces mêmes partisans ont insisté sur le danger pour l'uniformité qui peut résulter de la présence de deux conventions — une originale et une modifiée — régissant les mêmes matières. En effet, il n'est pas certain que tous les Etats contractants actuels adopteront immédiatement — certains ne les adopteront peut-être jamais — les modifications projetées.

d) La commission s'est demandée si elle devrait s'efforcer de trouver une solution à tous les conflits de lois qui peuvent surgir entre les différentes lois qui ont mis en application les règles contenues dans la Convention de 1924. Une réponse affirmative à cette question équivaldrait à une acceptation par le C.M.I. des divergences actuelles entre les lois précitées. Or, le C.M.I. a accepté la mission de promouvoir l'uniformité internationale en matière de droit maritime. Toutefois, si le C.M.I. devait se pencher sur les solutions à donner à des conflits de lois — même si ceux-ci résultent d'une imperfection d'un système qu'il a préconisé — il devrait s'occuper d'une matière entièrement nouvelle qui présente d'énormes difficultés. Par ailleurs, ces problèmes de conflits de lois ne concernent pas uniquement les contrats de transport mais également les contrats de vente et les contrats d'assurance qui vont toujours de pair. Ainsi, une règle préconisée par le C.M.I. ne porterait remède qu'aux difficultés éprouvées par un des trois contrats précités. C'est pourquoi la commission estime qu'il est préférable que le C.M.I. ne se penche pas sur ces problèmes. Toutefois, la commission est toute prête à s'atteler à l'étude de ces problèmes si le C.M.I. qui l'a nommée, estime qu'il y a lieu de porter remède à cette absence d'uniformité par des règles de conflits de lois.

Conclusions

In view of the foregoing the sub-committee requests that the Plenary Conference of the C.M.I. should express its views on the following points : —

- 1° Should the C.M.I. invite the Diplomatic Conference on Maritime Law to replace the present text of Article 10 by the following words.
« The provisions of this Convention shall apply, whatever the nationality of the vessel, the shipper, the carrier or the person entitled » to delivery : —
 - » a) To every Bill of Lading evidencing a carriage of goods when » the port of destination thereof is situated in a contracting State.
» For this purpos, the port of destination is the one shown in » the Bill of Lading or, if not, the port where the goods are » actually discharged.
 - » b) To every Bill of Lading issued in a contracting State, even if » neither the port of departure or of destination of the goods is » situated in a contracting State. »
- 2° Does the Plenary Conference agree that the opportunity should be taken for the sub-committee to elaborate upon the following : —
 - a) An amendment to Article 9 sub paragraph 2 of the Convention on Bills of Lading.
 - b) A draft Convention on matters relating to international carriage by sea which are covered in bills of lading but which have not been dealt with in the 1924 Convention.
 - c) No amendment to the 1924 Convention other than Article 9 sub paragraph 2 and Article 10.
 - d) No draft rules on conflicts of law intended to achieve greater uniformity in matters relating to carriage by sea and covered in bills of lading.

Götenborg, May 1959.

Hon. Secretary,
Leo Van Varenbergh

Hon. Vice-President,
Kaj. Pineus.

Conclusions

Compte tenu de ce qui a été précisé ci-dessus la Commission se permet de demander à la Conférence plénière du C.M.I. de se prononcer sur les points que voici :

- 1° le C.M.I. doit-il inviter la Conférence diplomatique de droit maritime à remplacer l'ancien texte de l'article X par le suivant :
 - « Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront, quelque » soit la nationalité du navire, du chargeur, du transporteur ou de » la personne ayant droit à la délivrance :
 - » a) à tout connaissement constatant un transport de marchandises » dont le lieu de départ ou le lieu de destination est situé dans » un des Etats contractants; le lieu de destination à considérer » est celui qui est indiqué dans le connaissement ou, à défaut, » le lieu ou les marchandises sont effectivement déchargées;
 - » b) à tout connaissement créé dans un Etat contractant même lors- » que ni le lieu de départ ni le lieu de destination des marchan- » dises sont situés dans un des Etats contractants. »
- 2° la conférence plénière est-elle d'accord sur l'opportunité de faire éla- borer par sa commission :
 - a) une modification de l'article IX § 2 de la convention sur les connaissements;
 - b) un avant-projet de Convention relative à des matières de trans- ports maritimes internationaux effectués sous couvert de connais- sements, qui n'ont pas été tranchées par la Convention de 1924;
 - c) aucune modification de la Convention de 1924 autre que celle des articles X et IX § 2;
 - d) aucun projet de règle de conflit de lois ayant pour objet d'assu- rer plus d'uniformité en matière de transports maritimes effec- tués sous couvert de connaissements.

Göteborg, mai 1959.

Secrétaire,
Leo Van Varenbergh

Vice-Président,
Kaj. Pineus.

COORDINATION OF THE TEXTS OF THE CONVENTIONS ON LIMITATION AND ON MORTGAGES

Introductory Report of the FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

Our Association, at the request of the Comité Maritime International to report upon the harmonization of the Draft Convention limiting the liability of shipowners with the Convention on Privileges and Mortgages, approved the following report after examining the Draft prepared by Monsieur Pierre Lureau.

The Association states that art. 4 § 3 and art. 7 of the Convention on Privileges maintains same in the same order even when the debtor is entitled to limit his liability. He could apply this limit formerly namely by applying the 1924 Brussels Convention.

But this Convention is to be replaced by the text established in Madrid and this text decides that as soon as the limitation fund is created :

- on the one hand « persons authorized to claim on the fund cannot exercise any right against any other asset of the shipowner » whereas « the other creditors shall not have any right on the fund » (art. 2 § 3);
 - on the other hand « the distribution of the fund itself shall be effected among the claimants in proportion to the amount of their respective claims (art. 3 § 2).
- a) In consequence, first of all the Association is of the opinion that the privileged claims which, from now on, shall be entitled to the fund, cease to be privileged as from the time they become so entitled to that fund. These claims get a benefit of a new kind as a substitute for the actual privilege.

This finding upon which we cannot come back without implicating the whole construction of the Draft is so more important that as the claims entitled to the limitation fund are principally those for personal injuries to passengers or to crews or for damage to goods or luggage or damages to any other goods, there are claims which are privileged when they arise and which occupy moreover the same rank (the fourth one) in the order of international privileges. Henceforth, these claims

COORDINATION DES TEXTES DES CONVENTIONS SUR LA LIMITATION ET SUR LES PRIVILEGES

Rapport introductif de l' ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

L'Association, invitée par le Comité Maritime International à formuler son avis sur la mise en harmonie du projet de Convention limitant la responsabilité des propriétaires de navires avec la convention sur les Privilèges et Hypothèques, après avoir étudié le projet préparé par Monsieur Pierre Lureau, a approuvé l'avis suivant :

L'Association a constaté que par son art. 4 par. 3 et son art. 7, la Convention sur les Privilèges maintenait le rang de ceux-ci lorsque le débiteur pouvait limiter sa responsabilité. Il le pouvait alors, notamment par application de la Convention de Bruxelles de 1924.

Mais cette dernière Convention devant être remplacée par le texte élaboré à Madrid et ce texte décidant qu'une fois le fonds de limitation créé :

- d'une part, « les créanciers bénéficiaires du fonds ne peuvent exercer leurs créances sur tout autre bien du propriétaire » tandis que « les autres créanciers n'ont aucun droit sur le fonds » (art. 2 par. 3);
 - d'autre part, à l'intérieur du fonds la répartition se fera entre les ayants-droits proportionnellement au montant de leurs créances (art. 3, par. 2);
- a) L'Association a estimé en premier lieu que les créances privilégiées qui sont désormais bénéficiaires du fonds cessent d'être privilégiées au moment où elles reçoivent à leur profit l'affectation de ce fonds. Un avantage d'un nouveau genre se substitue pour ces créances au privilège proprement dit.

Cette constatation, sur laquelle on ne peut revenir sans remettre en cause toute l'économie du projet, est d'autant plus importante que les créances bénéficiaires du fonds de limitation étant principalement celles pour lésions corporelles aux passagers ou aux équipages ou avaries aux cargaisons ou bagages ou dommages à tous autres biens, se trouvant être des créances qui, à leur naissance, sont privilégiées et occupent, en outre, le même rang (le quatrième) dans le classement

are going to be taken apart from the other privileged claims as to the funding (ship, freight and accessories) and as to their being privileged and shall have a special fund for their benefit.

This implies some upsetting in the order of the different claims such as determined by the Convention on Privileges, but this is not due to the loss of the privilege for those admitted to the limitation fund, but to the system of the creation of a fund assigning a certain amount to certain claims.

b) Secondly the Committee is of the opinion that, as the distribution is effected *pari passu* between the claimants on the fund, the claims that were privileged, lose the order which the 1926 Convention assigned to them. However, this fact does not change anything as these claims already occupy, as we mentioned above, the same fourth rank. In any case they would have been distributed on the same rank in proportion to their amount.

The only disadvantage is that these originally privileged claims on the limitation fund, which are by large the main ones, may eventually be assigned on the same rank with other non privileged claims which are :

- 1° Claims of the same kind, that is to say for material damage, loss of life or personal injury, which did occur *ashore*, as the Madrid text is of a broader extent than that on Privileges, the claims arising from such damages occurring ashore may be admitted to the limitation fund.
- 2° Claims for raising the wreck which is labelled « wreck liability » by the Madrid text.

This double disadvantage did not seem sufficient to the French Association to suggest an amendment to the Madrid text in order to maintain a hierarchy between the claims entitled to the fund, for this was obviously the only matter at stake.

In the circumstances, the Madrid Draft being maintained as a whole, the ideal solution of harmonization might be to correct the Convention on Privileges and Mortgages, so that any trace of maintenance of any privilege for a claim admitted to the limitation fund should disappear at the same time as this fund is created.

This solution was set aside because it was not workable : the Convention on Privileges does exist and it is difficult to amend it, so more that the Madrid text is, up to now, only a Draft. Although the present drafting may be sufficient, it seems suitable to avoid any possible misunderstanding, for instance because of certain foreign notions, according to which the privilege should be liable to part from the claim

des Privilèges internationaux. Désormais, ces créances vont se séparer, quant à l'assiette dont elles bénéficiaient (navire, fret et accessoires) et quant à la qualité qu'elles avaient de privilégiées, des autres créances privilégiées pour se voir affecter un fonds particulier.

S'il en résulte un certain bouleversement entre la position des différentes créances telle que déterminée par la Convention sur les Privilèges, ce bouleversement ne tient pas à la perte du privilège pour celles admises au fonds de limitation, mais au système même de la création d'un fonds affectant un capital déterminé à certaines créances.

b) La Commission a estimé en second lieu que la répartition se faisant à l'intérieur du fonds au mark le franc, les créances anciennement privilégiées y perdent le rang que leur donne la Convention de 1926. Or, ce fait ne change rien puisque ces créances sont déjà, comme rappelé ci-dessus, du même 4^e rang. Elles auraient donc en tout cas concouru entre elles en proportion de leur montant.

Le seul inconvénient est que, sur le fonds de limitation, les créances originaires privilégiées dont il s'agit et qui sont de beaucoup les principales, sont susceptibles de se trouver éventuellement en concours avec d'autres créances, celles-là non privilégiées, qui sont :

- 1^o les créances de même nature, c'est-à-dire pour dommages matériels, perte de vie ou lésions corporelles, mais qui seraient survenues à terre car le texte de Madrid est par sa rédaction plus large que celui de la Convention sur les Privilèges; les créances ayant pour cause de tels dommages survenus à terre sont donc susceptibles d'être admises au fonds de limitation.
- 2^o Les créances pour relevage de l'épave, ce que le texte de Madrid qualifie « Responsabilité pour épave ».

Ce double inconvénient n'a pas paru suffisant à l'Association Française pour suggérer un amendement au texte de Madrid et tenter de maintenir une hiérarchie entre les créances à l'intérieur du fonds, car il ne pouvait être question que de cela.

Dans ces conditions, le projet de Madrid restant entier, la solution idéale d'harmonisation eût été de retoucher la Convention sur les Privilèges et Hypothèques dans le but d'y faire disparaître toute trace de maintien d'un quelconque privilège pour une créance admise au fonds de limitation dès que ce fonds est créé.

Cette solution a été écartée comme irréalisable : la Convention sur les Privilèges existe, il est difficile d'y toucher, le texte de Madrid n'est encore qu'à l'état de projet. Malgré que sa rédaction actuelle put suffire, il est apparu opportun d'éviter toute méprise possible à raison notamment de certaines conceptions étrangères d'après lesquelles le privilège serait susceptible de se séparer de la créance et de s'exercer

and to find an application elsewhere. With this aim, the French Association suggests to add to § 3 of art. 2 in fine : « after the establishment of the limitation fund, no right can be exercised relating to claims for which... etc. » an amendment providing that this shall be the same with privilege; this will be achieved by adding this single word to the text : « After the establishment of the limitation fund no right nor **privilege** can be exercised... ».

Moreover, the Association made another observation by studying this question :

The Convention on Privileges assigns a second rank : « to claims » resulting from the contract of employment of the captain, the crew » and other persons engaged on board ». Such claims arise without doubt from the contract of employment and find their origin therein.

Now art. 2 § 2 of the Madrid text quotes: « claims of the master, the members of the crew or all other shipowner's servants... if according to the law governing the contract of employment etc. » One might think at the first reading that the claims referred to in this text are also those which, for the Captain, the crew or other servants result from the contract of employment and are the same as those referred to in the Convention on Privileges. This might have as a consequence that these claims, which are privileged at the second rank would be put on the same when admitted to the limitation fund, as the other claims to which we referred.

Actually the Committee is of the opinion that this results only from an error of interpretation, as the wording of the Madrid Draft shows that it relates to claims arising from loss of life or personal injury or from damages to goods belonging to the master, crew, etc... that is to say which arise from an accident and not from the contract of employment.

In order to avoid any misunderstanding — which would be serious — the Committee suggests to repeat once more in the paragraph concerned the words « loss of life, personal injury, etc... ». The text concerned would then read as follows : art. 3 § 2 ii : « to claims for loss of life, personal injury, loss or damage to properties of the Master, the members of the crew, etc.

After which it will be clearly certain that the above mentioned provisions of the 1926 Convention on Privileges and Mortgages can no more be applied each time a limitation fund is constituted. In such cases they are no more applicable. The same solution does apply to the « Code de Commerce français ».

Hon. Reporter,
Pierre LUREAU.

Hon. President,
James-Paul GOVARE.

en dehors de cette dernière. Dans ce but, l'Association Française propose d'insérer à la partie finale du par. 3 de l'art. 2 du projet, où il est dit : « qu'après la constitution du fonds aucun droit ne pourra être exercé du chef des créances pour lesquelles... etc. » une précision stipulant qu'il en sera de même du privilège : Ceci serait réalisé par adjonction dans le texte de ce simple dernier mot « après constitution du fonds, aucun droit ou **privilège** ne pourra être exercé ».

En outre, l'étude à laquelle s'est livrée l'Association a été l'occasion pour elle d'une autre observation :

La Convention sur les Privilèges donne le deuxième rang « aux créances résultant du contrat d'engagement du Capitaine de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ». Il s'agit bien là des créances qui naissent du contrat d'engagement, qui y ont leur source.

Si l'on passe au texte de Madrid, art. 2 par. 2, on lit « créances du Capitaine, des membres de l'équipage, ou de tous autres préposés du propriétaire du navire... si d'après la loi régissant le contrat d'engagement... etc. ». On pourrait croire, au premier abord que les créances visées par ce dernier texte sont également celles qui, pour le Capitaine, l'équipage ou autres préposés, résultent du contrat d'engagement, donc les mêmes que celles visées dans la Convention sur les Privilèges, ce qui aurait pour conséquence que ces créances, qui sont privilégiées de deuxième rang et admises au fonds de limitation, y tomberaient confondues avec les autres créances dont nous avons parlé.

En réalité, la Commission pense qu'il n'y a là qu'une erreur d'interprétation car le contexte du projet de Madrid montre qu'il s'agit de créances ayant pour origine des pertes de vie ou lésions corporelles ou des dommages à des biens appartenant au Capitaine, à l'équipage, etc... donc qui naissent d'un accident et non du contrat d'engagement.

Pour éviter toute équivoque — et cette équivoque serait d'importance — la Commission propose de répéter une fois de plus dans le paragraphe visé les mots « perte de vie, lésions corporelles, etc... » Le texte incriminé deviendrait alors le suivant : art. 3 par. 2 ii : « aux créances pour perte de vie, lésions corporelles, pertes ou dommages de biens du Capitaine, des membres de l'équipage, etc. »

Après quoi il sera plus certain que les dispositions de la Convention de 1926 déjà visées sur les Privilèges et Hypothèques ne pourront être invoquées chaque fois qu'un fonds de limitation sera créé. Elles deviendront alors caduques. De même le second alinéa du paragraphe 3 de l'art. 192 du Code de Commerce français.

Le Rapporteur,
Pierre LUREAU

Le Président,
James-Paul GOVARE.

REGISTRY OF OPERATORS OF SHIPS

DRAFT REPORT

of the Hon. President of the International Sub-Committee

.. .. .

CONCLUSIONS

I

The Sub-Committee regrets sincerely to have to state that a few national Associations — and more especially the British, Belgian, Spanish, Greek and Swiss Associations — have not replied to the questionnaire.

Amongst the Associations which have sent reports the German, Argentine, United States, French, Polish, Turkish and Yugoslav reports can be considered as substantially favourable. On the other hand, the Scandinavian Countries and the Netherlands have proved to be more hesitating than opposed to the draft so that it will be most useful to try to persuade these Countries.

II

The Sub-Committee think it is advisable to make some points clear in order to dispel some doubts which appeared.

A)

The Convention should be named « Convention on the Publicity of the Operator » (and not « Naval Publicity »).

B)

The suggested publicity will only become really effective in connection with claims which have no privilege on the ship because the privileged claims can be executed against the ship even in case the claimants know that the debtor is not the owner of the ship but a bare-boat charterer.

C)

The publicity should only be made in the case of a bare-boat charter because only in such case somebody, different from the owner, operates the ship for his own benefit and is liable for obligations contracted by the master; indeed, only in such case there is an operator.

PUBLICITE DE L'ARMATEUR

PROJET DE RAPPORT

du Président de la Commission Internationale

La Commission Internationale qui a été chargée d'élaborer un rapport pour la prochaine Conférence Internationale de Rijeka, estime devoir faire précéder ledit rapport — qui prendra la forme de « conclusions » — d'un bref résumé des rapports présentés par les différentes Associations Nationales de Droit maritime des divers pays (dans l'ordre alphabétique desdits pays).

★★

ALLEMAGNE

A l'occasion de l'examen du rapport de l'Association allemande de Droit maritime, la Commission croit opportun de confirmer que la publicité projetée ne pourrait viser que la location du navire coque nue, parce que c'est en pareille hypothèse seulement qu'une personne — le locataire — autre que le propriétaire devient armateur du navire.

Elle constate non sans intérêt que cette forme d'utilisation du navire est peu fréquente en Allemagne : mais il est évident que cette circonstance ne saurait constituer un empêchement à l'adoption projetée de la publicité du contrat.

Cette publicité — dont, nonobstant la circonstance rappelée ci-dessus, le rapport ne nie pas les avantages — serait remarquablement facilitée, en Allemagne, par le fait que la lettre de mer que tout navire doit avoir à bord confirme toutes les particularités contenues dans le registre d'immatriculation des navires.

Toutefois, une certaine hésitation peut naître du fait que, à ce qu'il semble, il est possible de tenir à bord une forme très résumée de la lettre de mer et qu'en pareil cas, cette dernière ne contiendrait que les données purement techniques relatives au navire, avec le droit pour celui-ci de battre pavillon allemand, sans qu'aucune mention n'y soit faite en ce qui concerne la publicité ou en ce qui concerne les hypothèques.

Il ne serait peut-être pas difficile pour l'Allemagne, si une Convention était élaborée conformément aux idées exprimées dans le projet, de retoucher sa législation pour que la lettre de mer conservée à bord doive toujours être la reproduction exacte des données résultant du registre d'immatriculation, où les contrats de location coque nue devraient également être inscrits.

D)

The Sub-Committee suggests that the draft will admit that, unless a declaration of operator is made, the owner will be considered as operator, except the contrary is proved.

E)

The recording of the declaration of operator should not be compulsory. Both the owner and the operator shall be entitled to make it recorded and both will have to supply a supporting document to the competent Recording Office.

F)

The recording of the declaration of operator in the registry office of the ship and on the certificate of registry which has to be always on board the ship, should be sufficient for relieving the owner of liability in relation to non privileged claimants on the ship for obligations contracted by the bare-boat charterer. The Sub-Committee suggests furthermore to display on board the ship at a get-at-able place an irremovable and conspicuous panel bearing if necessary the seals of the master.

III

The Sub-Committee was nearly unanimously of the opinion that, contrary proof excepted, third persons are entitled to consider the ship-owner as sole liable for obligations put on the master or the ship-agent. As a consequence, nobody should question whether a system is useful which offers a safe way of proving that an other person than the ship-owner operates the ship and is liable for the obligations mentioned above.

IV

Sometimes it has been affirmed the Publicity of the Operator as it has been suggested, aims at satisfying a claimants' interest. It has been said also sometimes that, on the contrary, the interest of the owners should be given satisfaction. One can be astonished to ascertain that the real double aspect has only be taken into consideration in a few cases, for certain aspects are really in favour of the owner whereas others are in favour of the claimants.

The interest of the owner is perhaps the most obvious one. Indeed, when the owner rents his ship to somebody who will operate her for personal account, the owner is aware of course that he will not be a stranger to the obligations which may occur when the ship is trading. Indeed, the owner can be held liable for obligations towards privileged claimants, even if these appear to have been contracted either by the master for account of the charterer or even personally by the charterer.

The owner will easily face this delicate situation in the case e.g.

La Commission est d'accord pour reconnaître que le titre qui a été proposé pour cette Convention est imprécis. En effet, l'expression « publicité navale » est indubitablement trop vaste par rapport à ce qui devrait être l'objet de la Convention.

Toutefois, ce titre pourrait être formulé d'une manière plus synthétique que celle suggérée par l'Association argentine, c'est-à-dire comme il a été proposé : « publicité de l'armateur ». La publicité projetée n'a pas d'autre but, en effet, que celui de faire connaître aux tiers la personne qui, en réalité, gère le navire pour son propre compte, c'est-à-dire celui qui en est l'armateur.

La Commission soussignée proposerait de ne pas donner un caractère obligatoire à la publicité en question, et cela pour les raisons qui seront exposées plus loin.

Il est naturel que la publicité de l'armateur, qui aurait pour but de soustraire le propriétaire du navire aux actions des tiers, naissant d'obligations à charge de celui qui aurait assumé pour son propre compte la gestion du navire, ne présenterait une utilité qu'à l'égard des créances non pourvues d'un privilège maritime, puisque les titulaires de ces créances pourront toujours agir contre le navire. Telle est l'anomalie, que l'on ne peut d'ailleurs pas éviter, inhérente à l'institution juridique du privilège, qui rend le propriétaire du navire patrimoniallement responsable, même pour des dettes qui ne lui sont point propres, sauf, bien entendu, son action personnelle contre le véritable responsable desdites dettes.

Fort intéressante est l'indication fournie par l'Association argentine, relative à l'existence, en Argentine, d'un Registre naval où les contrats de location doivent être inscrits.

Etant donné la réflexion qui a été faite ci-dessus et les considérations qui seront exposées ultérieurement, il faut exprimer quelques réserves quant au caractère obligatoire de ces inscriptions.

Il faut reconnaître l'exactitude de la remarque faite ensuite dans le rapport examiné ici, d'après laquelle, faute de pouvoir étendre aux documents de bord cette publicité, celle-ci serait incomplète parce que ses effets viennent à disparaître en pareil cas dès que le navire est en cours de navigation.

Il faudrait, par conséquent, exprimer le vœu que l'Argentine, dont le *Código de Comercio* impose, en son article 925, au capitaine de tenir, entre autres, également à son bord « el pasaporte del buque o carta de mar », étende à ce dernier document — comme l'exige la loi italienne — toutes les formes de publicité qui sont prévues pour les registres d'immatriculation.

Bien qu'en vérité, on ne saurait méconnaître l'utilité de la proposition consistant à instituer, à côté des registres d'immatriculation des navires, des sections spéciales pour communiquer par radio aux bureaux

of collision, assistance and salvage, general average, passengers' or cargo claims because he can contract an insurance cover. However there are cases without remedy e.g. when the charterer does not pay the master and the crew.

However this reason seems not to be sufficient for avoiding the owner from contracting a cover for the other obligations which may occur when the ship is trading and which are not protected by a privilege. So, e.g. when the charterer has incurred liability for breach of contract of carriage concluded by the master or a ship-agent, for the obligations involved by a towage contract or by a contract relating to piloting or custodizing which do not concern the latest voyage, for supplies made by the master or the agent in the port of registry, for repairs and supplies not ordered and executed « for the real need of the conservation of the ship or for the continuation of the voyage ». So, in the latest case he will not have the benefit of a privilege, e.g., supply of bunkers made by the master after accomplishing the voyage or perhaps for coming back to the home port.

The interest of the claimants is not less substantial. Owing to the suggested publicity the claimants will be able to know with certainty the person for whose account the master or the ship agent has really contracted without running the risk of having to face the argument of the owner, held liable, according to which he is not bound by the contract referred to.

This interest could even exist in the case where the ship is mortgaged or privileged and where the claimant would prefer to have a creditor who is not the owner of the said ship.

During the discussions relating to the approval of the arrest of ships some delegations (especially the delegation of the Italian Association) have stressed at several occasions the advisability of publishing in one way or another, the name of the real owner of the ship but at that time this appeal proved to be a mere « vox clamans in deserto ».

This necessity has even not been felt when discussing the famous paragraph 4 of article 3 of the Convention, the text of which cannot seem, after ten years, to be an aberrant provision.

This text rightly referred to in the report of the French Association reads as follows :

« In the case of demise-charter, when the charterer is sole liable for a claim against the ship, the claimant is entitled to arrest the ship or an other owned by the charterer in conformity with the Convention, but no other ship owned by the owner can be arrested on the grounds of that claim.

The preceding paragraph applies also to all cases where a person other than the owner is liable for a claim against the ship. »

The above mentioned provision, although accepted by the majority, can hardly be praised.

du Registre dans les ports étrangers vers lesquels le navire fait voile, les renseignements utiles concernant la publicité en question, il est permis d'estimer qu'une telle proposition serait difficile à réaliser.

Quant au projet de Convention proposé par l'Association argentine, il en sera question plus loin.

DANEMARK

Le rapport de l'Association danoise de Droit maritime est tellement bref qu'il est impossible d'en faire un résumé utile.

Il n'y est fait aucune mention des raisons pour lesquelles, puisqu'il existe au Danemark une loi d'après laquelle il est possible, sinon obligatoire, d'enregistrer dans le registre d'immatriculation le fait que le navire est géré par un tiers qui n'en est pas le propriétaire, une telle publicité ne pourrait pas s'étendre également aux lettres de mer qui se trouvent à bord des navires et qui devraient être considérées comme une forme de publicité parallèle à celle du registre d'immatriculation.

ETATS-UNIS

Le rapport de l'Association de Droit maritime des Etats-Unis est particulièrement intéressant, non seulement à cause de l'autorité même de cette source, mais tout spécialement pour les conclusions substantiellement favorables auxquelles ladite Association est parvenue.

Ce rapport mérite donc un examen détaillé de la part de la Commission.

Il commence par souligner que, d'après la législation des Etats-Unis, lorsqu'un navire est loué coque nue, les créanciers sont munis d'une action *in rem*, à condition cependant qu'ils puissent prouver qu'ils ont été raisonnablement diligents dans la vérification du point de savoir si celui qui a commandé les réparations, les provisions, etc., était autorisé à engager le navire.

Toutefois, plus particulièrement, la règle qui contient cette disposition (le paragraphe 973 du *Federal Maritime Lien Act* du 23 juin 1910, modifié en 1920) a donné lieu à de graves difficultés d'interprétation qui ont eu pour conséquence que les créanciers se trouvent souvent aux Etats-Unis dans la même position où se trouvent les créanciers dans les pays où la doctrine de la responsabilité *in rem* pour les provisions, etc. n'est pas admise.

A cet égard, la Commission connaît l'existence d'un arrêt, bien que non récent, de la Cour Suprême, qui a décidé que le propriétaire du navire est responsable pour une fourniture de *bunker* commandée par l'affrètement, lorsque le contrat d'utilisation du navire n'interdit pas la naissance d'un *maritime lien*.

Le rapport examiné ici déclare donc que le projet de Convention aurait pour sûr résultat d'assurer un avantage aux tiers créanciers.

Indeed, it is not conceivable that when it is stated first that the debtor is not the owner but a different person, the claimant is allowed to satisfy himself — even for claims without privilege, this should be stressed — on an asset owned by an other person.

Even if it was necessary to bow to the fact that this Convention has been approved, it should be taken into account that specific regulations concerning the rights of third persons claiming in the case of a ship chartered by demise, cannot disregard the necessity of granting to these third claimants a safe way for verifying whether or not they have to face such a case.

This necessity was — and is — the more obvious as the demise charter has been based on the interdiction for the claimant to arrest a sistership of the owner.

Do recall here the words of the President of the Sub-Committee pronounced at the meeting of this sub-committee held on the 25th September 1951 during the Naples Conference :

« »

Il se pose donc une question grave. Il y a un créancier d'un navire. Ce créancier ne peut pas saisir le navire qui a donné lieu à sa créance. Il attend qu'il arrive dans ce port un *sistership* du même propriétaire, mais lors de la saisie, le propriétaire dit : « Ah, non. La créance était une créance sur l'affrèteur. Voici mon contrat d'affrètement; il y avait *demise* ». Qu'arrive-t-il alors ? Spécialement suivant la législation française, le seul fait qu'une saisie est révoquée parce qu'elle est injustifiée donne lieu tout de suite à des dommages-et-intérêts. Dès lors sera-t-il possible d'admettre la bonne foi du créancier ? Voilà pourquoi la délégation italienne avait proposé une solution tendant à donner satisfaction aux exigences de toutes les autres délégations et qui consistait à pouvoir opposer le *demise* aux tiers. Le tiers doit avoir connaissance du *demise*, de façon à empêcher au moins que, de mauvaise foi, lorsqu'on fait une saisie d'un *sistership*, le propriétaire saisi puisse montrer un contrat établissant que ce *sistership* était affrété en *demise* au moment où la créance est née. »

V

As a consequence, the Sub-Committee is of the opinion, by majority of votes, that following replies should be given to the questionnaire submitted to the different national Associations.

1. *Question* : It is advisable to draft an international convention the aim of which is to inform third parties of the fact that the ship is not operated by the owner ?

Reply : Yes.

Répondant ensuite à la question n° 3, le rapport estime qu'il est possible d'utiliser, sans plus, les registres d'immatriculation et le certificat d'immatriculation qui se trouve à bord du navire, documents qui sont déjà employés pour la publicité des droits réels. Et le rapport suggère fort opportunément qu'un document séparé, bien visible et accessible au public, soit en outre placé près de la timonerie, où figureraient tant le nom du propriétaire du navire que la date et le lieu du contrat d'affrètement (*rectius* : de location) et le nom de l'affréteur (*rectius* : du locataire) ou de l'*operator* (exploitant).

Du reste, la suggestion faite ci-dessus trouve un écho, exactement correspondant, dans une clause précise du formulaire de *bare boat charter* en usage dans le commerce maritime international, où l'on peut lire, entre autres, ce qui suit à la clause n° 13 :

« The Charterer agrees to notify any person furnishing repairs, supplies, towage or other necessities to the vessel that neither the Charterer nor the Master has any right to create, incur or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage. Such notice, as far as may be practicable, shall be in writing. The Charterer further agrees to fasten to the vessel in a conspicuous place and to maintain during the life of this Charter, a notice reading as follows :

« This vessel is the property of
» It is under Charter and by the terms of
» the Charter neither the Charterer nor the Master has any
» right, power or authority to create, incur or permit to be
» imposed upon the vessel any liens whatsoever except for
» Crew's wages and salvage. » »

Il semble également opportun de rappeler ici que la Chambre de Commerce de Gènes a récemment prié une Commission de juristes de mettre au point un formulaire-type italien de location coque nue, appelé « Italscafo 1956 », qui contient la clause n° 12 suivante :

« Il conduttore è tenuto a depositare il presente contratto alla Capitaneria di Porto di iscrizione ed a fare la dichiarazione di armatore. Inoltre, il conduttore è tenuto a portare a conoscenza dei terzi la propria qualità di armatore anche mediante affissione sulla nave, in luogo ben evidente per tutta la durata del contratto, il del seguente avviso :

« Questa nave, di proprietà di è ora locata
» a in forza di contratto stipulato a,
» il, che il conduttore è tenuto ad esibire a
» chiunque abbia interesse a prenderne visione. » »

Pour les besoins des Etats qui, comme les Etats-Unis, permettent l'*actio in rem*, les documents en question pourraient peut-être mentionner en outre explicitement quelles sont les réparations ou provisions pour lesquelles le locataire ou l'*operator* est autorisé à engager le navire.

2. *Question* : Are you of the opinion that for the publicity referred to under 1, the registers of the offices of Registry of ships and the certificates of registry can be used ?

Reply : Yes.

VI

It is doubtless that the preliminary draft of the Italian Association can be improved e.g. by making the registry of the declaration of operator optionnal and not compulsory and by recommending according to the lines of the suggestion of the United States Maritime Law Association, to have on board the ship at a get-at-able place a panel mentioning the name of the owner of the ship and, if the case may be, of the bareboat charterer.

This draft is now submitted to discussion by the Conference and a restricted sub-committee could be appointed in order to elaborate a second better and more complete draft.

Giorgio BERLINGIERI

Vice-Président of the Italian Maritime
Law Association

President of the International Sub-Committee.

Le rapport de l'Association des Etats-Unis suggère fort opportunément que la Convention pourrait stipuler que, si aucun document de location n'accompagne les documents de bord, les tiers seront autorisés à considérer la propriétaire du navire comme responsable pour les réparations, provisions, etc., tandis qu'au contraire, la présence à bord du navire du certificat de location, placé avec les documents de bord, constituera une preuve définitive pour écarter du propriétaire le fardeau des responsabilités dérivant des frais exposés, autres que celles spécifiquement énumérées dans la section 4 du certificat de location.

En terminant, le rapport exprime la préoccupation que, le navire se trouvant sous le contrôle de l'affrèteur (locataire), celui-ci pourrait avoir intérêt à supprimer la publicité du contrat.

Cet inconvénient — qui mérite du reste une grande attention — n'existerait pas pour ce qui regarde l'inscription du contrat sur le registre d'immatriculation et sur le certificat de nationalité se trouvant à bord du navire. En effet, ces inscriptions devraient être effectuées par les Bureaux maritimes compétents et on ne saurait imaginer que le locataire veuille se rendre coupable d'un délit aussi grave que celui d'altérer le certificat d'immatriculation ou de nationalité se trouvant à bord du navire.

Quant au document attestant l'existence du contrat — document qui devrait être affiché de manière bien visible, dans un lieu accessible au public — sa conservation pourrait être assurée par l'apposition de sceaux par le capitaine; et la Convention pourrait même contenir une disposition de nature pénale frappant quiconque qui se rendrait coupable de toute soustraction, suppression ou altération du document en question.

FINLANDE

Le bref rapport de l'Association finlandaise de Droit maritime nous apprend qu'il existe bien en Finlande un Registre d'immatriculation, mais que ce Registre ne peut être utilisé pour y enregistrer le fait que le navire est géré par une autre personne que son propriétaire.

Le propriétaire qui figure au Registre d'immatriculation — comme le souligne ce rapport, — est présumé être aussi celui qui gère le navire; et il est responsable de toutes les dépenses qui se rattachent à cette gestion.

Le rapport en question affirme qu'au cas où le navire aurait été affrété à temps, le capitaine doit, lorsqu'il assume des obligations qui regardent l'affrèteur, informer le fournisseur de la circonstance qu'il signe commandes et reçus pour le compte de l'affrèteur.

Le rapport paraît cependant ne pas apercevoir que la publicité qui fait l'objet de la Convention projetée devrait déployer principalement, pour ne pas dire exclusivement, ses effets dans le cas de location de navires coque nue. Puisqu'en pareil cas, le capitaine, de même que

tout l'équipage, est nommé par le locataire, qui assume effectivement la qualité d'armateur, on ne voit pas comment le propriétaire pourrait être tranquille de ne pas avoir à répondre éventuellement d'obligations naissant de la gestion du navire.

L'Association finlandaise conclut son bref rapport en affirmant que l'état de choses actuel est satisfaisant.

La Commission se permet donc d'insister sur l'existence effective et réelle de l'intérêt que présente pour le propriétaire d'un navire loué par lui coque nue à une autre personne, la limitation de ses propres responsabilités aux seuls cas où les obligations qui naissent durant la gestion de ce navire seraient pourvues d'un privilège.

FRANCE

I

L'Association française, non sans de nombreuses réserves, peut être considérée comme substantiellement favorable à l'institution de la publicité de l'armateur projetée.

Il est exact de remarquer — cette observation est du reste conforme au projet préparé par l'Association italienne — que la publicité se révèle particulièrement utile dans le contrat de location d'un navire coque nue, puisque c'est en pareil cas surtout que le propriétaire dudit navire reste complètement étranger à la gestion de ce dernier et que le locataire assume la qualité d'armateur.

L'examen du rapport très diligent de l'Association française offre l'occasion d'affirmer à nouveau que, même si les tiers étaient tenus de savoir que le navire n'est pas géré par son propriétaire, mais par celui qui l'a loué, lesdits tiers auront toujours le droit d'agir sur le navire lorsqu'il s'agit d'une créance privilégiée. Il faut bien le répéter : il s'agit là d'un risque que le propriétaire sait devoir courir lorsqu'il donne son navire en location à quelqu'un, un risque inhérent à la propriété du navire et inséparable de celle-ci.

Il n'y a donc aucun doute que la publicité projetée s'avère particulièrement utile :

- a) lorsque le navire a été loué coque nue; et
- b) lorsque les créances des tiers ne sont pas assorties d'un privilège sur le navire.

La Commission est particulièrement heureuse de relever l'affirmation suivante que contient le rapport extrêmement intéressant — elle tient à le répéter — de l'Association française :

« Il existe donc un intérêt certain pour le propriétaire du navire,
» à ce que les tiers connaissent, par une publicité appropriée, la
» location dont le navire est l'objet et le nom de l'affrètement-arma-
» teur. »

II

Une considération qui mérite une attention toute spéciale est celle (n° 6 dans le rapport) relative à la possibilité que la Convention du 10 mai 1952 donne au créancier du locataire de saisir le navire pour des créances exclusivement relatives audit locataire (article 3, paragraphe 4).

Cette disposition n'est guère heureuse.

Déjà à la Conférence d'Amsterdam (1949), mais tout spécialement à celle de Naples (1951), la Délégation italienne avait soutenu la nécessité que les tiers fussent mis à même de savoir si le navire était géré par une autre personne que son propriétaire et cela en particulier afin que les dits tiers pussent savoir s'ils avaient ou non le droit de procéder à la saisie conservatoire d'un autre navire appartenant au même propriétaire. Cette proposition ne recueillit pas les suffrages de la majorité et c'est ainsi que fut approuvé le texte actuel, peu heureux, du paragraphe 4 de l'article 3. Et il est même permis de supposer que ce texte constitue peut-être l'obstacle le plus sérieux à la ratification de cette Convention, à laquelle n'a procédé jusqu'ici qu'un nombre d'Etats fort restreint, bien que sept années environ se soient écoulées depuis sa signature.

Cette constatation permettra peut-être d'affronter aujourd'hui le problème de la publicité de l'armement sans trop se soucier de cette disposition peu heureuse.

Ce point fera l'objet d'un examen ultérieur dans la partie du présent rapport consacrée aux conclusions.

Le rapport de l'Association française soulève encore une autre objection sérieuse pour ce qui regarde les Etats chez lesquels, comme c'est le cas de la France, l'abandon en nature est encore en vigueur, parce que l'armateur-affrèteur ne pourrait pas jouir de la faculté de limiter de la sorte sa responsabilité.

On pourrait obvier peut-être à cet inconvénient, sans doute grave, en obligeant le propriétaire qui a donné son navire en location, à assumer contractuellement l'engagement de procéder lui-même à l'abandon toutes les fois que le locataire démontrerait qu'il y a intérêt : et le contrat pourrait prévoir en outre les contre-garanties que, en vue de pareille hypothèse, le locataire devrait accorder au propriétaire.

Toutefois, la limitation de la responsabilité au moyen de l'abandon du navire est une institution qui, déjà dépassée par l'infortunée Convention de Bruxelles de 1924, doit être considérée aujourd'hui comme définitivement ensevelie depuis la signature de la nouvelle Convention de Bruxelles du 1957.

Il convient du reste d'accueillir sans réserve la proposition de l'Association française de ne pas en venir à la stipulation de la Convention projetée ici, avant la ratification de la nouvelle Convention de Bruxelles qui a accueilli le système de la limitation forfaitaire.

Le rapport de l'Association française suggère enfin comment devrait être organisé le système de la publicité. La Commission a tenu compte de ces suggestions dans la partie du présent rapport consacrée aux conclusions.

NORVEGE

Le rapport de l'Association norvégienne de Droit maritime contient certaines considérations vraiment intéressantes.

On y reconnaît en effet que celui qui gère le navire est responsable du chef des obligations tant de nature contractuelle qu'extracontractuelle; que parfois la personne de cet *operator* ne coïncide pas avec celle du propriétaire du navire; et que, dans ce cas particulier, c'est le premier qui en devient responsable.

Après ces affirmations préliminaires, ce qu'on peut lire ensuite dans le rapport est moins clair : à savoir qu'il est sans pertinence aux fins de la responsabilité personnelle que le créancier ait ou non connaissance de ce que l'affrèteur (le locataire) et non le propriétaire soit personnellement responsable : ce qui est ajouté ensuite est encore moins clair : à savoir que, lorsque le propriétaire n'est pas *operator*, il ne peut encourir aucune responsabilité (à moins que cette responsabilité envers les tiers ne soit fondée sur quelque titre spécial).

L'intérêt que le propriétaire a, de faire connaître aux tiers que le responsable du chef des opérations contractées par le capitaine n'est pas lui — le propriétaire — mais bien un *operator*, paraît évident à la majorité de la Commission.

Il convient ici d'insister encore sur le principe d'après lequel la publicité ne peut avoir un contenu pratique que pour les *claims* qui ne sont pas pourvus d'un privilège, parce que les créanciers privilégiés auront toujours le droit de faire valoir leurs créances sur le navire. On perd trop souvent de vue, dans cette matière, que la proposition qui avait été faite, en son temps, de faire coïncider les *claims* visés à l'article premier de la Convention internationale du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires, avec ceux qui sont munis d'un privilège, n'a pas été accueillie. Il existe, par conséquent, des « créances maritimes » qui ne sont pas privilégiées, ainsi, par exemple : les créances relatives à l'inexécution d'un contrat de transport, au remorquage, au pilotage pour des voyages antérieurs; les créances relatives à des fournitures faites au navire par le capitaine au port d'immatriculation; les créances relatives à des réparations et ravitaillements non justifiés par les exigences de la conservation du navire ou de la continuation effective du voyage, etc.

Il semble donc à la majorité de la Commission que la simple considération qu'il existe des créances non privilégiées et qu'il est de l'intérêt du propriétaire de se protéger contre les actions sur le navire du chef de ces créances, souligne — au lieu de l'exclure — la nécessité d'une forme de publicité dans ce domaine.

L'association néerlandaise de Droit maritime rappelle en tout premier lieu comment la publicité navale est organisée dans sa propre législation : l'armateur y est le personnage central, sur lequel incombe la responsabilité pour les obligations qui naissent du commerce maritime, conformément aux articles 321 (1) et 321 (2) du Code de commerce. Si le propriétaire n'est pas lui-même l'armateur, parce qu'il a cédé l'usage du navire, au moyen d'un contrat de location, à une tierce personne, ce qui fait de celle-ci un armateur aux termes de la définition que l'article 320 du Code de commerce donne de l'armateur, il est possible de faire constater pareille circonstance au moyen d'une inscription dans le registre maritime où le navire est immatriculé et où figure le nom de son propriétaire. Si cette inscription fait défaut, le propriétaire restera responsable, avec l'armateur, vis-à-vis des tiers de bonne foi, pour les obligations naissant de la gestion du navire aux termes de l'article 321 (1) prérappelé du Code de commerce.

Le rapport remarque que ce système correspond en substance à celui qui est actuellement proposé par le projet de Convention sous examen, mais il ajoute qu'il n'est fait usage que très rarement de cette publicité, parce que les *bare-boat charterers* n'existent presque pas aux Pays-Bas, à l'exception de quelques grandes sociétés pétrolières.

Bien qu'elle trouve déjà dans la législation actuelle de son pays la possibilité de donner publicité à la déclaration d'armateur, l'Association néerlandaise de droit maritime se déclare cependant fort hésitante quant à l'utilité d'une Convention internationale sanctionnant une telle publicité parce que — tels sont ses propres termes — la pratique aurait déjà trouvé d'autres solutions plus satisfaisantes que le synthèse de publicité réalisée au moyen des registres d'immatriculation et des lettres de mer.

Arrivé à ce point, le rapport donne l'exemple d'une société de remorquage de Rotterdam qui recevrait une demande de remorquage et d'assistance des agents locaux d'un navire grec prêt à pénétrer dans le *Nieuwe Waterweg*. Il objecte que cette société ne se donnera certainement pas la peine de consulter au préalable le registre d'immatriculation du navire au Pirée, tandis qu'elle n'aura, d'autre part, même pas la possibilité de contrôler les lettres de mer ou l'acte de nationalité de ce navire puisqu'il n'est pas encore arrivé à Rotterdam.

Il serait aisé de répondre qu'un exemple de ce genre ne peut certes suffire pour généraliser l'impossibilité pour le fournisseur d'une prestation ou de provisions, de se rendre compte en vérifiant, à bord, quelle est la personne réelle pour laquelle le capitaine demande à ce fournisseur son intervention.

Mais il faut dire quelque chose de plus au sujet de la généralisation — affirmée dans ce rapport — de la coutume d'après laquelle la fonction de représentant commercial de l'armateur a pratiquement disparu aujourd'hui dans la figure du capitaine, étant donné que celui-ci voit

ses fonctions se restreindre toujours plus au domaine technique de la navigation, et qu'à l'heure actuelle les engagements commerciaux sont pris normalement par les agents terrestres de l'armateur, lesquels savent parfaitement pour compte de qui ils assument de telles obligations.

Si la première de ces affirmations est exacte, en ce qui concerne au contraire la seconde, la majorité de la Commission ne peut que marquer son désaccord quant aux conclusions auxquelles arrive le rapport en question.

Il faut répéter ici ce qui a déjà été dit en d'autres circonstances, savoir que lorsqu'un propriétaire de navire loue celui-ci coque nue, il est pratiquement mis à l'écart de la gestion dudit navire : en effet, non seulement le capitaine et l'équipage, mais même les agents aux divers ports d'escale sont choisis et nommés par le *charterer*, quand ils ne le sont pas par le capitaine lui-même.

Or, puisqu'en matière de publicité relative à la personne de l'armateur effectif, les intérêts du propriétaire et ceux du locataire peuvent se trouver en conflit, il est facile d'apercevoir comment l'intérêt que le propriétaire peut avoir à la publicité de l'armateur serait uniquement confié à la loyauté et à la correction scrupuleuse de mandataires du locataire, qui pourraient être à même de porter atteinte, même dans une grave mesure, à cet intérêt, ne fut-ce que par une attitude simplement passive ou muette.

Par conséquent, il est permis d'espérer que, puisque les Pays-Bas possèdent déjà une organisation appropriée permettant de réaliser la publicité de l'armateur projetée, cet Etat voudra bien en faire usage dans ce domaine.

POLOGNE

L'Association polonaise de Droit maritime a accueilli avec faveur le projet de Convention, tout particulièrement en considération du projet de Code maritime polonais actuellement à l'étude, qui prévoit précisément la possibilité d'inscrire, non obligatoirement, le nom de l'armateur dans les registres d'immatriculation des navires (où l'on n'inscrit actuellement que le nom du propriétaire). En outre le Code projeté prévoit que, à défaut d'une telle inscription, la présomption légale d'après laquelle le propriétaire du navire en est l'armateur, devra s'appliquer.

En ce qui concerne la publicité invoquée, on pourrait parfaitement utiliser, comme complément des données résultant des registres d'immatriculation, les lettres de mer se trouvant à bord des navires.

Le rapport propose ensuite l'extension du système de publicité en question aux navires de faible tonnage auxquels, d'après certaines législations, ne s'étend pas l'obligation de l'immatriculation. Cette différenciation qui n'existe, en effet, que dans certains pays, pourra faire l'objet d'un examen spécial à l'occasion des débats qui auront lieu au sein de la Conférence.

SUEDE

Le rapport de l'Association suédoise de Droit maritime nous apprend qu'il existe, en Suède, deux sortes de registres : l'un, tenu par le *Maritime Board*, relatif à la propriété et à la nationalité des navires et l'autre, tenu par un département spécial au sein de la *City Court* de Stockholm, qui contient les détails relatifs aux *mortgages* sur navires.

Ce dernier registre est plus limité, seuls les navires sur lesquels des *mortgages* ont été accordés y figurant.

Il faudrait inscrire dans ces deux registres ou dans l'un d'eux seulement les noms des personnes ayant pris un navire en location coque nue (il est raisonnable d'exclure l'opportunité de créer un troisième registre). D'autre part, étant donné que le premier registre est publié chaque année, le registre où sont inscrits les *mortgages* semble être plus approprié aux nécessités de la publicité envisagée.

Mais le rapport conclut en déclarant qu'il ne parvient pas à apercevoir les avantages que les tiers pourraient retirer du système projeté de publicité de l'armateur.

Cette dernière observation fera l'objet d'une mise au point dans les conclusions du présent rapport.

TURQUIE

L'Association turque de Droit maritime se déclare favorable à la proposition de donner une forme de publicité au fait que le navire est géré par une autre personne que son propriétaire. Et puisque, dans la législation turque, il n'y a pas de registre spécial pour cette publicité, tant le registre d'immatriculation que les lettres de mer pourraient être utilisés à ce fin.

Le rapport exprime l'opinion que les inscriptions à apposer sur ces deux documents ne devraient constituer, à l'égard des tiers, qu'une présomption simple, c'est-à-dire admettant la preuve contraire : et que s'il n'existe aucune inscription d'armateur, il faudra considérer comme tel le propriétaire du navire, toujours jusqu'à preuve du contraire.

Pour ce qui regarde le jeu des présomptions, le rapport appelle une mise au point.

On y constate une certaine préoccupation pour les conséquences injustes auxquelles serait exposé un créancier qui, ayant intenté une action contre le locataire, parce que celui-ci, d'après la publicité apparaissait comme étant l'armateur, se verrait ensuite débouté de son action parce que le défendeur rapporterait la preuve qu'il n'est pas l'armateur.

Ici, il faut bien s'entendre.

Nous sommes d'accord pour déclarer que la publicité de l'armateur admet la preuve contraire. Mais cette preuve contraire n'est admise qu'en faveur des tiers et jamais contre eux. Et elle doit être admise en

leur faveur pour éviter précisément qu'un propriétaire malhonnête ne fasse semblant d'avoir loué son navire à un tiers pour que celui-ci le gère pour son compte propre, mais en réalité pour se débarrasser des responsabilités correspondantes en s'en déchargeant sur le dos d'un armateur homme de paille, qui pourrait être insolvable ou difficilement répréhensible.

Au contraire, tant le propriétaire que l'armateur inscrits devront subir les conséquences de la publicité sans pouvoir être admis à prouver le contraire.

YOUGOSLAVIE

Le rapport de l'Association yougoslave de Droit maritime se déclare favorable au projet. Il observe qu'on peut affirmer que la législation yougoslave est déjà organisée en vue de réaliser la publicité en question, d'autant plus qu'il est déjà possible, mais non obligatoirement, d'effectuer l'inscription de la qualité d'armateur dans les registres d'immatriculation du navire, registres auxquels correspond le certificat de nationalité qui doit se trouver à bord.

Le rapport de cette Association se demande aussi s'il faut que cette publicité ait un caractère déclaratoire ou constitutif.

A propos de cette question, la Commission observe qu'en matière de publicité, la doctrine distingue avant tout la « publicité-information », appelée aussi publicité non nécessaire, de la publicité nécessaire. Il n'est pas douteux que la publicité de l'armateur envisagée rentre dans le cadre de cette seconde catégorie, parce que la reconnaissance contractuelle de la qualité d'armateur chez celui qui prend en location le navire n'aurait aucune efficacité à l'égard des tiers dans la publicité.

Mais la publicité nécessaire se distingue, à son tour, en publicité déclaratoire et publicité constitutive.

Il ne nous paraît pas douteux qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'une publicité constitutive, mais plus simplement d'une publicité déclaratoire : et cela à la fois parce que cette publicité a pour objet une situation de fait déjà existante — qui n'est certes pas *créée* par ladite publicité — et parce que les tiers doivent toujours pouvoir être admis à rapporter la preuve contraire, c'est-à-dire à prouver le caractère éventuellement simulé de la déclaration d'armateur.

CONCLUSIONS

I

La Commission doit avant tout constater, avec un vif regret, qu'un certain nombre d'Associations nationales seulement n'ont pas envoyé leurs réponses au questionnaire. Et ce regret est d'autant plus vif si

l'on considère que parmi les Associations nationales absentes figurent les Associations anglaise, belge, espagnole, grecque et suisse.

Parmi les Associations qui ont envoyé leur rapport, on peut considérer comme substantiellement favorables : l'Allemagne, l'Argentine, les Etats-Unis, la France, la Pologne, la Turquie et la Yougoslavie. On peut dire, d'autre part, que les Etats scandinaves et les Pays-Bas se sont montrés peut-être plus incertains que nettement contraires : il serait donc particulièrement utile de tenter de faire œuvre de persuasion auprès de ces Etats.

II

La Commission croit opportun de mettre au point quelques circonstances, ce qui permettra sans doute de tirer au clair certains doutes qui se sont manifestés.

A)

La Convention devrait s'intituler « Convention sur la publicité de l'armateur » (et non « Convention sur la publicité navale »).

B)

L'utilité de la publicité en question n'est destinée à sortir ses pleins effets qu'à l'égard des créances qui ne sont pas pourvues d'un privilège sur le navire, puisque pour les créances exclusivement privilégiées, les créanciers peuvent agir exécutivement sur le navire, même s'ils ont connaissance du fait que le débiteur n'est pas le propriétaire dudit navire, mais une tierce personne à laquelle le navire a été loué coque nue.

C)

La publicité ne devrait avoir lieu que dans les cas où le navire est loué coque nue, puisque ce n'est qu'en pareils cas qu'on se trouverait en présence d'une personne, différente du propriétaire, qui gère le navire dans son propre intérêt et pour le compte de laquelle le capitaine doit faire face à des obligations et assumer des responsabilités : ce n'est qu'en pareil cas, en effet, que cette personne assumerait la qualité d'armateur.

D)

La Commission propose que soit établie dans le projet la présomption *juris tantum* d'après laquelle, à défaut de déclaration d'armateur, il faut considérer comme armateur le propriétaire du navire.

E)

L'inscription de la déclaration d'armateur ne devrait pas avoir un caractère obligatoire. Elle doit pouvoir être demandée tant par le propriétaire du navire que par celui qui assume la qualité d'armateur : dans un cas comme dans l'autre, il faudra évidemment exhiber le document qui en fait foi, au Bureau Maritime compétent.

F)

Les formes de publicité requises pour que le propriétaire du navire ne doive pas répondre vis-à-vis des créanciers non assistés d'un privilège sur le navire pour les obligations contractées par le locataire coque nue, devraient consister dans la déclaration d'armateur, inscrite tant au registre d'immatriculation du navire du port où ledit navire est inscrit, que dans les lettres de mer qui doivent toujours se trouver à bord. La Commission propose qu'en outre un tableau, inamovible et bien visible, portant s'il le faut les sceaux du capitaine, où seront indiqués tant le propriétaire que l'armateur, soit affiché à bord du navire, dans un lieu bien accessible au public.

III

L'accord est pratiquement unanime pour estimer que, jusqu'à preuve du contraire tout au moins, les tiers ont le droit de considérer le propriétaire du navire comme le seul responsable pour les obligations auxquelles a dû faire face le capitaine ou l'agent du dit navire. Dès lors, nul ne devrait mettre en doute l'intérêt que présente un système permettant d'offrir un moyen sûr pour rapporter la preuve que quelqu'un d'autre que le propriétaire du navire en est effectivement l'armateur et, par conséquent, le responsable des obligations susmentionnées.

IV

Il a été affirmé parfois que la publicité de l'armateur telle qu'elle a été proposée, tend à satisfaire un intérêt des créanciers. Parfois encore, il a été déclaré que l'intérêt à satisfaire était au contraire celui du propriétaire. On peut s'étonner de constater que l'aspect réellement double de cet intérêt n'a été que rarement pris en considération, car il existe réellement, sous certains aspects, en faveur du propriétaire, et sous d'autres, en faveur des tiers créanciers.

L'intérêt du propriétaire est peut-être le plus évident.

Lorsqu'en effet, le propriétaire loue son navire à un tiers pour que ce dernier exerce pour son propre compte l'industrie de la navigation, il ne peut évidemment se laisser bercer par l'illusion qu'il pourra rester étranger aux obligations qui pourront naître pendant la navigation de ce navire. Car ce propriétaire pourra, en effet, être appelé à répondre de certaines de ces obligations même s'il apparaît qu'elles ont été contractées par le capitaine pour le compte du locataire du navire, ou même personnellement par le locataire, toutes les fois que les créanciers sont privilégiés.

Le propriétaire pourra sans peine faire face à cette situation délicate dans les cas, par exemple, d'abordage, d'assistance et de sauvetage, d'avarie commune, de dommages aux personnes ou aux choses transportées, parce qu'il pourra se couvrir par une assurance. Mais il n'en

ira pas de même dans certains cas, pratiquement sans remède possible, où — par exemple — le locataire aurait failli à ses obligations relatives aux salaires du capitaine ou de l'équipage.

Il ne paraît cependant pas que cette raison puisse être retenue comme suffisante pour empêcher le propriétaire de se couvrir à l'égard de toutes les autres obligations qui peuvent naître pendant la navigation et qui ne donnent pas lieu à un privilège : ainsi, par exemple, lorsque le locataire s'est rendu coupable d'inexécution d'un contrat de transport conclu par le capitaine ou par un agent du navire; pour les obligations naissant d'un contrat de remorquage, ou encore pour celles relatives au pilotage ou aux frais de garde qui ne se réfèrent pas au dernier voyage; pour les fournitures faites par le capitaine ou par un agent du navire au port d'inscription du dit navire, pour les réparations et ravitaillements qui n'auraient pas été commandés et effectués « pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ». Resterait ainsi, dans ce dernier cas, exclue du privilège, par exemple, une fourniture de bunker que le capitaine aurait faite après avoir terminé le voyage et peut-être même pour faire retour au port d'armement.

L'intérêt des créanciers ne serait pas moins réel et concret. Grâce à la publicité envisagée, les créanciers pourraient connaître avec certitude la personne véritable pour le compte de laquelle le capitaine ou l'agent a contracté, sans courir donc le risque de se trouver en présence de prétentions à l'égard desquelles le propriétaire, retenu obligé, pourrait opposer qu'il est étranger au rapport juridique correspondant.

Cet intérêt pourrait exister même au cas où le navire serait grevé d'hypothèques ou de privilèges, ce qui pourrait pousser le créancier à préférer d'avoir comme personne obligée une autre personne que le propriétaire du dit navire.

Au cours des discussions qui ont porté à l'approbation de la Convention sur la saisie conservatoire des navires, certaines délégations (notamment la délégation de l'Association italienne) ont souligné à plusieurs reprises l'opportunité de rendre public, d'une manière ou d'une autre, le nom de l'armateur effectif du navire, toutes les fois que le dit armateur n'est pas le propriétaire du navire. Mais cet appel resta, à l'époque, une « vox clamans in deserto ».

Cette nécessité ne fut même pas ressentie lorsque vint en discussion le fameux paragraphe 4 de l'article 3 de cette Convention, dont le texte, à près de dix années de distance, ne peut pas ne pas apparaître comme une disposition aberrante.

Ce texte, rappelé à juste titre par l'Association française dans son rapport, est le suivant :

« Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou

tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime. L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime. »

On ne saurait dire que la disposition susmentionnée, bien qu'elle ait recueilli la majorité des voix, mérite un éloge particulier.

Il n'est pas concevable, en effet, qu'après avoir nettement précisé que le débiteur n'est point le propriétaire mais bien une personne différente, il soit permis au créancier de satisfaire ses créances — même, comme il convient de le souligner, pour les créances non munies d'un privilège — sur un bien appartenant à une personne diverse.

Même s'il fallait s'incliner devant le fait que cette Convention a été approuvée, on ne peut pas ne pas se rendre compte de ce qu'en y réglementant de manière spécifique les droits des tiers créanciers dans l'hypothèse d'un navire affrété *by demise*, il n'est pas possible de faire abstraction de la nécessité de fournir à ces tiers un moyen sûr pour vérifier si, oui ou non, ils se trouvent dans une telle hypothèse.

Cette nécessité était — et est — d'autant plus évidente lorsqu'on considère que le fait de l'affrètement *by demise* a été pris comme base de l'interdiction, pour le créancier, de saisir un *sistership* appartenant au même propriétaire.

Qu'il soit permis de rappeler ici les paroles que le Président de cette Commission a eu l'occasion de prononcer à cet égard, lors de la séance du 25 septembre 1951, à la Conférence de Naples :

«

Il se pose donc une question grave. Il y a un créancier d'un navire. Ce créancier ne peut pas saisir le navire qui a donné lieu à sa créance. Il attend qu'il arrive dans ce port un *sistership* du même propriétaire, mais lors de la saisie, le propriétaire dit : « Ah ! non ! La créance était une créance sur l'affréteur. Voici mon contrat d'affrètement; il y avait *demise*. » Qu'arrive-t-il alors ? Spécialement suivant la législation française, le seul fait qu'une saisie est révoquée parce qu'elle est injustifiée donne lieu tout de suite à des dommages-et-intérêts. Dès lors sera-t-il possible d'admettre la bonne foi du créancier ? Voilà pourquoi la délégation italienne avait proposé une solution tendant à donner satisfaction aux exigences de toutes les autres délégations et qui consistait à pouvoir opposer le *demise* aux tiers. Le tiers doit avoir connaissance du *demise*, de façon à empêcher au moins que, de mauvaise foi, lorsqu'on fait une saisie d'un *sistership*, le propriétaire saisi puisse montrer un contrat établissant que ce *sistership* était affrété en *demise* au moment où la créance est née. »

V

Etant donné ce qui précède, la Commission estime, à la majorité des voix, qu'il faudrait donner les réponses suivantes au questionnaire qui a été soumis aux différentes Associations nationales :

1. — *Question* : Y a-t-il lieu d'instaurer par une convention internationale un système dont le but est de porter à la connaissance des tiers, le fait qu'un navire n'est pas exploité par son propriétaire ?
Réponse : Oui.

2. — *Question* : Croyez-vous que l'on puisse utiliser pour la publicité envisagée au numéro 1 les registres d'immatriculation des navires et les lettres de mer ?
Réponse : Oui.

VI

Il n'est pas douteux que le projet préliminaire proposé par l'Association italienne de Droit maritime est susceptible d'améliorations. Par exemple, pour établir que la déclaration d'armateur est facultative et non obligatoire, et pour recommander, conformément à la proposition de l'Association de Droit maritime des Etats-Unis, qu'il soit tenu à bord un tableau, dans un lieu facilement accessible au public, indiquant le nom du propriétaire du navire et, si le navire est loué coque nue, le nom du *bare-boat charterer*.

Cet avant-projet peut donc faire dès maintenant l'objet d'une discussion au sein de la Conférence, où un Comité restreint pourrait être nommé pour l'élaboration d'un deuxième projet, meilleur et plus complet.

Giorgio BERLINGIERI

Vice-Président de l'Association italienne
de droit maritime
et

Président de la Commission Internationale.

PUBLICITE DE L'ARMATEUR

AVANT-PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE

présenté par le Président de la Commission Internationale

Art. 1. Celui qui désire exploiter un navire doit faire, au préalable une déclaration d'armateur au bureau maritime où le navire est immatriculé.

Art. 2. Lorsque l'exploitation n'est pas faite par le propriétaire et si l'armateur ne fait pas de déclaration d'armateur, celle-ci peut être faite par le propriétaire.

Art. 3. La déclaration d'armateur peut être faite sous acte privé signé devant notaire ou verbalement, mais dans ce dernier cas elle doit être reprise dans un procès-verbal rédigé par les autorités compétentes.

Art. 4. La déclaration d'armateur doit être inscrite dans le registre d'immatriculation du navire et annotée sur l'acte de francisation. Si le navire ne se trouve pas dans le port d'attache, le bureau maritime du port d'attache fait la transcription dans le registre d'immatriculation et envoie une communication télégraphique au bureau maritime ou au consulat du port où le navire se trouve ou vers lequel il se dirige pour que l'annotation nécessaire soit faite sur la lettre de mer.

Art. 5. Lorsque l'exploitation du navire n'est pas faite par le propriétaire la copie authentique du titre qui confère l'usage du navire doit être produite au moment de la déclaration.

Art. 6. La déclaration d'armateur doit contenir le nom, la filiation, la nationalité, le domicile ou la résidence de l'armateur et les éléments d'individualisation du navire.

Lorsque l'exploitation est faite par une personne autre que le propriétaire, la déclaration doit contenir le nom, la filiation, la nationalité, le domicile ou la résidence du propriétaire ainsi que l'indication du titre qui confère l'usage du navire.

Art. 7. Si aucune déclaration d'armateur n'est rendue publique dans les formes prévues, le propriétaire est présumé être armateur; les tiers intéressés sont toutefois admis à fournir la preuve contraire.

REGIME INTERNATIONAL DES NAVIRES DANS LES PORTS ETRANGERS

AVANT-PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE *présenté par le Président de la Commission Internationale*

Article premier

Dans la présente Convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqués ci-dessous :

a) *navire* signifie tout bâtiment de quelque type que ce soit, même d'Etat, y compris les embarcations en dotation à bord dudit bâtiment, pourvu que ce navire ne rentre pas dans la catégorie des navires de guerre selon les critères fixés au paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention sur la haute mer du 29 avril 1958 ou qu'il ne s'agisse pas de navires affectés exclusivement, même temporairement, aux déplacements des Chefs d'Etat ou au transport d'une mission diplomatique se rendant au port appartenant à l'Etat auprès duquel cette mission est envisagée;

b) *port* signifie tout port (havre, baie, rade ou toute étendue d'eau (ayant accès à la mer), circonscrit par le territoire soumis à la souveraineté nationale d'un Etat contractant, équipé pour les opérations de chargement et de déchargement de personnes et marchandises, pour le ravitaillement et la réparation de navires ou pour certaines de ces opérations et habituellement fréquenté par des navires effectés au commerce avec l'étranger;

c) *Etat contractant* signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

Tout navire, de par le fait même qu'il entre dans un port, est soumis dans la même mesure et sans exceptions, sauf celles dérivant d'accords internationaux particuliers, à la loi nationale de l'Etat auquel appartient le port et aux autorités nationales du dit port, notamment en ce qui concerne le régime douanier, les mesures sanitaires, le pilotage, le remorquage, le mouillage et tout autre service complémentaire, le chargement et le déchargement des marchandises et l'embarquement et le débarquement des passagers, le ravitaillement en eau, combustible et toute autre provision, les taxes et droits de port et les mesures de sûreté et de contrôle, y compris les visites à bord et le rapport du capitaine.

Article 3

Les navires forcés d'entrer dans un port pour y chercher refuge peuvent, sans violation du principe d'égalité de traitement, être exemptés des taxes et droits de port, ainsi que, s'ils n'effectuent pas d'opérations commerciales dans le dit port, des formalités et droits de douane. En général, les conditions de traitement ne doivent pas être de nature à paralyser par leur rigueur excessive l'exercice du droit de relâche forcée.

Article 4

Tout navire, de par le seul fait qu'il se trouve dans un port, est soumis à la juridiction pénale de l'Etat auquel appartient le dit port.

Les autorités de l'Etat auquel appartient le port ne doivent pas, sauf sur la requête et avec le consentement de l'autorité consulaire de l'Etat dont le navire bat le pavillon;

a) exercer une interférence quelconque sur ce qui se passe à bord du navire, sauf pour la préservation de l'ordre et de la tranquillité du port ou dans l'intérêt de la santé ou de la sécurité publique;

b) instituer des poursuites pénales à l'égard d'infractions commises à bord, sauf

1) si elles compromettent la tranquillité ou la sécurité du port ou s'il s'agit d'infractions tombant sous le coup de la loi de l'Etat auquel appartient le port et concernant la santé publique, l'immigration, la sécurité de la vie humaine en mer, les douanes ou toute autre matière analogue; ou

2) si elles ont été commises par des personnes autres que le capitaine ou les membres de l'équipage, ou commises au préjudice de ces personnes, ou bien par des ressortissants de l'Etat auquel appartient le port ou au préjudice des dits ressortissants; ou

3) si elles constituent des infractions graves....

Les faits commis à bord des navires dans un port, qui ne constituent que des infractions à la discipline et aux devoirs professionnels du marin, ne relèvent que de l'Etat du pavillon.

Article 5

Il est interdit d'accueillir à bord des personnes évadées d'un centre de détention ou qui font l'objet d'un mandat de capture.

Quiconque parvient à s'introduire, à l'insu du capitaine, à bord du navire se trouvant dans un port, peut-être expulsé dudit navire lorsqu'il y est trouvé et s'il est réclamé par l'autorité nationale du port, il doit être livré à la dite autorité.

Article 6

Les actes de l'état-civil relatifs aux personnes embarquées à bord du navire qui se trouve dans un port, sont rédigés dans les formes imposées par l'Etat auquel appartient le dit port et par le fonctionnaire compétent du dit Etat.

Le cas échéant, ce fonctionnaire doit être admis à bord aux fins indiquées à l'alinéa précédent.

Article 7

Les contrats, actes ou faits, stipulés à bord ou y ayant lieu, sont régis par la loi de l'Etat du pavillon toutes les fois où, s'ils avaient été conclus ou eu lieu à terre, ils auraient été soumis à la loi de l'Etat auquel appartient le port, sauf en cas de :

a) contrats conclus entre non ressortissants de l'Etat du pavillon ou entre ressortissants de l'Etat du pavillon entre lesquels l'application d'une loi déterminée aurait été stipulée;

b) contrats où est partie un ressortissant de l'Etat auquel appartient le port ou dont l'exécution doit commencer à s'accomplir sur le territoire du dit Etat.

Sont régis par la loi du pavillon les rapports entre l'équipage, le capitaine et l'armateur, y compris les questions relatives à la sécurité sociale et tous les différends s'y rapportant.

Les droits réels, les contrats ayant pour objet la propriété ou l'utilisation du navire, les hypothèques ou privilèges sur le navire, sont régis par la loi de l'Etat du pavillon sous réserve de l'application des Conventions internationales existantes.

Article 8 .

Les différends d'ordre civil ou commercial entre les personnes faisant partie du personnel du bord, ou entre elles et le capitaine, ou entre gens du bord de divers bâtiments battant le pavillon d'un même Etat dans le même port, à raison de rapports juridiques concernant exclusivement la navigation, ne sont pas de la compétence de l'autorité nationale du port, quelle que soit la nationalité de ces personnes.

Les différends d'ordre civil ou commercial entre les personnes ne faisant pas partie de l'équipage et le capitaine ou des membres de l'équipage sont jugés d'après les règles de compétence du droit commun.

Les contestations qui peuvent naître à l'occasion du règlement des frais et dépenses dans un port à la charge d'un navire étranger qui y est entré, que ce soit volontairement ou en relâche forcée, sont de la compétence de la loi de l'Etat auquel appartient le port.

Article 9

La saisie conservatoire et la saisie-exécution dans un port sont autorisées, dans les formes déterminées par la loi de procédure du lieu, par le juge de l'Etat auquel appartient le port, juge qui est également compétent pour connaître des demandes en dommages-intérêts.

Toute saisie et toutes mesures en résultant seront notifiées à l'autorité de l'Etat du pavillon.

Article 10

La responsabilité du chef d'abordage de navires dans un port est réglée par la loi nationale de ce port, sauf si les navires impliqués dans l'abordage battent le pavillon du même Etat, auquel cas il sera fait application de la loi nationale commune aux dits navires.

Article 11

Les fonctionnaires publics de l'Etat auquel appartient le port sont autorisés à monter à bord du navire se trouvant dans le dit port pour y procéder à toutes recherches ou enquêtes, significations, transmissions d'actes ou toutes procédures d'exécution conformément à la loi nationale du port.

Les officiers publics, officiers de l'Etat-civil, notaires et autres requis de procéder à des actes de leur ministère ou de leurs fonctions sur des navires étrangers se trouvant dans un port, sont tenus de prêter leur ministère dans la mesure où cette obligation existe pour eux d'après les lois, règles professionnelles et usages en vigueur dans l'Etat auquel appartient le dit port.

Article 12

Toutes les fois où l'autorité nationale du port devra procéder à des visites, recherches, enquêtes ou perquisitions à bord du navire se trouvant dans ce port, pour faits survenus à ce bord, les autorités compétentes de l'Etat auquel appartient le port devront en informer immédiatement l'autorité consulaire de l'Etat dont le navire en question bat le pavillon. Cette autorité consulaire aura droit d'assister aux opérations susmentionnées et de faire verbaliser ses déclarations, sans que par là soit causé un retard à la procédure correspondante.

Article 13

L'admission de visiteurs à bord du navire se trouvant dans un port rentre dans le cadre des pouvoirs discrétionnaires du capitaine du dit navire, qui pourra soumettre la dite admission à certaines conditions que le visiteur sera tenu d'observer.

Le texte du présent article devra être affiché, sous une forme bien visible, dans les parties principales du navire auquel les visiteurs pourront avoir accès.

Article 14

Dans les cas prévus aux articles 3, 4, 5 et 10 de la présente Convention, le navire, même prêt à quitter le port, pourra être arrêté par l'autorité nationale du port compétent, pendant le temps nécessaire aux vérifications d'usage; dans les autres cas où la responsabilité du navire est apparente ou probable, le dit navire pourra obtenir l'occasion de quitter le port moyennant le versement d'une caution qui sera fixée par l'autorité nationale du port compétent, après avoir entendu l'autorité consulaire de l'Etat dont le dit navire bat le pavillon.

Est reconnu le droit de poursuite du navire qui aurait quitté le port pour se soustraire à l'application de la loi de l'Etat auquel appartient ce port, dans les cas prévus par la présente Convention ou par des accords internationaux, poursuite qui pourra être exercée dans les conditions fixées à l'article 23 de la Convention sur la haute mer du 29 avril 1958.

Article 15

Les navires exclusivement affectés à un service public civil ne peuvent pas faire l'objet de saisie, d'arrêt ou de détention par une mesure de justice quelconque ni par aucune procédure judiciaire « in rem ». Dans ce cas, l'Etat au service public duquel le navire se trouve, en est responsable.

Les navires exclusivement affectés par l'Etat aux transports postaux bénéficient des exceptions visées à l'alinéa précédent dans les ports entre lesquels ils ont l'obligation d'effectuer leur service.

Article 16

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteintes aux Conventions ou autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces Conventions ou accords.

Giorgio BERLINGIERI,

Vice-Président de l'Association italienne
de Droit maritime,

Président de la Commission Internationale.

INDEX

	Page
<i>Assistance and Salvage — Presidents' Preliminary Report</i>	2
Assistance et Sauvetage — Rapport préalable du Président	3
<i>Report of the C.M.I. to the O.E.E.C. on damages caused by nuclear incidents in course of carriage by sea</i>	18
<i>O.E.E.C. Draft Convention on Third Party Liability in the field of Nuclear Energy as revised by the C.M.I.</i>	23
<i>C.M.I. Amendments to the O.E.E.C. Draft</i>	32
<i>Provisional Report on Nuclear Ships</i>	40
Rapport provisoire relatif aux navires nucléaires	41
<i>Draft International Convention on Nuclear Ships</i>	50
Projet de Convention Internationale relative aux navires nucléaires ..	51
<i>Letters of indemnity — Draft Resolution of the American Association</i> ..	60
Lettres de garantie — Projet de Résolution de l'Association Américaine	61
<i>Conflicts of Law — Report of the International Sub-Committee</i>	68
Conflits de Lois — Rapport de la Commission Internationale	69
<i>Coordination of Conventions — Introductory Report of the French Association</i>	82
Coordination des Conventions — Rapport introductif de l'Association française	83
<i>Registry of Operators of Ships — Draft Report</i>	88
Publicité de l'Armateur — Projet de Rapport	89
Id. — Avant-Projet de Convention	110
Navires dans les ports étrangers — Avant-Projet de Convention	111