

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1968

III

« TORREY CANYON »

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

THE NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I. *In the light of the « Torrey Canyon » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?*

It is apparent that the law in its present state does not effectively counteract the ever increasing pollution of the sea by the noxious products and by-products of modern civilization.

The « Torrey Canyon » incident has demonstrated, in a dramatic way, one aspect of the problem : the very extensive damage which one single ship loaded with crude oil can inflict on innocent victims.

It would not be realistic, however, to consider the need for change in the present state of the law in the light of this incident only. In all probability incidents of the « Torrey Canyon » type represent a minor part of the pollution problem. The daily escape of oil and oily mixtures from thousands of ships and various kinds of installations is far more serious.

It is apparently assumed that the limitation fund of the « Torrey Canyon » will be insufficient to make good all damage which can be compensated in terms of money. It should be borne in mind, however, that insufficient compensation of victims to oil pollution is not peculiar to cases of concentrated extensive damage. On the contrary, most pollution damage is never compensated at all, either because the victim is unable to detect the offender or because the damage inflicted on each individual victim is too small to warrant the expenses of pursuing the offender.

One further aspect of the problem should be kept in mind : the damage caused by pollution to marine life. This damage cannot even be estimated, let alone compensated.

It is apparent, therefore, that pollution of the sea cannot be effectively counteracted by new and stringent rules on liability for the

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

REponses

I. *Compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon » estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?*

Il saute aux yeux que la loi, dans son état actuel n'entrave pas effectivement la pollution toujours croissante de la mer par des produits nocifs et des sous-produits de la civilisation moderne.

L'accident « Torrey Canyon » a mis en évidence, d'une manière dramatique, un aspect du problème : les dommages très étendus qu'un seul navire, chargé de pétrole brut peut infliger à d'innocentes victimes. Toutefois, il ne serait pas réaliste d'aborder la nécessité de modifier l'état actuel du droit à la lumière de cet accident seulement. En toute probabilité des accidents du type « Torrey Canyon » ne représentent qu'une part mineure du problème de la pollution. L'échappement journalier d'huile et de mélanges huileux de milliers de navires et de diverses sortes d'installations est beaucoup plus grave.

On a cru apparemment que le fonds de limitation du « Torrey Canyon » serait insuffisant pour rembourser tous les dommages qui peuvent être évalués en argent. Toutefois, on devrait se rendre compte que l'indemnisation insuffisante des victimes d'une pollution par de l'huile n'est pas particulière aux cas de dommages étendus et concentrés. Au contraire, la plupart des dommages par pollution ne font jamais l'objet d'aucune indemnisation, soit parce que la victime n'est pas en mesure de découvrir le responsable, soit que les dommages infligés à chaque victime individuelle sont trop petits pour justifier les dépenses impliquées par la poursuite du coupable.

Un autre aspect du problème devrait être pris en considération les dommages causés à la vie marine par la pollution. Ces dommages ne peuvent être évalués, voire compensés.

C'est la raison pour laquelle il saute aux yeux que la pollution de la mer ne peut être effectivement entravée par de nouvelles règles sévères sur la responsabilité pour les dommages causés. De telles règles n'auront pas d'effet préventif sur le gaspillage commis dans des cas

damage caused. Such rules will have no preventive effect on spillage which is committed in circumstances where no claim is likely to arise, either because the damage is done to interests which have no legal defence or because the offender expects not to be found out. It is very doubtful whether they will appreciably minimize the risk of accidental spillage of the kind illustrated by the « Torrey Canyon ».

In the view of this Association, therefore, effective prevention can be achieved in one way only : by imposing restrictions on the handling of oil.

Regardless of the preventive effect of new rules on liability it is, of course, a purpose in itself to secure adequate compensation of innocent victims. Through technical and nautical measures the risk of pollution can be reduced to any required level — at the cost. The cost should be borne by the industry and, ultimately, be reflected in the price of the commodity.

This argument cannot, however, be limited to pollution damage. It is equally valid in all cases where dangerous or noxious commodities are carried without the best possible safety measures. It is even more compelling in the light of incidents like the « Texas City » disaster where the result of the risk materializing was a large scale loss of lives.

II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or*
- b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?*

This Association is not in favour of a solution by which the present maritimes rules are changed or adapted with respect to oil pollution damage or pollution damage only. A « Maritime solution » will, as a logical as well as a practical consequence, lead to a much wider scope, and to bring about such a solution would take a long time.

Assuming that public opinion requires that measures be taken forthwith for the purpose of securing adequate compensation of innocent victims to oil pollution the solution referred to in sub-paragraph a) seems to be the only practicable alternative.

III. If you favour a new convention, what should be its scope ?

In the opinion of this Association a new convention should have the widest possible territorial scope. We are convinced that the limitation

où aucune plainte n'est à craindre, soit parce que les dommages affectent des intérêts qui ne sauraient se défendre en justice, soit parce que le coupable s'attend à ne pas être découvert. Il est peu probable que de telles règles diminuent le risque de gaspillage accidentel de l'espèce illustrée par le « Torrey Canyon ».

C'est la raison pour laquelle cette Association est d'avis que seules des restrictions sur la manutention de l'huile peuvent constituer des mesures préventives efficaces.

En dehors de leur valeur préventive les nouvelles règles de responsabilité ont naturellement un but en soi : l'indemnisation adéquate d'innocentes victimes.

Des mesures techniques et nautiques peuvent réduire le risque de pollution à n'importe quel niveau requis; c'est une question de prix. Le coût devrait être supporté par l'industrie et, finalement, avoir sa répercussion sur le prix de la marchandises.

Toutefois, cet argument ne peut être limité aux dommages par pollution. Il est valable également dans tous les cas où des produits dangereux ou nocifs sont transportés sans les meilleures mesures de sécurité possibles. Des accidents tels que le désastre de Texas City matérialisant les risques courus pour la perte de vies sur une grande échelle mettent encore plus en lumière le caractère impérieux de mesures adéquates.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

- a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*

Cette Association n'est pas en faveur d'une solution par laquelle les règles maritimes actuelles seraient modifiées ou adaptées par rapport aux dommages de pollution (par l'huile ou non) seulement. Une « solution maritime » aboutira logiquement et pratiquement à une portée beaucoup plus étendue, et la réalisation d'une telle solution prendra beaucoup de temps.

A supposer que l'opinion publique demande des mesures immédiates pour assurer une indemnisation adéquate des victimes innocentes de pollution par huile, la solution du sous-paragraphe a) semble être la seule alternative possible.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

Cette Association estime qu'une nouvelle convention devrait avoir une portée territoriale aussi étendue que possible. Nous sommes convaincus qu'il y aura une forte opposition à la restriction des nouvelles

of new rules to pollution damage, to shore damage or to damage caused by certain cargoes, will be strongly opposed.

IV. a) *In a new convention, should there be liability without fault ?*

b) *If so, on whom should it be imposed ?*

Based on experience up to the present day there seems to be little need for liability without fault in respect of oil pollution. We have not been able to detect any instance where compensation has been denied to an innocent victim on the grounds that the ship inflicting the damage was not at fault. It should also be emphasized that strict liability will be of no help to innocent victims in the many cases where the offender is not identified or the damage is deemed to be remote.

In these circumstances it seems unnecessary to complicate the issue by introducing the controversial subject of strict liability.

V. *Should liability be limited ?*

In the opinion of this Association there are no valid grounds for abolishing the principle of limitation of liability in respect of oil pollution damage and not in respect of other damage.

The amount of the limitation fund is another matter. Prior to the « Torrey Canyon » incident there has been no case to our knowledge where liability for pollution damage has been limited. In respect of other damage limitation of liability has often been invoked. If, in the light of the « Torrey Canyon » incident, it is felt that the limitation fund of oil tankers should be increased, this Association feels that a complete revision of the 1957 Limitation Convention would be the logical outcome.

VI. *Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?*

In the view of this Association compulsory insurance or equal security is hardly practicable at the present time. It would be very difficult, if not impossible, to spell out in a convention a definition of « adequate security ». The only feasible solution would be that the Contracting States shall supervise that ships under their flag are adequately covered. It is doubtful whether the advantages of such a scheme would outweigh the practical difficulties.

règles aux dommages par pollution, aux dommages aux côtes ou aux dommages causés par certaines cargaisons.

IV. a) *La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?*

b) *S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?*

L'expérience acquise jusqu'à ce jour ne semble pas justifier la nécessité d'une responsabilité objective en matière de pollution par l'huile. Nous n'avons trouvé aucun cas où l'indemnisation a été refusée à une innocente victime pour le motif que le navire causant le dommage n'était pas en faute. On devrait également souligner que la responsabilité causale n'aidera pas les innocentes victimes dans les nombreux cas où le coupable n'est pas identifié ou où les dommages sont estimés être trop indirects.

Dans ces circonstances il ne semble pas être nécessaire de compliquer la solution en soulevant le sujet controversé de la responsabilité causale.

V. *La responsabilité doit-elle être limitée ?*

Cette Association est d'avis qu'il n'y a pas de raisons valables d'abolir le principe de la limitation de la responsabilité dans le cas de pollution par huile et non pour les autres dommages.

Le montant du fonds de limitation est une autre question. Nous n'avons pas connaissance d'un cas antérieur à l'accident « Torrey Canyon » où la responsabilité pour dommages par pollution a été limitée. Pour d'autres dommages, la limitation de la responsabilité a souvent été invoquée. Si, à la lumière de l'accident du « Torrey Canyon », on est d'avis que le fonds de limitation de navires citernes devrait être augmenté, cette Association est d'avis qu'une révision complète de la Convention de 1957 sur la Limitation de la Responsabilité serait l'issue logique.

VI. *Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?*

Cette Association est d'avis que l'assurance obligatoire ou la garantie équivalente n'est guère réalisable à l'heure actuelle. Il serait très difficile si pas impossible de consigner dans une convention une définition de « Garantie Adéquate ». La seule solution valable serait que les Etats contractants contrôlent l'assurance adéquate des navires battant leur pavillon. Il n'est pas certain que les avantages d'un tel système l'emportent sur ses difficultés pratiques.

VII. *Should there be any provision regarding jurisdiction? If so, what court or courts should be given jurisdiction?*

This Association is not prepared at this stage to go into the question of jurisdiction. It is felt that the discussion of such questions should be postponed until the outlines of a possible new convention are more clear. The difficulties are familiar from previous work on other international conventions.

VIII. *Should the cost of protective measures be recoverable? If so, who should be allowed to recover?*

In the view of this Association the cost of protective measures should be recoverable on the one condition that they have been reasonably incurred. It would not be necessary to exclude any person from recovery. This is the present state of the law in our country.

VII. *Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux doit-on donner la compétence ?*

Cette Association n'est pas prête, à ce stade, à aborder des questions de compétence. Elle est d'avis que la discussion de telles questions doit être remise jusqu'à ce que les grandes lignes d'une nouvelle convention possible soient plus claires. Les difficultés sont communes aux travaux qui ont précédé d'autres conventions internationales.

VIII. *Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?*

Cette Association est d'avis que le coût de mesures préventives devrait être récupérable à la seule condition qu'elles aient été raisonnablement prises. Il ne serait pas nécessaire d'exclure quoique d'un remboursement. Ceci est l'état actuel du droit dans notre pays.

THE FINNISH MARITIME LAW ASSOCIATION

OPINION

During recent years several cases of serious oil pollution have taken place, but the consequences of none of them have been anything like those of the « Torrey Canyon » disaster.

The wreck of the « Torrey Canyon » is still a lone case. It would therefore not be justified to break up present day maritime legislation.

On the other hand, innocent sufferers of damages by oil (this opinion is limited to damages by oil) escaping from a ship should — in principle — be entitled to compensation for damages. But sufferers of damages by oil should not be given a privileged position in comparison with their fellow men having suffered damages from other causes.

We have many cases where, for instance, people have suffered damages by chemicals escaping from factories to nearby rivers polluting drinking water reserves. Only where gross negligence has been proved has compensation been awarded. This Association is therefore of the opinion that the discussion caused by the « Torrey Canyon » disaster should be limited to contingencies of a catastrophic nature. In accordance with this standpoint lesser accidents should be settled as hitherto, that is to say the sufferer should get this compensation from the shipowners at fault and within the limit of his liability.

The International Working Committee refers in its Commentaries to compensation payable under compulsory motor insurance. It should be noted that a sufferer's benefit under this insurance is far from full compensation.

If in cases of a catastrophe the shipowner's liability is not large enough to cover all those damages for which he is liable and if — as is assumed above — in cases of catastrophe damages for which no one is at fault have to be made good, then additional funds must be found.

ASSOCIATION FINLANDAISE DE DROIT MARITIME

OPINION

Ces dernières années plusieurs cas sérieux de pollution par l'huile se sont produits mais jamais avec des conséquences comparables à celles du désastre du « Torrey Canyon ».

La perte du « Torrey Canyon » reste toujours un cas isolé. Il ne serait donc pas justifié de bouleverser le droit maritime actuel.

D'un autre côté, les victimes innocentes de dommages causés par l'huile (cette opinion est limitée aux dommages par l'huile) s'échappant d'un navire, devraient, en principe, bénéficier d'une indemnisation pour les dommages subis. Mais les victimes de dommages par l'huile ne devraient pas être favorisées par rapport à celles qui auraient subi des dommages par une autre cause.

Nous avons beaucoup de cas où, par exemple, des gens ont souffert des dommages causés par des produits chimiques s'échappant d'usines dans des rivières proches et polluant les réserves d'eau potable. Ce n'est que dans les cas d'une négligence grave qu'une indemnité a été accordée.

Cette Association est donc d'avis que la discussion suscitée par le désastre du « Torrey Canyon » devrait être limitée aux cas d'une nature catastrophique. Ainsi les accidents de moindre portée devraient être traités comme par le passé, c'est-à-dire que la victime devrait obtenir son indemnisation de l'armateur en faute et cela dans le cadre de la responsabilité de celui-ci.

Le Comité de Travail International se réfère dans ses commentaires à l'indemnité due en vertu de l'assurance obligatoire des voitures automobiles. On ne devrait pas oublier que l'indemnité accordée à la victime par cette assurance est loin de constituer un dédommagement intégral.

Si dans le cas d'une catastrophe, la responsabilité de l'armateur n'est pas suffisamment large pour couvrir tous les dommages pour lesquels il est responsable et si — comme on le présume ci-devant — en cas de catastrophe, des dommages pour lesquels personne n'était en

- I. *« In the light of the « Torrey Canyon » incident, do you consider that there is need for change in the present state of law ? »*
- a) Liability for fault only should, as hitherto, be the rule. A different thing is that, as is to be explained later in this memorandum, compensation might in cases of catastrophe be paid out of funds established for this purpose.
 - b) Insurance is based on the principle that premiums paid or to be paid by the insured in the long run should cover his losses and in addition give the insurer a profit. In the cases now under discussion the insurance would have to be for an unlimited amount or for an amount whose ceiling is very high. Most individual shipowners in the oil trade would find it difficult to make the necessary insurance arrangements.
 - c) Cost of protective measures should be recovered on the same basis as damages.
- II. *« If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby : —*
- a) *Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or*
 - b) *Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ? »*
- a) If Governments agree to accept liability for oil damages occurring in cases of catastrophe and compensate themselves by taxing imported oils, this would seem to be the most speedy solution.
 - b) This Association does not favour the altering of maritime legislation.
The opinion stated under this heading would mean that the shipowner pays as far as he is liable and within his limits and that outlays over and above that would be paid by the Government.
- III. *« If you favour a new convention, what should be its scope ? ».*
- a) If what is proposed under II can be accomplished, the question of territorial and inland waters will cause no difficulties. For trading in inland waterways specific rules often are in force and each case should therefore be examined on its own merits.

faute, doivent être compensés, il faudrait trouver des fonds supplémentaires.

I. *Compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon » estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?*

- a) Comme par le passé, seule la responsabilité basée sur une faute devrait être la règle. Ceci n'exclut pas — comme il sera expliqué plus tard dans ce mémorandum — une indemnisation en cas de catastrophe émergeant de fonds constitués à cet effet.
- b) L'assurance est basée sur le principe que les primes payées ou à payer par les assurés devraient à la longue couvrir les pertes et en plus donner un bénéfice à l'assureur. Dans les cas qui nous occupent, l'assurance devrait couvrir un montant illimité ou un montant dont le plafond est très élevé. La plupart des armateurs dans le commerce de l'huile éprouvent des difficultés à conclure les contrats d'assurance nécessaires.
- c) Le coût des mesures préventives devrait être récupérable sur la même base que les dommages.

II. *Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :*

- a) *à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) *à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*
- a) L'accord des Gouvernements d'accepter une responsabilité couvrant les dommages par les hydrocarbures en cas de catastrophe et de se couvrir par la taxation des hydrocarbures importés, semble être la solution la plus rapide.
- b) La présente Association n'est pas en faveur d'une modification du droit maritime.
L'opinion avancée dans cette réponse signifierait que l'armateur paie pour autant qu'il soit responsable et dans certaines limites et que les dépenses dépassant ce plafond seront payées par le Gouvernement.

III. *Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?*

- a) Si ce qui est proposé sous II peut être réalisé, la question des eaux territoriales et des voies d'eau intérieures ne causera pas de difficultés. Pour le commerce par voies d'eau intérieures des règles spécifiques sont souvent d'application et chaque cas devra donc être examiné selon ses mérites.

b) Damages (and costs etc.) by oil only should be covered. The carrying of oil is a trade of its own and can easily be kept apart from other trades.

c) See b). It might be possible to include liquefied gases.

IV. « (a) *In a new convention, should there be liability without fault ?* »

To this we have replied above in the negative.

« (b) *If so, on whom should it be imposed ?* »

Liability for damages (over and above what falls on the shipowner under maritime legislation now in force) need not be imposed on anybody. But funds to compensate damages (not payable by the guilty ship) might be found.

i) by Governments (see above) or

ii) by those engaged in the oil trade (see below).

V. « *Should liability be limited ?* »

Yes, as regards the ship. But when funds are found elsewhere, limited only to the amount of funds available.

VI. « *Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?* »

In accordance with the standpoint taken in this memorandum no security or extra insurance would be required.

VII. « *Should there be any provision regarding jurisdiction ? If so, What court or courts should be given jurisdiction ?* »

Questions on jurisdiction should be left in abeyance until decision has been reached as to where funds to cover damages are to come from.

VIII. « *Should the cost of protective measures be recoverable ? If so, who should be allowed to recover ?* »

Protective measures should be recoverable on the same lines as damages and could be claimed by those on whose behalf they have been incurred.

When above the standpoint has been taken that the shipowner should be liable only in case of fault and within the limits of his liability, but that in cases of a catastrophe damages not due to fault and/or

b) Uniquement les dommages (et dépenses, etc.) par les hydrocarbures devraient être couverts. Le transport d'hydrocarbures est un commerce en soi et peut aisément être séparé des autres commerces.

c) Voir b). Il pourrait être possible d'inclure les gaz liquéfiés.

IV. a) *La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?*

b) *S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?*

a) Nous avons répondu à cela plus haut par la négative.

b) La responsabilité pour les dommages (dépassant ce qui incombe à l'armateur selon le droit maritime actuellement en vigueur) ne doit pas nécessairement être imposée à une personne déterminée. Mais des fonds pour compenser les dommages (non payables par le navire en faute) pourraient être trouvés.

i) par les Gouvernements (voir ci-dessus) ou

ii) par ceux que s'occupent du commerce des hydrocarbures (voir ci-après).

V. *La responsabilité doit-elle être limitée ?*

Oui, en ce qui concerne le navire. Mais si des fonds sont trouvés autre part, limitée seulement aux fonds disponibles.

VI. *Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?*

Conformément au point de vue adopté dans ce mémorandum aucune sécurité ou assurance additionnelle ne serait requise.

VII. *Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux doit-on donner la compétence ?*

Les questions de juridiction devraient être laissées en suspens jusqu'à ce qu'une décision ait été prise quant à l'origine des fonds pour couvrir les dommages.

VIII. *Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?*

Les mesures de protection devraient être récupérables dans la même mesure que les dommages et pourraient être réclamées par ceux pour compte desquels elles ont été prises.

damages exceeding the shipowner's liability should be made good, it has been based on the assumption that funds could be found elsewhere. The suggestion that Governments should step in is a good one, but will probably not be feasible.

When looking for other sources one naturally turns to the big oil companies. Having regard

- a) to the huge amounts of oil carried annually by sea and
- b) to the comparative rareness of « Torrey Canyon » like accidents,

only a small charge on each ton shipped would make up for what there may have to be paid to sufferers of oil damages over and above what falls on the ship.

This Association suggests that this possibility be explored before steps are taken to break up the legislation on the liability of the shipowner.

The « Torrey Canyon » was a big ship and a ship the size of which was not thought practical say 15 years ago. Within a few years there will be big fleets of 200,000 tonners trading and bigger ships will be coming unless steps are taken to limit ships' sizes. Whereas tankers of 20,000 tons have tanks holding at the most 2,000 tons, tanks of those big ships hold up to 30,000 tons. This together with the poor manoeuvrability of these big ships makes them much more dangerous from an oil-polluting point of view than are smaller vessels with less capacious tanks. It might be worth-while to investigate whether restriction as to size of mammoth tankers and their tanks should be imposed.

Helsinki, 1st February, 1968.

For and on behalf the Comité Maritime International
Finland Branch
President
Herd. Andersson

S'il était admis que l'armateur n'était responsable qu'en cas de faute et jusqu'à concurrence d'une limite et que dans le cas d'une catastrophe les dommages non-imputables à une faute dépassant la limite prévue, cela impliquerait que des fonds pourraient être trouvés ailleurs. La suggestion que les Gouvernements interviennent est bonne, mais elle ne sera probablement pas réalisable.

Lorsqu'on cherche d'autres ressources, on se tourne naturellement vers les grandes compagnies d'hydrocarbures.. Eu égard

- a) à la quantité énorme d'hydrocarbures transportée annuellement par mer et
- b) à la rareté relative d'accidents tels que celui du « Torrey Canyon ».

Une petite taxe levée sur chaque tonne embarquée compenserait ce qui devrait être payé aux victimes de dommages dépassant la limite dont bénéficie le navire.

Cette association suggère que cette possibilité soit étudiée avant de prendre des mesures tendant à bouleverser le droit concernant la responsabilité de l'armateur.

Le « Torrey Canyon » était un grand navire et un navire d'une capacité qu'on n'aurait pas crue possible il y a disons 15 ans. Dans quelques années il y aura des grandes flottes de navires chargeant 200.000 tonnes et on aura des navires plus grands à moins que des mesures ne soient prises pour limiter le tonnage des navires. Là où les navires citernes de 20.000 tonnes ont des cuves contenant tout au plus 2.000 tonnes, les cuves de ces grands navires contiennent jusque 30.000 tonnes. Joint à la manœuvrabilité médiocre de ces grands navires, ce volume augmente encore le danger de pollution par les hydrocarbures par rapport aux petits navires avec des cuves de capacité moindre. Cela vaudrait peut-être la peine d'examiner si la restriction de la grandeur des navires-citernes et de leurs cuves, devrait être imposée.

Helsinki, le 1er février, 1968.

Comité Maritime International
Branche Finlandaise.

THE SWEDISH ASSOCIATION
OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

REPLY

We have studied with great interest the Report on the « Torrey Canyon » problems made after the meeting of the Working Group on 4th and 5th October 1967. The question raised in the report are indeed pertinent and the comments illuminating. Nevertheless it is not an easy task to find the proper answers. The subject is not confined to maritime law but rather an aspect of the general law on civil liability.

Question I : In the light of the « Torrey Canyon » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?

Answer to Question I : Present International Conventions do not solve the problems raised by the « Torrey Canyon » incident and we doubt whether international uniformity exists at present as to how to recover under rules other than rules of maritime law damages of the nature caused by the « Torrey Canyon ». We therefore find it advisable to investigate the need for changes in the present state of the « law » as in further developed under the following headings; such changes should however not be allowed to interfere with the present system of International Maritime Conventions.

Question II : If you consider there is need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or
- b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?

Answer to Question II :

- a) Our answer to this part of the question is not a simple « yes » or « no ».

ASSOCIATION SUEDOISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Nous avons examiné avec grand intérêt le rapport relatif aux problèmes du « Torrey Canyon » rédigé après la réunion du groupe de travail des 4 et 5 octobre 1967. En effet, les questions soulevées dans le rapport sont pertinentes et les commentaires ont clarifié la situation. Néanmoins, ce n'est pas un tâche facile que de trouver les bonnes réponses. Le sujet n'est pas limité au droit maritime mais est plutôt une facette du droit général de la responsabilité civile.

I. *Compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?*

Réponse à la Question I : Les Conventions Maritimes Internationales actuelles ne solutionnent pas les problèmes soulevés par l'accident du « Torrey Canyon » et nous nous demandons si, à présent, il existe une uniformité internationale quant à la manière de recouvrer des dommages de la nature de ceux causés par le « Torrey Canyon » selon des règles autres que les règles de droit maritime.

C'est la raison pour laquelle nous trouvons qu'il est à conseiller d'enquérir sur la nécessité de modifier l'état actuel du droit ainsi que nous l'avons développé dans les chapitres qui suivent; toutefois de tels changements ne devraient pas avoir de répercussion sur le système actuel de Conventions Maritimes Internationales.

II. *Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :*

- a) *à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) *à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*

Réponse à la Question II : a) Notre réponse à cette partie de la question n'est pas simplement « oui » ou « non ».

We should like an international uniform solution which would give the victims the rights to recover their losses or damages from the party liable up to a certain limit, this amount to be calculated on lines laid down internationally. We will deal presently with whom in our view should be held responsible and what type of liability should operate. If the victims fail to recover in full because the claims exceed the limitation figures laid down in such law then the victims should possibly be entitled under a special scheme to recover the balance from Public funds, within the framework of the collective responsibility of the Contracting States.

We do not think that an International Convention should try to cope with the situation when the party liable for the damage by petroleum products is unknown. Whether the victims should then be entitled to recover from their respective Governments should we think be left to national law to decide or to the discretionary measures of the Government.

If those who have suffered damage through an incident like the « Torrey Canyon » are given the rights to recover from the party liable up to a limited amount and the balance, or at least part of it, from the State or States as suggested above the question of enforcing such claim against the State or States should probably not prove a great difficulty. If the victims obtain judgement for their claim in their action against the party liable for the loss and part of their claim still remains unsatisfied we believe that the State or States might accept such judgement as an adequate proof of their loss or damage.

b) We can not see that a change in the present system of Maritime Law based on International Conventions is necessitated by the « Torrey Canyon » incident. The system of International Maritime Convention is carefully built up over the years. Any change in it might easily upset the present International Uniformity and should be resorted to only if there are strong reasons to do so. We do not think the « Torrey Canyon » incident calls for such measures. May we point out that the 1957 Convention only deals with the limitation of liability that may be invoked by Shipowners, Operators or Charterers in certain circumstances but does not say when and for what claims they are liable.

Question III : If you favour a new convention, what should be its scope ?

Answer to Question III : In our view a Convention should be confined to damage caused by petroleum products carried as cargo. We are well aware that other cargo of a noxious character are carried in ships

Nous aimerions avoir une solution internationale uniforme qui donnerait aux victimes le droit de recouvrer leurs pertes ou dommages de la partie responsable jusqu'à une certaine limite, cette limite devant être fixée sur le plan international. Nous traiterons maintenant de la personne qui devrait être tenue responsable et du genre de responsabilité qui devrait être appliqué.

Si les victimes n'étaient pas en mesure d'obtenir une indemnisation complète parce que leurs réclamations dépassent les chiffres de la limitation, stipulée dans pareille loi, elles devraient pouvoir être en mesure, suivant une formule spéciale, de recouvrer le solde à charge de Fonds Publics, dans le cadre d'une responsabilité collective des Etats-Contractants.

Nous ne pensons pas qu'une Convention Internationale doive envisager le cas où la partie responsable pour les dommages par le pétrole ne serait pas connue. La question de savoir si les victimes ont droit à une indemnité à charge de leurs Gouvernements respectifs devrait, pensons-nous, être tranchée par les lois nationales ou être laissée à la discrétion des Gouvernements.

Si ceux qui ont souffert des dommages à cause d'un accident tel que celui du « Torrey Canyon » avaient le droit de recouvrer de la partie responsable jusqu'à un montant limité et le solde, ou tout au moins une partie de ce solde, de l'Etat ou des Etats, comme suggéré plus haut, l'exécution de pareilles créances contre l'Etat ou les Etats, ne présenterait pas de difficulté majeure. Si le jugement obtenu par les victimes contre la partie responsable de la perte laisserait une partie de la réclamation non honorée, nous croyons que l'Etat ou les Etats accepteraient ce jugement comme preuve adéquate de la perte ou du dommage.

b) Nous sommes d'avis que l'accident du « Torrey Canyon » ne nécessite pas un changement dans le système actuel du droit maritime basé sur des Conventions Internationales. Le système de Conventions Maritimes Internationales a été construit avec soin au cours des années. Un changement quelconque pourrait facilement bouleverser l'uniformité internationale actuelle et sans raisons majeures on ne devrait pas procéder à de tels changements. Nous ne croyons pas que l'accident du « Torrey Canyon » justifie pareilles mesures. Permettez-nous de signaler que la Convention de 1957 traite seulement de la limitation de la responsabilité qui peut être invoquée par les armateurs, les exploitants ou les affréteurs dans certaines circonstances mais n'indique pas quand et pour quelles réclamations les personnes sont responsables.

III. *Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?*

Réponse à la Question III : A notre avis une Convention devrait être limitée aux dommages causés par des produits pétroliers transportés comme cargaison. Nous nous rendons parfaitement compte que

and may well cause extensive damage. Nevertheless we believe that if we want to make progress we should for the moment confine ourselves to petroleum products carried as cargo.

It might be possible at a later stage to extend the scope of the convention should the Contracting States so desire by adding other cargo of a noxious character to the petroleum products through a protocol or other method deemed suitable.

We think a convention on petroleum products should deal not only with damage caused by pollution but also with other damage due to the escape which means i.a. that it should cover damage caused by fire as well. It is only fair to say however that in some quarters the view is held that for practical reasons it is preferable to have a Convention deal only with pollution damage.

After having considered different solutions of the problem which party should be liable for damage we have arrived at the conclusion that the best solution is that the consignor or consignee of the cargo of petroleum products should be strictly liable, that is to say liable whether at fault or not. From this it follows that unless an exception is made in the proposed Convention and the liability is confined to damage caused by petroleum products to person or property ashore, the collision damage done by a vessel's cargo of petroleum products to another vessel and/or her cargo and/or her crew would come within the scope of the Convention. This would mean of course that if the cargo of petroleum products has caused damage to the other vessel, to persons on board such vessel or to her cargo a claim would always be directed against the consignor or consignee of the cargo of petroleum products as he is responsible without fault. The consignor or consignee shall have the right of a recourse action against the carrying vessel if the carrying vessel is at blame for the collision. This means that, unless collision damages are excluded from the Convention under discussion, the non carrying vessel, the person onboard her and her cargo would come better off than they are now in respect of loss or damage caused by the petroleum products onboard the other vessel.

If on the other hand the proposed Convention should deal only with damage caused to persons or property ashore this set of claimants would obtain a privileged position as compared with the persons or the cargo onboard the non carrying vessel.

Those who suffer damage from a cargo of petroleum products should we think be dealt with the same basis. Accordingly no exceptions should be introduced in respect of maritime collisions for such damage as may be due the cargo of petroleum products.

d'autres cargaisons de nature nocive sont transportées dans des navires et peuvent très bien causer des dommages considérables. Néanmoins, si nous voulons faire du progrès, il faudrait, à notre avis, se limiter aux produits pétroliers transportés comme cargaison.

A un stade ultérieur, la possibilité pourrait se présenter d'étendre la portée de la convention, si les Etats Contractants le désirent, en ajoutant aux produits pétroliers d'autres cargaisons d'un caractère nocif, au moyen d'un protocole ou de tout autre méthode convenant mieux.

Nous sommes d'avis qu'une convention sur les produits pétroliers ne devrait pas seulement traiter des dommages causés par la pollution mais également des dommages ayant d'autres causes, par exemple, par un échappement et donc par un incendie. Toutefois, il faut préciser que, dans certains milieux, on est d'avis que pour des raisons pratiques il est préférable d'avoir une convention qui traite des dommages par pollution seulement.

Après avoir pris en considération différentes solutions du problème quant à savoir quelle partie devrait répondre des dommages, nous sommes arrivées à la conclusion que la meilleure solution serait que l'expéditeur ou le destinataire de la cargaison des produits pétroliers soit responsable objectivement, c'est-à-dire responsable qu'il y ait faute ou non. Il s'en suit que sauf exception prévue dans la convention proposée limitant la responsabilité aux dommages causés par des produits pétroliers à des personnes ou propriétés sur terre, les dommages résultant d'abordage causés par une cargaison de produits pétroliers à un autre navire et/ou sa cargaison et/ou son équipage tomberait sous la portée de la convention. Ceci signifierait évidemment que si la cargaison de produits pétroliers causait des dommages à l'autre navire, à des personnes à bord de ce navire ou à sa cargaison, une réclamation devrait être adressée à l'expéditeur ou au destinataire de la cargaison de produits pétroliers, celui-ci étant responsable sans avoir commis de faute. L'expéditeur ou le destinataire auront un droit de recours contre le navire transporteur s'il est à blâmer pour l'abordage. Cela signifie que, à moins que les dommages dus aux abordages ne soient exclus par la convention en question, le navire non-transporteur, les personnes à son bord et sa cargaison, verraient leur situation s'améliorer par rapport à celle de maintenant en ce qui concerne les pertes ou dommages causés par des produits pétroliers à bord de l'autre navire.

Si, d'un autre côté, la convention proposée ne traitait que des dommages causés aux personnes ou aux biens terrestres, cette catégorie de réclamants obtiendrait une position privilégiée comparée à celle des personnes ou de la cargaison à bord du navire non-transporteur.

Ceux qui subissent des dommages provenant d'une cargaison de produits pétroliers, devraient être traités sur la même base. Ainsi,

Our experience in other fields indicate that it would probably be necessary to have rules in the proposed Convention about the recourse action that a consignor or consignee of petroleum cargo may have against the carrying vessel to the extent this vessel is liable for the collision or against any other person liable under the applicable law of torts.

Question IV : (a) In a new convention should there be liability without fault ? (b) If so, on whom should it be imposed ?

Answer to Question IV : (a) whether in a new convention there should be liability without fault will to a certain extent depend on whom the liability should be imposed. There seems to be no valid reasons to impose liability without fault on the carrier of petroleum products. We believe it is not necessary to go into details in this respect here and now but will be glad to do so if this is thought necessary.

On the other hand we can see many advantages and few objections if liability without fault is imposed on the cargo of petroleum products or rather the consignor or consignee of it.

(b) As explained under our answer to Question III liability should in our view be imposed primarily on the consignor of the cargo of petroleum products. This liability of the consignor, which should have a backing of insurance or other adequate financial security, may be shifted to the consignee by agreement between the parties. Such agreement should be accepted, provided the liability of the consignee is equally covered by insurance or other financial security

These principles are those laid down in the Paris Convention of 1960 on third party liability in the Field of Nuclear Energy and in the Vienna Convention of 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage. We think the proposed solution can be made to work well in practice as in respect of cargoes of petroleum products both consignors and consignees are mostly financially well established bodies of high international repute.

To the extent the claims are not met by consignor or consignee, which might be the case if their liability is limited as we submit in our answer to Question V, it might be necessary to have provisions to the effect that the victims are entitled to recover the outstanding balance from Public Funds as stated above in our answer to Question II a. In this context we would like to refer to the supplementary compensation system established by the 1963 Brussels Convention, supplementary to the aforementioned Paris Convention of 1960. May we add that the fact that we refer to these Conventions on Nuclear Damage does not imply

aucune exception ne devrait être introduite quant aux abordages maritimes pour les dommages causés par la cargaison de produits pétroliers.

Notre expérience en d'autres domaines montre qu'il sera probablement nécessaire d'avoir dans la convention proposée des règles concernant l'action récursoire que l'expéditeur ou le consignataire pourraient avoir contre le navire transporteur jusqu'au point où le navire est responsable de l'abordage ou contre toute autre personne responsable conformément à la responsabilité quasi-délictuelle.

IV. a) *La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?*

b) *S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?*

Réponse à la Question IV : (a) L'identité du responsable déterminera dans une certaine mesure si dans une nouvelle convention on optera pour une responsabilité sans faute du transporteur de produits pétroliers. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'entrer maintenant dans des détails sous ce rapport mais nous serions heureux de le faire si on pensait que cela est nécessaire.

D'autre part nous voyons beaucoup d'avantages et peu d'inconvénients à une responsabilité sans faute imposée à la cargaison de produits pétroliers ou plutôt à l'expéditeur ou au consignataire de celle-ci.

(b) Comme expliqué dans notre réponse à la question n° III, la responsabilité devrait, de prime abord, être imposée à l'expéditeur de la cargaison de produits pétroliers. Cette responsabilité de l'expéditeur qui devrait être couverte par une assurance ou autre sécurité financière, peut être dévolue au destinataire par accord entre les parties. Un tel accord devrait être accepté, à condition que la responsabilité du destinataire soit également couverte par une assurance ou autre sécurité financière.

Ces principes sont ceux stipulés dans la Convention de Paris de 1960 sur la Responsabilité des Tiers dans le Domaine de l'Energie Nucléaire et dans la Convention de Vienne de 1963 sur la Responsabilité Civile pour Dommages Nucléaires. Nous sommes d'avis qu'il est possible de bien faire fonctionner la solution proposée dans la pratique étant donné que dans le domaine des cargaisons de produits pétroliers tant les expéditeurs que les destinataires sont, dans la plupart des cas, des entités qui sont financièrement bien établies et de grande réputation internationale.

Dans la mesure où les réclamations ne seraient pas satisfaites par l'expéditeur ou le destinataire, ce qui pourrait être le cas si leur responsabilité était limitée ainsi que nous l'avancions dans notre réponse à la question V, il pourrait s'avérer nécessaire d'avoir des dispositions suivant lesquelles les victimes ont le droit de recouvrer le solde non-apuré à charge de Fonds Publics ainsi que nous l'avons avancé dans

that we put damage caused by petroleum products on par with the particular risks dealt with in the said conventions.

Question V : Should liability be limited ?

Answer to Question V : We think that liability should be limited and that the rate should be a certain figure per ton of petroleum cargo actually carried in the vessel. We believe insurance would otherwise be difficult to obtain. Taking into consideration the continued development of security at sea and that catastrophies like the « Torrey Canyon » happen very seldom the costs for insurance are foreseen to be very low.

We are not in the position at present to suggest the figure per ton that should constitute the limitation.

Question VI : Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

Answer to Question VI : Our answer to this question is yes. The security should be financially adequate but this does not mean that it must necessarily be in the form of an insurance cover. Other solutions may prove workable, such as bank guarantees or other security furnished by third parties or even security provided by the person liable himself. The Convention had better indicate the formal requirement of such Certificate of Security; but it will be for the Public Authorities to control not only its outward form but that the financial value of it is adequate.

The vessel should not be allowed to leave her port of loading or enter her port of destination unless it is accompanied by a certificate indicating that the consignor's and/or consignee liability under the prospective Convention is adequately covered by financial security. If a system of this nature should prove too cumbersome for the parties concerned to work well in practice one might consider as an alternative that consignor and/or consignee might be relieved of their obligation to produce a separate certificate if they deposit with the Public Authorities a guarantee deemed adequate that covers all their transports of petroleum products during the period stated in the guarantee.

Question VII : Should there be any provisions regarding jurisdiction ? If so what court or courts should be given jurisdiction ?

Answer to Question VII : We know from experience that to introduce rules about jurisdiction in International Conventions is sometimes a difficult task. Nevertheless we believe rules of this nature are indispensable in the Convention under discussion. One of the raisons

notre réponse à la question n° II a. Sous ce rapport, nous voudrions nous reporter au système de compensation supplémentaire établi par la Convention de Bruxelles de 1963, supplémentaire à la Convention de Paris de 1960 précitée. Pouvons-nous ajouter que le fait que nous nous référons à ces Conventions sur les Dommages Nucléaires ne signifie pas que nous assimilons les dommages causés par les produits pétroliers aux risques particuliers traités dans les conventions mentionnées.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

Réponse à la Question V : Nous sommes d'avis que la responsabilité devrait être limitée et que le taux devrait être un certain montant par tonne de cargaison de pétrole transportée en fait par le navire faute de quoi, nous pensons qu'une couverture d'assurance pourrait difficilement être obtenue. Prenant en considération le développement constant de la sécurité en mer et le fait que des catastrophes telles que celle du « Torrey Canyon » se produisent très rarement, nous prévoyons que le coût de l'assurance sera très bas.

A présent, nous ne sommes pas en mesure de préconiser le montant par tonne que devrait constituer la limitation.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Réponse à la Question VI : Notre réponse à cette question est oui. La sécurité devrait être financièrement adéquate mais cela ne signifie pas que celle doit prendre nécessairement la forme d'une assurance.

D'autres solutions pourraient être retenues telles que des garanties bancaires ou d'autres sécurités fournies par des tiers ou même une sécurité fournie par la personne responsable elle-même. Il serait souhaitable que la convention stipule les conditions formelles d'un tel Certificat de Sécurité mais il reviendra à l'Autorité Publique de contrôler non seulement la forme extérieure mais aussi la valeur financière.

Le navire ne devrait pas être autorisé à quitter le port d'embarquement ou à entrer à son port de destination sans avoir à bord un certificat spécifiant que la responsabilité de l'expéditeur et/ou du consignataire prévu par la convention proposée, est suffisamment couverte par une sécurité financière. Si un système de cette nature s'avérait trop encombrant pour être mis en pratique par les parties en cause, on pourrait considérer une alternative en ce sens que l'expéditeur et/ou le destinataire pourraient être exonérés de produire un certificat séparé s'ils déposent auprès des Autorités publiques une garantie estimée adéquate pour couvrir tous leurs transports pétroliers durant une période stipulée dans la garantie.

is that in our answer to Question V we advocate that liability should be limited.

The subject of jurisdiction and forum is to a certain extent tied up with the question of execution of foreign judgements. The two questions are closely connected and to the extent that the Convention restricts the number of fora it may well be it should also deal with the problems of execution of foreign judgements.

In our view the number of permissible fora should be restricted. Obviously the Courts of the country or countries where the damage took place should have jurisdiction and possibly also the Courts of the country where the defendant has his habitual residence or principal place of business. The solution of these problems adopted in Article 13 of the Paris Convention of 1960 and in Article XI of the Vienna Convention of 1963 referred to above in our reply to Question IV might be worth study.

As to the first supplementary questions or rather statement that appear on page 15 of the report we prefer to wait with our answer until we know whether the Convention under discussion will decide that a limitation fund should actually be set up and paid into court whenever limitation of liability is invoked — as is now done in some countries, but not in Scandinavia — or whether the Convention will accept security in the form of a guarantee.

As to the second we think that the Financial Authorities of the Contracting States will decide whether to restrict or not the satisfaction of a judgment in foreign currency. We can not see that a provision on this subject in a Convention on liabilities for damages caused by petroleum products can affect this issue.

Question VIII: Should the cost of protective measures be recoverable? If so, who should be allowed to recover?

Answer to Question VIII: Cost of protective measures should in our view be recoverable provided the steps are (a) undertaken after the incident and necessary to combat an imminent danger and (b) are reasonable and proportional to the hazards prevented. The costs should be recoverable irrespective of whether they are undertaken by a Public Authority or by a private corporation or private person. What should constitute « reasonable protective measures » may be difficult to decide unless the Convention is rather specific in the description of them. The limitation (see Answer to Question V) should of course apply to these types of costs in the same way as in respect of other claims due to the incident.

VII. *Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence?*

Réponse à la Question VII : Nous savons par expérience que le fait d'introduire des règles concernant la juridiction dans des Conventions Internationales est parfois une tâche difficile. Néanmoins, nous sommes d'avis que des règles de cette nature sont indispensables dans la convention dont question. Une des raisons est que dans notre réponse à la question n° V, nous préconisons que la responsabilité soit limitée.

La question de la juridiction et du tribunal est liée dans une certaine mesure à celle de l'exécution de jugements étrangers. Les deux questions sont étroitement liées et, dans la mesure où la convention restreint le nombre de tribunaux, il se peut très bien qu'elle doive également traiter du problème de l'exécution de jugements étrangers.

A notre avis, le nombre de tribunaux admissibles devrait être restreint. Il est évident que les Tribunaux du pays ou des pays où les dommages sont survenus devraient être compétents et peut-être aussi les tribunaux du pays où le défendeur a son domicile habituel ou son siège d'exploitation. La solution de ces problèmes adoptée par l'article 13 de la Convention de Paris de 1960 et par l'article XI de la Convention de Vienne de 1963 auxquelles nous nous sommes référés à la question n° IV, pourraient utilement être étudiées.

Quant aux premières questions supplémentaires qui sont plutôt des déclarations qui apparaissent à la page 13 du rapport, nous préférons différer notre réponse jusqu'au moment où nous saurons si la convention en question imposera effectivement la constitution d'un fonds de limitation entre les mains d'un tribunal chaque fois que la limitation de la responsabilité est invoquée — comme cela est le cas dans certains pays, mais non en Scandinavie — ou bien si la convention acceptera une sécurité sous la forme d'une garantie.

Quant à la seconde question, nous pensons que les Autorités Financières de l'Etat Contractant décideront s'il y a lieu de restreindre ou non l'exécution d'un jugement en monnaie étrangère. Nous ne voyons pas comment une stipulation à ce sujet dans une convention sur la responsabilité pour dommages causés par des produits pétroliers puisse influencer cette solution.

VIII. *Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité?*

Réponse à la Question VIII : Le coût de mesures de protection devrait, à notre avis, être recouvrable à condition que ces mesures (a) soient prises après l'incident et nécessaires pour combattre un danger

Supplementary Question : Does your national law permit a plaintiff, in cases in which compensation would be given for damage, to recover the cost of measures reasonably taken to avert the damage,

- (a) if taken by the owner of the property at risk ?
- (b) if taken by a national or local authority acting in the general interest but not under legal duty ?
- (c) if taken by a stranger acting purely out of goodwill ?

Answer to Supplementary Question : What should be the correct answer to question (a) is not quite clear under our law. The answer to the question under (b) and (c) are in both cases : No.

Stockholm 5th February, 1968

The Swedish Association of International Maritime Law
Kaj. Pineus, Chairman Claës Palme, Hon. Secretary

imminent et (b) soient raisonnables et proportionnelles au risque paré. Le coût devrait être recouvrable qu'il ait été exposé par une Autorité Publique ou par une société ou personne privée. Il pourrait être difficile de déterminer, à moins que la convention n'en donne une description spécifique, ce que constituent des « mesures de protection raisonnables ». La limitation (voir réponse à la question V) devrait naturellement s'appliquer à ce genre de dépenses de la même façon que les autres réclamations résultant de l'accident.

Réponse à la question supplémentaire : Ce qui devrait être la réponse à la question (a) n'est pas absolument claire d'après notre loi. Notre réponse aux questions sous (b) et (c) sont dans les deux cas : Non.

Stockholm, le 5 février 1968.

L'Association Suédoise de Droit Maritime International.
Kaj. Pineus, Président. Claës Palme, Secrétaire Honoraire.

THE GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

ANSWER TO QUESTIONNAIRE

1. In the light of the « Torrey Canyon » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?

The question is answered affirmatively within the scope indicated by the answers given to questions 2, 4 and 5 sub. Beyond this scope the answer is no. There would be neither need nor justification.

The Subcommittee of the Association considers that the « Torrey Canyon » incident has been occasioned by fault and that incidents of similar character and dimensions without fault have not yet occurred. The Subcommittee further considers that measures are being devised to prevent incidents of this sort and that techniques are being developed which will facilitate efficient measures against pollution. The Subcommittee, finally, feels that substantial legal privileges granted to victims of oil pollution should be viewed in relation to the legal status of victims of other maritime casualties and, on this basis, finds that such privileges would be out of proportion and could hardly be justified.

2. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them, or*
- b) present maritime rules are changed or adapted to effect such measures ?*

If states feel that is need for measures to be taken for improving the position of oil pollution victims we are in favour of a solution as to a). Only if such a solution should be deemed not to be acceptable a change of present maritime rules may be considered. Such change, however, should, in our submission, not exceed measures as indicated in answers to questions 4 and 5 sub.

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

REPNSES

1. Compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon » estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

La réponse est affirmative dans le cadre des réponses aux questions 2, 4 et 5. Elle est négative pour le surplus. Dans ce cas, un changement ne serait ni justifiable ni nécessaire.

La commission de l'Association pense qu'une faute est à la base de l'accident du « Torrey Canyon » et que des accidents similaires et aussi importants n'ont pas encore eu lieu sans qu'il y ait faute. La Commission pense, en outre, que des mesures pour prévenir des accidents de cette nature sont en préparation et qu'on élabore des techniques qui faciliteront des mesures efficaces contre la pollution. Enfin, la Commission est d'avis que les avantages substantiels accordés par la loi aux victimes de pollution par le pétrole devraient être mis en regard du statut légal des victimes d'autres accidents maritimes et estime, en conséquence, que de tels privilèges seraient hors de proportion et pourraient à peine être justifiés.

2. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

- a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures.*

Si les Etats sont d'avis qu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures pour améliorer la position de victimes de pollution par hydrocarbures, nous préconisons la solution du paragraphe a).

Dans le seul cas où pareille solution serait considérée comme inacceptable, une modification des règles maritimes actuelles pourrait être envisagée. Toutefois, pareille modification ne devrait, à notre avis, pas dépasser les mesures comme indiquées dans les réponses aux questions 4 et 5.

The Subcommittee of the Association is of the opinion that, in principle, the idea of compensating victims in any case is a matter for administrative rather than for judicial process. Apart from this consideration it is strongly felt that a « government solution » would be the easiest to accomplish; the most workable and would avoid quite a number of difficulties that must otherwise arise, e.g. jurisdiction of courts, harmonisation of legal doctrines and procedure, distribution of funds etc. The Subcommittee is firmly of the opinion that as much as ways and means of a non-marine-solution ought be left to governments to sort out yet it could not be denied that precedents for such a solution exist. In view of the overriding public interest that is being pursued rules of private maritime law should be left unaltered. Apart from this consideration the view is strongly held that any change of private maritime law could only have the desired result if accepted worldwide and that for such uniformity prospects are very mean.

3. If you favour a new convention what should be its scope ?

Subject to what has been said sub 2) the view is that any new provision should cover the high seas and territorial waters as well and should be confined to pollution by crude oil carried as cargo, i.e. excluding bunkers.

The Subcommittee of the Association feels that it would be quite inconvenient to draw a line between the legal regime ruling on the high seas and that applying to territorial waters. It further feels that in view of the motives behind present considerations it is only crude oil that really matters. Apart from this any further extension of the kinds of damages or substances to be covered would lead to far-reaching difficulties in definition as well as consequences.

4. a) In a new convention, should there be liability without fault ?

b) If so, on whom should it be imposed ?

Subject again to what has been said sub 2) the answer as to a) is in the negative. No case is made out for anything of a strict liability nature. If yet it is felt that the legal status of oil pollution victims is to be improved it should be done by change of the burden of proof with respect to the fault obtaining in the cases in question.

The Subcommittee of the Association is not convinced by the arguments advanced in favour of strict liability. The present day victims of oil pollution have always been exposed to the hazards of the sea and of shipping plying its lanes, hazards which do not essentially differ from those entailed in maritime adventures. It is not accepted that it is more difficult for shore victims than for ship or cargo to obtain insurance cover because, for all practical purposes, it is easier to insure a small risk than a big one. It is further considered that up to now it is only a small number of countries that would impose strict liability in

La Commission de cette Association est d'avis, qu'en principe, l'idée d'indemniser les victimes en tout cas est une manière administrative plutôt que judiciaire.

A part cette considération, nous sommes d'avis qu'une « solution gouvernementale » serait la plus aisée à réaliser, la plus pratique et éviterait bon nombre de difficultés p.e. la compétence des tribunaux, l'harmonisation des doctrines et de la procédure légale, la distribution du fonds, etc.

La Commission est d'avis que toute recherche de solution ou de ressource non maritime doit être laissée aux Gouvernements, ce d'autant plus que pareille solution peut s'appuyer sur des précédents. Eu égard à l'intérêt primordial qui est en jeu, les règles de la loi maritime privée ne devraient subir aucune modification.

A part cette considération, nous sommes d'avis qu'un changement quelconque dans la loi maritime privée ne pourrait avoir le résultat voulu que s'il était accepté sur une échelle mondiale et que les perspectives d'obtenir une telle uniformité seraient très pauvres.

3. *Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?*

Sans préjudice de ce qui a été dit au paragraphe 2 l'Association allemande est d'avis que toute nouvelle stipulation devrait couvrir tant la haute mer que les eaux territoriales et devrait se limiter à la pollution par les hydrocarbures transportés comme cargaison c.-à-d. en excluant les soutes.

La Commission de cette Association est d'avis qu'il serait très inopportun de tracer une ligne entre le régime légal régissant la haute mer et celui s'appliquant aux eaux territoriales. Elle estime, en outre, que pour les motifs déjà indiqués, seul le pétrole brut entre en ligne de compte. Ceci mis à part toute extension des espèces de dommages ou de substances à couvrir aboutirait à des difficultés de grande envergure tant sous l'angle des définitions que sous celui des conséquences.

4. a) *La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?*

b) *S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?*

Sous réserve de ce qui a été dit au paragraphe 2) la réponse à a) est négative. Il n'y a pas de raison d'instaurer une responsabilité causale. Si de l'avis général actuel le statut légal des victimes de pollution par hydrocarbures doit être amélioré, cela devrait se réaliser par une modification du fardeau de la preuve de la faute dans les cas envisagés.

La Commission de l'Association allemande n'est pas convaincue par les arguments avancés en faveur de la responsabilité causale. Jusqu'à présent les victimes de la pollution par hydrocarbures ont toujours été exposées aux hasards de la mer et au va-et-vient de la navigation,

cases of this sort. As far as Germany is concerned there would, indeed, be strict liability if, however, for motives which clearly differ from those that are relevant in present considerations. It may also be doubted whether discernible trends in the development of the law would go as far as to cover by strict liability cases of the sort in question. The Subcommittee, finally, feels that the application of strict liability in such cases would extend undue privileges to a group of persons whose damages seem to be of less importance compared with others, particularly personal injuries, that might be suffered in the course of a maritime adventure. On the basis of this consideration the proposal of a change in the burden of proof is only advanced in case the views put forward above do not fall in line with the majority view.

5. Should liability be limited ?

If a « government solution » as proposed sub 2) is not being supported an increase in the limit of liability as set out in the 1957 Convention should be considered.

It is the firm view of the Subcommittee of the Association that the limitation principle must be maintained. This is necessary in view of the enormous amounts that are involved in all maritime adventures and also for the practical purpose of insuring these risks. The limitation should also continue to be based on the provisions of the 1957 Convention and no change should be made with respect to its conceptions. It may, however, seem that the limit set for property claims is considered not adequately to cover oil pollution damages. And it is this feeling which, in the view of the Subcommittee, lies at the bottom of all misgivings that have been caused by the incident. If this view is correct then some increase of the liability limit will have to be envisaged. The exact figure of such increase should be found with due regard to other property claims and to the overall figure provided for the aggregate of personal injury claims and property claims of PF 3.100. In view of equity considerations that must obtain in this respect and must be the result of further discussions no suggestion as to this figure is being advanced at this stage.

6. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

The answer is no : neither do we consider it desirable nor practicable to require such security.

The Subcommittee of the Association is of the opinion that such security serves the sole purpose to cover solvency. Solvency matters not

hasards qui ne diffèrent pas essentiellement de ceux encourus dans les aventures maritimes. Nous n'admettons pas qu'il est plus difficile pour les victimes d'obtenir une assurance parce que, en pratique, il est plus aisé d'assurer un petit risque qu'un grand.

D'autre part nous sommes d'avis que pour le moment un petit nombre de pays seulement imposera une responsabilité causale dans des cas de cette espèce. L'Allemagne pour sa part aura une responsabilité causale mais, pour des motifs qui diffèrent nettement de ceux prônés dans les échanges de vues actuels. On pourrait se demander si les tendances se dessinant dans l'évolution du droit iraient jusqu'à une responsabilité causale en cette matière. Enfin, la commission est d'avis que l'application de la responsabilité causale dans pareils cas n'accordera pas de privilèges injustifiés à un groupe de personnes dont le préjudice est comparable à celui subi par d'autres, particulièrement par les victimes de blessures encourues au cours d'une aventure maritime. Sur la base de cette considération la proposition d'un renversement du fardeau de la preuve n'est avancé que dans le cas où l'avis exprimé ci-dessus ne correspondrait pas à celui de la majorité.

5. La responsabilité doit-elle être limitée ?

Si une « solution gouvernementale » telle que celle proposée au paragraphe 2 n'était pas appuyée, une augmentation de la limite de la responsabilité semblable à celle de la Convention de 1957 devrait être prise en considération.

La Commission de l'Association allemande est d'avis que le principe de la limitation doit être maintenu. C'est une nécessité motivée par les montants énormes qui sont en cause dans les aventures maritimes et aussi par le souci de pouvoir assurer ces risques. La limitation devrait continuer à être basée sur les dispositions de la Convention de 1957 et aucune modification ne devrait être apportée quant à ses principes. Toutefois, la limite avancée pour les réclamations matérielles pourrait sembler insuffisante pour couvrir les dommages par hydrocarbures. C'est ce sentiment qui, de l'avis de la commission, est à l'origine de l'inquiétude causée par l'accident. Si cette opinion est la bonne, il faut envisager une augmentation de la limite de la responsabilité. Le montant exact d'une telle augmentation devrait être trouvé en tenant compte d'autres réclamations matérielles et du chiffre total prévu pour l'ensemble des réclamations du chef de blessures et de pertes matérielles de F.P. 3.100. Par un souci d'équité qui doit prévaloir en cette matière, ainsi que dans les discussions futures, nous n'avançons pas, au stade actuel, de suggestion quant au montant.

6. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

La réponse est non; à notre avis il n'est ni souhaitable ni possible de demander une telle sécurité.

only for oil pollution claims but for all other claims as well. Requiring security for one class of claims only would mean to put the respective class of people in a superior position to all other claimants.

It is further considered that additional insurance cover may not only be difficult to obtain but might also involve unproportionally high premiums which it may prove difficult or even impossible to pass on because freights as well as oil prices are market prices and it is hardly possible to predict whether the market can absorb these additional. In the view of the Subcommittee the most important consideration is, however, that the idea of an additional security does not solve the problem of solvency but only carries it forward to the person who is to provide such security. This would mean that there should be some guarantee for the solvency of the insurer and reinsurer, probably by way of government control. Even in such countries where controls do already exist it is doubtful whether they may be taken to go as far as to mean anything like a guarantee. This consideration particularly applies where foreign insurance is concerned. These observations seem to warrant a negative reply with respect to the feasibility of a requirement of security for oil pollution claims.

7. Should there be any provision regarding jurisdiction? If so, what court or courts should be given jurisdiction?

On account of the views set out above no problem seems to arise that might be different from those arising under the 1957 Convention for which reason it is suggested that the answers should be sought within the framework of that Convention.

8. Should the cost of protective measures be recoverable? If so, who should be allowed to recover?

Anyone should be allowed to recover the cost of protective measures from the party responsible for the incident provided, however, that the responsible party is at fault.

This view is, in the opinion of the Subcommittee of the Association, in accordance with the present state of the German law. It does not matter whether the measures taken to avert the risk are taken by the owner of the property at risk or by a stranger acting out of goodwill. It matters, however, that the measures are taken in the interest of the party responsible for the incident, which interest can safely be assumed if that party is at fault. The legal position of national and local authorities is different inasmuch as cost incurred for measures taken to

La Commission de cette Association est d'avis qu'une telle sécurité servirait uniquement à assurer la solvabilité. La solvabilité touche, non seulement les réclamations pour pollution par hydrocarbures mais aussi d'autres réclamations. La demande d'une sécurité pour une seule classe de réclamations n'aboutirait qu'à une situation privilégiée pour cette classe de réclamants.

De plus, de l'avis général, une couverture additionnelle d'assurance serait non seulement difficile à obtenir mais susceptible d'entraîner des primes indûment élevées qu'il sera peut-être difficile, voire impossible d'appliquer, le coût du fret et le prix du pétrole étant des prix de marché qui risquent de ne pouvoir absorber ce coût additionnel. Toutefois, de l'avis de la Commission la considération la plus importante est que l'idée d'une sécurité additionnelle ne résoud pas le problème de la solvabilité mais ne fait que changer la personne qui fournit pareille sécurité. Tout ceci implique une garantie quelconque pour la solvabilité de l'assureur et du réassureur, probablement sous forme de contrôle gouvernemental. Même dans les pays où le contrôle existe déjà, il faut se demander si les dispositions en vigueur constituent dès à présent une sorte de garantie. Cette considération s'applique particulièrement là où il s'agit d'assureurs étrangers. Ces observations aboutissent à une réponse négative quant à la possibilité d'exiger une sécurité garantissant les réclamations pour la pollution par pétrole.

7. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

Tenant compte des opinions exprimées ci-dessus aucun problème différent de ceux soulevés par la Convention de 1957 ne semble se poser. C'est la raison pour laquelle nous suggérons que les réponses soient recherchées dans le cadre de cette Convention.

8. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

N'importe qui devrait être autorisé à récupérer le coût de mesures de protection à charge de la partie responsable de l'accident à condition, toutefois, que la partie responsable soit en faute.

Cette opinion est, de l'avis de la Commission de cette Association, en concordance avec l'état actuel de la loi allemande. Peu importe que les mesures préventives soient prises par le propriétaire du bien exposé du risque ou par un étranger agissant par bienveillance. Il importe, cependant, que les mesures soient prises dans l'intérêt du responsable de l'accident et cette gestion d'affaire ne présente aucun danger si le responsable a commis une faute. La position légale des Autorités Nationales et Locales est différente car les dépenses encourues pour éviter des

counteract a public nuisance can be recovered irrespective of fault, provided they are taken within territorial waters. It is, therefore, felt that the present state of the German law does not require any specific provisions in order to obtain recovery for the aforementioned purpose.

Hamburg, February 5th, 1968.

sgd. Dr. H. Prüssmann
Chairman of Subcommittee

sgd. Dr. H.G.Röhreke
Rapporteur

dommages publics peuvent être récupérées, qu'il y ait faute ou non, pourvu que ces mesures aient été prises dans les eaux territoriales. Nous sommes donc d'avis que l'état actuel de la loi allemande ne nécessite aucune stipulation spécifique pour obtenir une récupération dans le but précité.

Hambourg, le 5 février 1968

(signé) Dr. H. Prüssmann
Président de la Commission

(signé) Dr. H.G. Röhreke
Rapporteur

THE DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES TO QUESTIONNAIRE

The Questionnaire prepared by the Working Group of the International Subcommittee has been studied with great interest by the Danish Association.

The Association has the following comments on the various questions raised :

1. In the light of the « TORREY CANYON » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?

The Danish Association do not feel that there is any need for substantial change in the present state of law.

It seems to us at least doubtful whether it would be reasonable to let one single case be the background or the basis of any alterations in the well established and internationally acknowledged state of law which, in our opinion, adequately covers the Torrey Canyon case.

The Torrey Canyon accident was due to negligence, and any extension of the present system of maritime responsibility, viz. responsibility based on fault, could therefore not be motivated by reference to the Torrey Canyon case. It has always been a well established principle that maritime responsibility should be based on fault. The introduction of a wider responsibility, whether it be absolute liability, strict liability or responsibility objective, would tend to overturn the established principles of law in the maritime field.

We appreciate, however, that in certain cases it might be cumbersome for the victim to prove negligence and would therefore be prepared to consider a change in the burden of proof for pollution damages.

It should at this point also be kept in mind that any alteration in the present system will only be of relevance if the source of the pollution is established.

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Le questionnaire préparé par le Groupe de Travail de la Commission Internationale a été étudié avec le plus grand intérêt par l'Association Danoise.

L'Association désire faire les remarques suivantes concernant les différentes questions posées :

1. Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON » estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

L'Association Danoise est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de procéder à des modifications substantielles du droit actuel.

Nous nous demandons s'il est bien raisonnable de permettre qu'un accident isolé serve de prétexte ou de base à une modification d'une situation légale bien établie et internationalement reconnue qui, à notre avis, couvre d'une manière appropriée le cas du « Torrey Canyon ».

L'accident du « Torrey Canyon » provient d'une négligence, et une aggravation quelconque de la responsabilité maritime actuelle (à savoir la responsabilité basée sur une faute) ne pourrait se justifier par le seul cas du « Torrey Canyon ». Il existe un principe bien établi depuis toujours et suivant lequel la responsabilité maritime est basée sur la faute. L'introduction d'une responsabilité plus large, qu'elle soit absolue, stricte ou objective, aboutirait à renverser les principes de droit bien établis dans le domaine maritime.

Nous nous rendons compte cependant, qu'il pourrait être fâcheux pour la victime de devoir prouver la négligence et nous sommes donc prêts à envisager un changement dans le fardeau de la preuve pour dommages par pollution.

A ce propos, il ne faudrait pas oublier non plus qu'une modification quelconque du système actuel n'a de portée pratique que si la source de la pollution est bien établie.

II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them, or*
- b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?*

As it will appear from our reply to I, the Danish Association have the opinion that no change in the state of law is required. Our replies to the following questions are, therefore, in the alternative.

If the Governments should reach the conclusion that an extended protection beyond what follows from the present rules is required, the solution suggested in II a) seems to us in principle not objectionable, although of course we appreciate that several disadvantages could be mentioned.

If any extended protection is decided upon, the costs will in the end have to be paid by the consumers through inclusion in the price, and the suggested solution may be a simple way of achieving this.

We appreciate however that such solution will involve rather difficult problems, wherefore a thorough study will be required.

III. If you favour a new convention, what should be its scope ?

It is the opinion of the Danish Association that a convention should cover High Seas as well as Territorial Waters, but that each country should have the right to exempt rivers, streams and other inland waterways. The convention should be restricted to pollution by crude oil, and should not extend to other kinds of cargo or other sorts of damage.

*IV. In a new convention, should there be liability without fault ?
If so, on whom should it be imposed ?*

We are of the opinion that there should be no liability for the carrier unless in cases of fault. It might be considered, however, whether the onus of proof should be shifted in respect of fault in case of pollution so that the burden will rest upon the carrier and not the claimant.

The arguments put forward against imposing liability without fault are, in our opinion, sound and we do not feel that the Torrey Canyon case has shown any need for altering the long established principle.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

- a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*

Comme le fait ressortir notre réponse à I, l'Association Danoise est d'avis qu'il n'y a aucun besoin de modifier la situation légale actuelle. Nos réponses aux questions sont donc données sous cette réserve.

Si les Gouvernements en arrivaient à conclure à la nécessité d'une protection plus étendue que celle prévue par les règles existantes, c.-à-d. la solution suggérée au paragraphe II a), nous ne nous y opposerions pas, en principe, quoique, bien entendu, nous nous rendions compte du grand nombre d'inconvénients possibles.

Si l'on optait pour une protection plus étendue, le coût de celle-ci devrait être payé, en fin de compte, par le consommateur par une inclusion dans le prix, et la solution suggérée pourrait être une manière simple d'atteindre ce but.

Nous nous rendons compte cependant qu'une telle solution posera des problèmes difficiles nécessitant une étude approfondie.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

L'Association Danoise est d'avis que le champ d'application de la convention devrait couvrir tant la haute mer que les eaux territoriales, mais que chaque pays devrait avoir le droit d'exclure les rivières, les fleuves et les autres voies d'eau intérieures. La portée de la convention devrait être limitée à la pollution par le pétrole brut, et ne devrait pas être étendue à d'autres types de cargaison ou à d'autres dommages.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

Nous sommes d'avis que le transporteur ne devrait pas être rendu responsable à moins qu'il ne soit en faute. Toutefois, on pourrait se demander si le fardeau de la preuve devrait être renversé en ce qui concerne la faute en cas de pollution de façon à ce que le fardeau incombe au transporteur et non au réclamant.

Les arguments avancés contre la responsabilité sans faute sont, à notre avis, valables et nous ne croyons pas que le cas du « Torrey Canyon » ait démontré une nécessité de modifier le principe établi

Crude oil per se is not dangerous, and it is, in our opinion, not reasonable to subject the owner of cargo to a responsibility beyond cases of fault.

V. Should liability be limited?

We have the definite opinion that any liability, whether falling on the vessel or the cargo, must be limited which is also a necessity for being able to make adequate insurance arrangements. The limitation amount has recently been considerably increased and we see no reason for any alteration therein. Even if such alteration should be agreed upon, this would have to be computed on the same criterion as at present, viz. the limitation tonnage.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise?

We cannot recommend at the present stage a compulsory insurance, and in our view it would be extremely difficult to make out a system which would be commercially and practically workable without having severe adverse effects in other relations and even so not giving security that the object thereof is achieved. We are not in favour of any scheme along the lines indicated in the Questionnaire.

*VII. Should there be any provision regarding jurisdiction?
If so, what court or courts should be given jurisdiction?*

The question of jurisdiction will obviously raise a series of problems. It might be considered whether it would not be a better solution to let only minor claims be decided on a local basis and to let major claims be referred to some sort of international arbitration.

*VIII. Should the cost of protective measures be recoverable?
If so, who could be allowed to recover?*

Other protective costs undertaken by governments, for instance fire brigade expenses, rescue operations, etc., are normally not recoverable, but we are of the opinion that reasonable protective measures taken by coastal States against imminent dangers to their own territory might well reasonably be considered recoverable when negligence on the part of the carrier is involved. We would not recommend the same rule in respect of protective measures outside territorial waters in other cases or where negligence is not involved.

depuis longtemps. Le pétrole brut n'est pas dangereux en soi et, à notre avis, il n'est pas raisonnable d'imposer au propriétaire d'une cargaison une responsabilité dépassant les cas de faute.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

Nous sommes d'avis que toute responsabilité, qu'elle incombe au navire ou à la cargaison, doit être limitée; cette limitation est en outre une nécessité pour pouvoir prendre des arrangements adéquats en matière d'assurance.

Le montant de la responsabilité a été considérablement augmenté récemment et nous ne voyons aucune raison de le modifier. Même si on se mettait d'accord sur son changement, il devrait être calculé sur base du critère actuellement suivi, à savoir le tonnage.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Nous ne pouvons, au stade actuel, recommander une assurance obligatoire et, à notre avis, il serait extrêmement difficile d'élaborer un système qui soit commercialement et pratiquement réalisable, qui n'ait pas d'effets opposés sous d'autres rapports et qui garantisse la réalisation du but envisagé. Nous sommes opposés à tout plan semblable à celui qui a été esquissé dans le questionnaire.

VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

La question de la compétence soulèvera naturellement une série de problèmes. On pourrait se demander s'il ne serait pas préférable de laisser aux tribunaux locaux le soin de connaître des réclamations mineures et de renvoyer les réclamations majeures à une sorte d'arbitrage international.

VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Certaines dépenses de protection faites par les Gouvernements, par exemple frais de pompiers, opérations de sauvetage, etc., ne sont normalement pas récupérables, mais nous sommes d'avis que le montant des frais engagés en vue de prendre des mesures de protection raisonnables par les Etats côtiers contre des dangers imminents pour leur propre territoire, pourraient bien raisonnablement être récupéré lorsque la négligence de la part du transporteur est établie. Nous ne recommanderons pas la même règle en ce qui concerne les mesures de protec-

The replies to the questions specifically put would be as follows :

- a) Yes, when reasonable.
- b) Generally No.
- c) Generally No.

Danish Association, Comité Maritime International.

1. February 1968.

N.V. Boeg, President.

tion en dehors des eaux territoriales ou dans d'autres cas où lorsque la négligence n'est pas établie.

Nos réponses aux questions spécifiquement posées sont les suivantes :

- a) Oui, lorsque raisonnables.
- b) Généralement non.
- c) Généralement non.

Association Danoise, Comité Maritime International.

1^{er} février 1968

N.V. Boeg, Président.

—————→

THE BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

1. *In the light of the « TORREY CANYON » incident do you consider that there is a need for change in the present state of the law ?*

We consider that the answer to this question should, logically, be postponed until the answers to the other questions raised have been considered.

At the IMCO Legal Working Group II it seems to have been assumed that the object of any change would be to ensure compensation for all innocent victims of pollution. Governments may well wish to consider with great care the implications of accepting this as a general principle : if they were to decide that victims of pollution should be given a special status and be compensated in every case, drastic changes in maritime or even in non-maritime law, would certainly have to be considered.

As at present advised, however, we do not consider that there is any sufficient justification for conferring upon victims of oil pollution greater rights or remedies than the law maritime already confers upon innocent victims of other types of marine casualties such as, for example, explosion, fire or collision, all or any of which have in the past inflicted loss including loss of life and personal injury of a catastrophic nature, which hitherto has been felt to be adequately dealt with under the existing principles of law.

But we have certain proposals to make, as set out in some of the questions answered below, which would, if adopted, entail certain changes in existing maritime law : for these limited purposes we would answer this question in the affirmative.

2. *If you consider there is need for new measures, would you support a solution whereby :*
 - a) *Compensation for those who suffer is provided by Governments out of moneys levied by them; or*
 - b) *Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?*

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

REPONSE

1. Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

A notre avis la réponse à cette question devrait logiquement suivre les réponses aux autres questions.

Il semble que le Comité Juridique de l'IMCO, Groupe II, a admis que l'objet de tout changement devrait apporter une indemnisation à toute victime innocente d'une pollution. Les Gouvernements devraient envisager avec grand soin les répercussions de l'acceptation d'un principe général suivant lequel, s'ils décident que les victimes d'une pollution doivent obtenir un statut spécial et être indemnisées dans tous les cas, des modifications draconiennes doivent nécessairement être envisagées dans le droit maritime et même dans le droit non-maritime.

Toutefois, en nous basant sur les renseignements obtenus nous ne pensons pas que se justifie suffisamment la conception visant à faire bénéficier les victimes d'une pollution par pétrole des règles et des droits plus importants que ceux prévus déjà par le droit maritime aux victimes innocentes d'un accident maritime quelconque tel que p.e. une explosion, un incendie, un abordage, accidents qui tous ont dans le passé causé des pertes comprenant des pertes de vies humaines et des lésions corporelles d'une nature catastrophique qui jusqu'à présent ont été considérées comme des cas traités d'une manière adéquate par les dispositions légales actuellement en vigueur.

Cependant, nous devons formuler certaines propositions comme précisées dans nos réponses à certaines questions ultérieures, qui, si elles étaient adoptées, entraîneraient certaines modifications dans le droit maritime actuel : dans ce cadre ainsi limité nous répondrons à la présente question d'une manière affirmative.

2. *Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :*
 - a) *à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
 - b) *à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*

To Sub-question (a) we would answer « No »; we consider that this solution would be politically unacceptable and commercially unjustified.

There is in our view a limit to which Governments should be expected to provide compensation to a relatively small section of their population affected by marine (or non-marine) casualty at the expense of the totality of their population, especially when, as in the present context, the existing law provides a remedy against the party liable in negligence for the incident causing the loss, although in certain circumstances it may be difficult for the victims to enforce their remedy. Oil pollution, affecting persons having proprietary or other rights on a stretch of polluted coastline, is in our view beyond that limit.

Inherent in Sub-question (b) there are we think two conceptions.

The first is that, in order that the victims of oil pollution of a coastal shore should in all circumstances be assured of the recovery of the damage they have suffered from the Owners of the ship from which the oil escaped, the principle of strict liability should be cast upon those shipowners which has been applied to the Owners of nuclear material in transit or which it is proposed should be applied (by the hitherto unratified Brussels Convention 1962 on the Liability of Operators of Nuclear Ships) to the Operators of Nuclear Ships. Quite apart from the objections to the imposition of a system of strict liability which we make in the next paragraph, we should point out that even if strict liability is imposed, the victims will only be able to obtain recovery when they are able to show from which ship the oil emanated. This, of course, will often not be possible.

It is in our view fallacious to equiparate the carriage of crude oil with that of nuclear materials, in respect of which the Owners of such materials already have, under international and national legislation, a strict liability for loss of life, personal injury or damage to property caused by the escape of ionising radiations from the nuclear material during carriage. Nuclear materials are recognized to be inherently dangerous substances of which the hazards are not yet completely understood or readily calculable. It should be observed that one of the main reasons for adopting a strict liability system in nuclear conventions was the recognition of the probability that, after a nuclear incident, any evidence of negligence would have been destroyed.

Crude oil cannot properly be so categorized : its escape into the sea from a Tanker (apart from localised destruction of marine life) causes damage only if it reaches a coastal shore, and even then is not hazardous to life.

Nous répondons non à la sous-question (a); nous sommes d'avis que cette solution serait politiquement inacceptable et commercialement injustifiée.

A notre avis l'indemnisation envisagée par les Gouvernements en faveur d'une partie relativement réduite de la population victime d'un accident maritime ou non-maritime à charge de la totalité de la population devrait être limitée plus particulièrement parce que dans les circonstances actuelles les lois en vigueur prévoient une action contre celui qui a commis la négligence qui est à l'origine de l'accident qui a causé la perte, quoique dans certaines circonstances les victimes puissent trouver des difficultés à aboutir dans leur action. La pollution par pétrole touchant des personnes pouvant faire valoir des droits réels ou autres relatifs à une côte polluée ne devrait pas, à notre avis, être touchée par cette limite.

La sous-question (b) touche à notre avis à deux principes.

Le premier ayant pour but d'assurer en toutes circonstances à toutes victimes d'une pollution de la côte par du pétrole une indemnisation de leurs dommages à charge du propriétaire du navire dont le pétrole s'est échappé, est celui de la responsabilité causale imposée au propriétaire du navire, principe qui a été appliqué aux propriétaires de matières nucléaires transportées ou celui qui est appliqué aux exploitants d'un navire nucléaire (la responsabilité de la Convention de Bruxelles de 1962 sur la Responsabilité des Exploitants de Navires Nucléaires qui jusqu'à présent, n'est pas ratifiée). Indépendamment ces objections à l'imposition d'un système de responsabilité causale sont précisées dans le paragraphe suivant, nous devons faire valoir que même si la responsabilité causale était imposée les victimes ne pourraient obtenir une indemnisation qui s'ils réussissent à démontrer de quel navire le pétrole provient. Evidemment cela sera souvent impossible.

A notre avis il est fallacieux de tracer un parallèle entre le transport de pétrole brut et celui de matières nucléaires pour lesquelles les propriétaires de ces matières assument déjà, tant en vertu du droit national que du droit international une responsabilité causale pour la perte de vie, les lésions corporelles et les dommages à des biens causés par l'échappement de radiations ionisantes de matériel nucléaire pendant le transport. On admet que le matériel nucléaire offre un danger inhérent qui à l'heure actuelle n'est pas encore complètement compris et ne peut pas être calculé aisément.

Il faudrait observer qu'une des raisons principales de l'adoption du système de la responsabilité causale par les Conventions Nucléaires est la reconnaissance de la probabilité qu'après l'accident nucléaire toute preuve de négligence sera détruite.

The second conception inherent in Sub-question (b) we think is promoted by the consideration that, under existing maritime law, those whose property or other rights on shore are affected by oil pollution can only recover from the Owner or Operator of the ship from which the oil escaped, if those Claimants can affirmatively establish that such escape was due to his negligence or that of his servants or employees on board the vessel. We think that this objection to existing law is more apparent than real. In cases of stranding, such as the « TORREY CANYON », we think that the negligence is obvious; but, on the other hand, there could be cases, in which the plaintiff would be placed in a position of extreme difficulty in proving conclusively that the owner had been negligent. We suggest, therefore, that this point could be dealt with by providing in the proposed International Convention that the onus of proof be upon the Owner or Operator of the ship, from which the oil escaped, to establish that the escape occurred, without negligence for which he was responsible. In practice this would be indeed an onerous burden of proof. We appreciate that this alteration in the ordinary rules regarding burden of proof would not alleviate the position of a plaintiff who had suffered damage in circumstances where the ship from which the oil escaped had been the innocent party in a collision with a ship owned by an impecunious owner. In such a case the plaintiff might be unable to recover damages.

3. If you favour a new Convention, what should be its scope ?

We think that the answer to this question requires consideration under three heads :

a) Territorial Scope :

Our present view is that an International Convention which was confined to territorial waters would be so limited in scope as to be of little practical value. In the present confused state of international law relating to the extent of territorial waters, it would be both difficult and inconvenient to attempt to draw a line of demarcation between territorial waters and the high seas and to have different sets of principles operating on either side of the line.

b) What kind of damage should be covered ?

We do not consider that any other form of damage than oil pollution damage should be dealt with.

Le pétrole brut ne peut normalement pas être rangé dans cette catégorie; l'huile qui s'échappe en mer d'un navire citerne ne provoque (à l'exception de la destruction locale de la faune marine) des pertes matérielles que si elle atteint les côtes et (même dans ce cas), ne présente pas un danger pour les vie humaines.

Le deuxième principe impliqué par la sous-question (b) est mis en évidence par la considération suivant laquelle, sous la loi maritime actuelle ceux dont les biens ou les droits à terre sont lésés par la pollution par pétrole peuvent uniquement récupérer leur perte à charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire dont l'huile s'est échappée, si ces réclamants peuvent établir de manière positive que cet échappement résulte d'une négligence personnelle ou d'une négligence de leur préposé à bord du navire. Nous pensons que cette critique de la loi existante est plus apparente que réelle. Dans le cas d'un échappement comme celui du « Torrey Canyon » nous pensons que cette négligence est manifeste; mais d'un autre côté, il pourrait y avoir des cas où le plaignant serait placé dans une situation extrêmement difficile pour prouver d'une manière définitive que l'armateur a commis une négligence. C'est la raison pour laquelle nous proposons de rencontrer ce point par une disposition de la Convention Internationale proposée renversant le fardeau de la preuve et le mettant à charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire dont l'huile s'est échappée imposant à ce dernier le fardeau d'établir que la fuite s'est produite sans négligence de sa part. Dans la pratique cette preuve sera en fait très difficile à fournir. Nous nous rendons compte que cette modification dans les règles ordinaires relatives au fardeau de la preuve n'allègera pas la position du plaignant qui a subi des dommages dans les cas où le navire dont l'huile s'est échappée a été la victime innocente d'un abordage avec un navire dont le propriétaire est insolvable.

(b) *A quels types de dommages doit s'appliquer la convention ? en être la portée ?*

Nous pensons que la réponse à cette question doit être donnée sur trois plans :

(a) *Portée géographique.*

Nous sommes d'avis qu'une convention internationale appliquée uniquement aux eaux territoriales aurait une portée tellement limitée qu'elle n'aurait que peu de valeur pratique. La confusion actuelle en matière de l'étendue des eaux territoriales rend difficile toute tentative ayant pour objet de tracer une ligne de démarcation entre les eaux territoriales et la haute mer et rend inopportune la présence d'un régime différent de chaque côté de cette ligne de démarcation.

(b) *A quels types de dommages doit s'appliquer la convention ?*

A notre avis il faut s'occuper uniquement des dommages résultant d'une pollution par pétrole.

c) *What kind of cargo should be covered by the Convention ?*

We see no good reason to widen the scope of the Convention beyond pollution by oil. Other types of cargo, such as chemicals, can of course cause pollution of the water, but this in our experience has occurred in ports or inland waters where the local law and regulations are or should be adequate to deal with it. We know of no case of pollution other than by oil cargoes occurring on the high seas which justifies including other cargoes in the proposed Convention.

4. a) *In a new Convention should there be liability without fault ?*

b) *If so, on whom should it be imposed ?*

No. We have already answered these questions in our answers to Questions 1 and 2 (b) above.

5. *Should Liability be limited ?*

It is in the interests of the victims of a marine casualty as much as in those of the Owners of a ship liable therefore that the Owners should be adequately covered by insurance. It is for practical purposes essential to the insurance of a liability risk that a maximum liability is fixed and known in advance. Therefore, we answer this question most decidedly in the affirmative.

It is desirable that for this purpose the structure of the Brussels Limitation Convention 1957 should be retained. We are against the amendment of this convention merely to cover oil pollution. If it is thought proper in the light of present day conditions to introduce such modifications as increasing the figure per ton or the maximum limit, or altering the basis of limitation, we believe that the appropriate course would be to convene the Diplomatic Conference (See Article 15 of the Limitation Convention).

6. *Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?*

We are not persuaded that there is any necessity to provide in the proposed Convention for compulsory insurance, as is provided in the Nuclear Ship Brussels Convention 1962 (Article III 2) referred to in

(c) *A quel type de cargaisons doit-on appliquer les dispositions de la Convention ?*

Il n'y a pas de raison suffisante à notre avis pour élargir la portée de la convention au delà de la pollution par pétrole. D'autres genres de cargaison, tels que les produits chimiques, peuvent évidemment causer une pollution des eaux, mais cela se produit suivant notre expérience dans des ports ou des eaux intérieures où la loi et les règlements locaux prévoient ou devraient prévoir des dispositions adéquates. Nous n'avons pas connaissance de pollutions autres que par l'huile survenue en haute mer et justifiant l'inclusion d'autres cargaisons dans la portée de la convention proposée.

4. a) *La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?*

b) *S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?*

Non, nous avons déjà répondu à cette question dans nos réponses aux questions 1 et 2 b) ci-dessus.

5. *La responsabilité doit-elle être limitée ?*

Il y va des intérêts tant des victimes des accidents maritimes que de ceux des propriétaires de navires qui en sont responsables, d'avoir une couverture d'assurance convenable pour la responsabilité du propriétaire du navire. Pour des raisons pratiques il est indispensable qu'un montant de responsabilité maximum soit fixé et connu d'avance afin de pouvoir réaliser la couverture d'assurance. C'est la raison pour laquelle nous répondons de la manière la plus formelle par l'affirmative à cette question.

Il vaut mieux, pour ce motif, que la construction de la Convention de Bruxelles sur la limitation soit retenue. Nous sommes opposés à la modification de cette convention dans le seul but de couvrir la pollution par pétrole. Si de l'avis général, suivant laquelle à la lumière de la situation actuelle, il y a lieu d'augmenter la limite par tonne ou la limite générale, ou de changer la base de la limitation, nous pensons qu'il convient de convoquer une Conférence Diplomatique (voir art. 15 sur la Convention de la Limitation).

6. *Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?*

Nous ne sommes pas convaincus de la nécessité d'introduire dans la convention proposée une assurance obligatoire semblable à celle contenue dans la Convention de Bruxelles de 1962 sur les navires nucléaires (Article III a) et à laquelle nous avons fait allusion dans

our answer to Question II (b) above. We have given our reasons for rejecting the comparison of the carriage of crude oil with that of nuclear materials (or the operation of nuclear ships) in our answer to Question II (b) above.

7. *Should there be any provision regarding jurisdiction?
If so, what Court or Courts should be given jurisdiction?*

We consider that the proposed Convention should deal with jurisdiction. We suggest that so far as concerns actions in personam jurisdiction should be had by the Courts either of the Country in which the pollution damage occurred or of the Country whose Government or other Authorities (or indeed private individuals) took preventive measures to avoid or minimise the pollution of its shores.

8. *Should the cost of protective measures be recoverable?
If so, who would be allowed to recover?*

We commence our reply by answering the supplementary questions posed at the end of the report :

- a) Where a plaintiff takes reasonable steps to mitigate, or prevent, loss to him consequent upon the defendant's wrongful act, he can recover the expenses incurred by him in so doing.
- b) There are numerous examples whereby, under Public or Private statutes, the duty to take specified action is imposed on national or local authorities and the right to claim compensation for such action is granted. In the absence of such statutory provision, however, an authority which takes measures such as are envisaged in the question is probably acting as a volunteer and may not be entitled to recover expenses so incurred.
- c) A stranger acting out of good will is acting as a volunteer and has no right of recovering any expenses incurred.

We think that the rule set out in the reply to (a) above could apply equally to all public and local authorities which incur expenses in preventive measures reasonably taken and in reasonable apprehension of the pollution of a coastal shore. We think, however, that any right to recover should always be dependant on proof by the Authority that the dependant is liable for the pollution.

February, 14th. 1968.

notre réponse de la question 2 b) ci-dessus. Dans notre réponse à la question 2 b) ci-dessus nous avons fait connaître les raisons pour lesquelles nous rejetons la comparaison entre le transport de pétrole brut et le transport de matériaux nucléaires (ou l'exploitation de navires nucléaires).

7. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

Nous sommes d'avis que la convention proposée devrait s'occuper de la compétence. Nous proposons que les actions « in personam » soient de la compétence des tribunaux du lieu où la pollution est survenue ou du lieu dont le Gouvernement ou les Autorités (ou éventuellement des personnes privées) ont pris des mesures de protection afin d'éviter ou de réduire la pollution des côtes.

8. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Nous commençons notre réponse en répondant aux questions supplémentaires de la fin du rapport.

- a) Si un plaignant a pris des mesures raisonnables pour diminuer ou éviter une perte qui l'aurait frappé par suite d'un acte fautif du défendeur le plaignant peut récupérer les dépenses exposées à charge du défendeur.
- b) Dans de nombreux cas des règlements publics ou privés obligent les Autorités nationales ou locales à prendre des dispositions spécifiques et le droit à un remboursement pour pareilles dispositions existe. Toutefois, si une Autorité prend en l'absence de pareille réglementation volontairement des mesures comme celles envisagées dans la question, cette autorité pourrait ne pas avoir droit au remboursement des dépenses ainsi exposées.
- c) un étranger agissant volontairement par complaisance n'a pas droit au remboursement des frais exposés.

Nous pensons que la règle exposée en réponse à la question a) pourrait s'appliquer aussi à toute Autorité publique ou locale qui expose des frais à titre de mesure raisonnable de protection et tenant compte du danger de pollution de la côte. Toutefois, nous pensons que tout droit à une récupération devrait être soumis à la production par l'Autorité, de la preuve que le défendeur est responsable de la pollution.

Le 14 février 1968.

THE NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

Question I :

We feel that the information at present available on the possibility of accidents like that of the « Torrey Canyon » occurring again and the degree of such possibility is very meagre, another difficulty is that we have no information on the financial consequences flowing from introduction of strict liability and/or compulsory insurance; in our opinion an enquiry ought to be set on foot before we can go further. We think that for the moment we can not be in favour of strict liability and/or compulsory insurance. What in our opinion might call for legislation on an international basis now is the question whether and if so by whom and to what extent claims for recovery of the costs of protective measures must be allowed. Further it might be advisable to revise the Brussels Convention of 1957 on Limitation of Liability but merely in order to introduce adequate provision for limitation of liability for claims founded on protective measures.

Question II :

- a) For the reasons the Report gives in its Commentary under (3) we do not think that it would be possible to reach a solution whereby compensation is provided by Governments.
- b) Pending the results of the inquiry mentioned above we feel that no new liability should be imposed on the shipper, receiver or cargo owner and that as said in our reply to Question I new rules should be made only in respect of protective measures; further the Convention of 1957 should be brought in line.

Question III :

- a) We think that a new Convention (which in our opinion ought to deal only with recovery of the cost of protective measures) should cover damage flowing from incidents occurring in any

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

Question I :

Nous sommes d'avis que les informations dont nous disposons à présent n'apportent que peu d'éléments permettant de conclure à une ou à des répétitions possibles d'accidents semblables à celui du « Torrey Canyon ». Une autre difficulté résulte du fait que nous n'avons pas d'informations concernant les conséquences financières de l'introduction d'une responsabilité causale et/ou d'une assurance obligatoire; nous sommes d'avis qu'il faut procéder à une enquête préalable. Nous pensons que, pour le moment, nous ne pouvons pas soutenir la responsabilité causale et/ou l'assurance obligatoire. Nous sommes d'avis que, pour le moment, des dispositions légales internationales ne peuvent porter que sur la récupération des frais impliqués par des mesures de protection tant en ce qui concerne le remboursement de ces frais qu'en ce qui concerne le bénéficiaire de pareilles dispositions. En outre, il pourrait être opportun de reviser la Convention de Bruxelles de 1957 sur la Limitation de la Responsabilité mais cela uniquement dans le but d'introduire une disposition appropriée couvrant la limitation de la responsabilité relative aux créances pour mesures de protection.

Question II :

- a) Pour les raisons indiquées au par. (g) des commentaires accompagnant le rapport nous ne pensons pas qu'il soit possible d'arriver à une solution d'après laquelle le paiement est assuré par les Gouvernements.
- b) En attendant le résultat de l'enquête précisée plus haut, nous pensons qu'il n'y a pas lieu d'imposer une responsabilité nouvelle aux chargeurs, aux destinataires ou aux propriétaires de la cargaison et que, comme nous l'avons dit dans notre réponse à la question I, des nouvelles règles devraient porter uniquement sur les mesures de protection; en outre, la Convention de 1957 devrait être adaptée aux circonstances nouvelles.

Question III :

- a) Nous pensons que la nouvelle convention (qui à notre avis devrait s'occuper uniquement du remboursement des frais résul-

waters, not only the high seas but is well in the territorial sea and in inland waters.

- b) i) We feel that a new Convention should cover any pollution or contamination of the high sea or territorial sea or inland waters (including the mere escape of cargo from a ship) and cover all protective measures to prevent damage done by such pollution or contamination or escape of cargo to property and interests on shore and at sea.
 - ii) The protective measures ought not to be limited by any limitation in the character of the victims.
- c) i) ii) iii) iv) Pending the results of the inquiry mentioned in our reply to Question I we are in favour of the new Convention dealing with protective measures only but covering all damages caused by the escape of cargo.

For the moment we are in favour neither of strict liability nor of compulsory insurance and so long as this view prevails the difficulties mentioned under (iv) will not arise.

Question IV :

- a) and b) For the moment we do not see why liability without fault should be imposed. We feel that very often it will be possible to find out who is to blame; such was the case in the case of the « Torrey Canyon ». We fully agree with the arguments set out in the Commentary on (a).

Question V :

As said already we feel that the Convention of 1957 should be brought in line, but not only in respect of claims for recovery of protective measures; claims brought under the law as it stands for damage to shore property etc. should be considered also.

Question VI :

Under the present law a shipowner may incur enormous liabilities albeit that in most cases the claimants have to prove negligence. We do not see for the moment why a duty to insure liability in respect of escape of cargo should be imposed.

tant de mesures de protection) devrait couvrir les dommages résultant d'accidents survenus dans toutes les eaux et pas seulement en haute mer mais aussi dans les eaux territoriales et les eaux intérieures.

b) i) Nous pensons que la nouvelle convention devrait englober toute pollution ou contamination de la haute mer ou de la mer territoriale ou des eaux intérieures (comprenant le simple échappement de cargaison d'un navire) et couvrir toute mesure de protection prise pour prévenir un dommage causé par pareille pollution ou contamination ou échappement de cargaison à des biens et des intérêts à terre ou en mer.

ii) Les mesures de protection ne devraient pas être limitées dans le chef des victimes.

c) i) ii) iii) iv) En attendant le résultat de l'enquête visée dans notre réponse à la question I nous sommes partisans de la convention s'occupant uniquement des mesures de protection mais couvrant tous les dommages causés par l'échappement de cargaison.

Pour le moment nous ne sommes partisans ni de la responsabilité causale ni de l'assurance obligatoire et aussi longtemps que ce point de vue l'emporte les difficultés mentionnées sous (iv) ne se présenteront pas.

Question IV :

a) et b) Pour le moment nous ne voyons pas pourquoi une responsabilité sans faute serait imposée. Nous sommes d'avis qu'il sera très souvent possible de déterminer le coupable; tel a été le cas dans l'affaire du « Torrey Canyon ». Nous sommes d'accord sur les arguments repris au par. (a) du commentaire.

Question V :

Comme nous vous l'avons déjà précisé nous pensons que la convention de 1957 devrait être adaptée et non seulement en vue de remboursement des frais de protection mais aussi pour les dommages causés à des biens terrestres, etc.

Question VI :

Conformément au droit actuel le propriétaire peut encourir une responsabilité énorme quoique dans la plupart des cas les réclamants aient à prouver une négligence. Nous ne voyons pas pourquoi une obligation d'assurance pour l'échappement de cargaison devrait être imposée actuellement.

Question VII :

We think that the solution given in the Commentary is excellent but we ask ourselves whether if no fund is set up the normal rules of jurisdiction could not be followed so that jurisdiction would also lie with the Courts of a country where property has been arrested or where the defendant is domiciled.

Question VIII :

As said already it is our opinion that for the moment there should be only one new Convention which deals with protective measures and we are in full agreement with the Commentary.

As far as Netherlands law is concerned our reply to the questions asked is :

- a) protective measures taken by the owner of the property at risk would be recoverable;
- b) probably protective measures taken by a national or local authority acting in the general interest but not under legal duty would not be recoverable; it is for that reason that we want a new Convention;
- c) a stranger acting purely out of goodwill would recover his expenses but he would not be entitled to a reward or remuneration for his services.

Amsterdam/Rotterdam, February 15th, 1968.

Question VII :

Nous pensons que la solution donnée par le commentaire est excellente mais nous nous demandons si au cas où aucun fonds ne serait constitué, la compétence normale ne devrait pas être respectée à savoir celle du tribunal du lieu où le bien a été saisi ou celle du domicile du défendeur.

Question VIII :

Comme nous l'avons déjà dit nous sommes d'avis que pour le moment une nouvelle convention devrait uniquement porter sur les mesures de protection et nous nous rallions entièrement au texte du commentaire.

En ce qui concerne le droit néerlandais nous répondons ce qui suit :

- a) les mesures prises par le propriétaire des biens en danger sont récupérables;
- b) les mesures de protection prises par une autorité nationale ou locale agissant dans l'intérêt général mais sans obligation légale ne sera probablement pas récupérable; c'est la raison pour laquelle nous désirons une nouvelle convention;
- c) un tiers agissant par bienveillance récupérera ses dépenses mais n'aura pas droit à une rémunération pour ses prestations.

Amsterdam/Rotterdam, 15 février 1968.

THE ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES TO THE QUESTIONNAIRE

I. If you favour a new convention, what should be its scope ?

After the accident of the « Torrey Canyon » the view was expressed that the existing maritime law was unsatisfactory in that liability was based on fault and the limit was too low.

We think that these two arguments must be examined without preconceptions of any kind.

a) Whether the basis of liability should change.

In many countries special rules are provided with respect to hazardous activities in view of granting to the innocent parties a better protection. To this effect it is sometimes provided a simple shifting of the burden of proof from the claimant to the tortfeasor whereby the latter has to prove the exercise of a reasonable diligence or, alternatively, a system of objective liability is adopted. The Italian Civil Code, which is amongst the most modern civil codes in Europe, has adopted as a general rule with respect to the exercise of hazardous activities that of the shifting of the burden of proof. In fact art. 2050 provides that whoever causes a damage to others in the exercise of a hazardous activity must indemnify such damage unless he proves that all appropriate measures in order to prevent the damage have been adopted. The same principle (i.e. shifting of the burden of proof) is adopted with respect to damage caused by things under custody, by buildings, by animals and by vehicles although in this latter case the owner is in any event liable for damage arising out of building defects of the vehicle.

It appears therefore that a change in the present maritime law could theoretically be achieved not only by the adoption of a system of objective liability but also by a shifting of the burden of proof onto the tortfeasor. In other words, the rules as to the burden of proof in tort actions could become the same as in actions *ex contractu*.

But whichever is the change, the reason which would justify it would be the hazardous character of the activity performed by the carrier who carries crude oil by sea. We certainly do not deny that certain hazards

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSE

1. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée?

Après l'accident du « Torrey Canyon » on a fait valoir que le droit maritime existant ne donnait pas de solution satisfaisante du fait de la responsabilité basée sur une faute et de la limite trop basse.

Nous pensons que ces deux arguments doivent être examinés sans préjugé d'aucune espèce.

a) Faut-il changer la base de la responsabilité ?

Beaucoup de pays disposent de règles spéciales qui en matière d'activités hasardeuses accordent aux victimes innocentes une meilleure protection. A cet effet, le fardeau de la preuve a parfois simplement été enlevé au réclamant et mis à charge de celui qui cause le mal en imposant à ce dernier d'apporter la preuve de sa diligence raisonnable ou dans d'autres cas en adoptant le système de la responsabilité objective. Le code civil italien qui est un des codes civils les plus modernes de l'Europe a adopté comme règle générale en ce qui concerne l'exercice d'activités hasardeuses le renversement du fardeau de la preuve. En fait l'article 2050 dispose que celui qui cause des dommages à un tiers dans l'exercice d'une activité hasardeuse doit réparer ce dommage à moins qu'il ne prouve que toutes les dispositions appropriées pour éviter les dommages ont été prises. Le même principe (c'est-à-dire le renversement du fardeau de la preuve) a été adopté en matière de dommages causés par des choses sous garde, par des immeubles, par des animaux et par des véhicules quoique dans ce dernier cas le propriétaire soit responsable de toute manière de dommages résultant d'un défaut de construction du véhicule.

C'est la raison pour laquelle il semble théoriquement possible de changer la loi maritime actuelle non seulement par l'adoption d'un système de responsabilité objective mais aussi par le renversement du fardeau de la preuve à charge de celui qui cause le dommage. En d'autres mots, les règles relatives au fardeau de la preuve en matière quasi-délictuelle pourraient être assimilées à celles qui régissent les actions basées sur un contrat.

Toutefois, quelque soit le changement, la justification en serait toujours le caractère hasardeux de l'activité de celui qui transporte du

are created by such activity but, since a legal system must be reasonably balanced, before deciding that these hazards are such to justify, in this case more than in other cases, a change in the law, we should like to try to find out whether these hazards are greater than those created by other activities.

The first thought that occurs to our mind is that the carriage by sea of crude oil may create hazards not only as a consequence of pollution but, and even more, as a consequence of explosion. Pollution may cause damage to property, explosion may cause loss of lives in addition to damage to property and this is a fact that is certainly relevant in the assessment of the degree of hazards connected with a certain activity. There are consequently no reasons which would, from the point of view of the hazardous character of the activity, justify a change in the law with respect to pollution as compared with explosion.

Hazards are connected with carriage of goods other than crude oil, and may be greater, as in the case of carriage of explosives and chemicals.

We believe therefore that either the present law must be changed with respect to the carriage of any dangerous cargo or must not be changed at all, and that if some change must be made first, this should aim at granting a better protection to the human life.

b) *Whether the limit of liability should change.*

The reason for a change would be that the limit is too low.

Too low, obviously, if compared with the possible amount of the damage which may occur, and the accident of the « Torrey Canyon » has been quoted as undisputable proof of this contention. Here again, we ought not to confine ourselves to one damage and provide for a new convention just because that damage has occurred once, but should consider whether a damage by pollution may really be out of proportion with other kinds of damage. Only in the affirmative special rules regarding limitation might be justified.

Now we believe that damage as great as that caused by pollution may be caused by explosion or by fire as well as by collision. Everybody will recall the disaster of Texas City and the collision between the « Andrea Doria » and the « Stockholm » as a consequence of which the « Andrea Doria » sank and about fifty persons lost their lives.

We are therefore of the opinion that pollution does not require limits of liability higher than those applicable in other cases and that, if it is felt that the present limits are too low, they should be increased generally, simply by amending the 1957 Convention.

pétrole par mer. Nous ne songeons pas à contester que de telles activités aient entraîné un danger, mais étant donné qu'un système de droit doit être quelque peu harmonieux, nous aimerions essayer de voir si ces dangers sont plus grands que ceux découlant d'autres activités avant de décider si, dans ce cas-ci plutôt que dans d'autres, ce danger justifie des modifications du droit.

Il saute aux yeux que le transport maritime de pétrole brut peut créer un danger non seulement de pollution mais aussi d'explosion. La pollution peut toucher des biens, l'explosion peut entraîner des pertes de vies en dehors des dommages à des biens, voilà sans conteste un critère déterminant dans l'application du degré de danger rattaché à une certaine activité. Par conséquent il n'y a aucune raison se basant sur le caractère dangereux d'une activité, qui justifie une modification de la loi concernant la pollution comparée à l'explosion.

Les dangers rattachés au transport de marchandises autres que le pétrole brut peuvent être plus grands; le transport d'explosifs et de produits chimiques en est un exemple.

C'est pourquoi nous pensons qu'il faut soit changer la loi actuelle par rapport au transport d'une cargaison dangereuse quelconque, soit ne rien changer et s'il y a une modification à apporter, son premier objet devait être d'accorder une meilleure protection à la vie humaine.

b) La limite de responsabilité doit-elle être changée ?

Si un changement est envisagé c'est que cette limite est trop basse.

Elle est manifestement trop basse si l'on la compare au montant possible des dommages qui peuvent survenir et l'accident du « Torrey Canyon » a été cité comme un argument irréfutable en faveur de cette attitude. Ici aussi, nous ne devons pas nous limiter à une espèce de dommage et rédiger une nouvelle convention uniquement parce que pareil dommage est survenu une fois, mais nous devons nous demander si un dommage par pollution peut réellement être disproportionné par rapport aux autres espèces de dommages. Seule une réponse affirmative à cette question justifierait des règles spéciales concernant la limitation.

Nous sommes d'avis que des dommages de l'importance de ceux occasionnés par pollution peuvent être causés par explosion ou par incendie et même par abordage. Tout le monde se souviendra du désastre de « Texas City » et de l'abordage entre l'« Andrea Doria » et le « Stockholm » qui entraîna la perte du « Andrea Doria » et la mort de cinquante personnes.

C'est pourquoi nous sommes d'avis que la pollution ne nécessite pas une limite de responsabilité plus élevée que celle s'appliquant dans d'autres cas et que si les limites actuelles sont trop basses selon l'avis général elles devraient tout simplement être augmentées par une modification de la convention de 1957.

II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or*
- b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?*

Since we are of the opinion that there is no need for new measures, at least if they are confined to damage by pollution, this and the following questions do not need to be answered. We wish however to submit some short comments all the same.

a) We are strongly against a system whereby compensation is provided by Governments because this system :

- i) would create an increase in the cost of the oil much greater than the cost of insurance and this increase, even if found excessive, would not be altered very easily;
- ii) there is no reason whatsoever why the Italian market should bear the consequences of a pollution caused by a British vessel or viceversa;
- iii) there would not be an even distribution of the risk because the danger of pollution along the coasts increases with the length of the coast and this length is not in any way proportional with the oil consumption in the coastal State.

b) Unless it is felt that a different basis of liability or at least a shifting of the burden of proof is required with respect to all maritime hazardous activities or at least with respect to the carriage of any hazardous cargo, a conclusion which we do not favour, the only change which might be taken into consideration is that of increasing the limit of liability or modify the system of calculating such limit, for example by referring to the deadweight carrying capacity instead of to the gross tonnage.

This result, as already pointed out, could be easily achieved by a slight modification of the 1957 Limitation Convention.

III. If you favour a new convention, what should be its scope ?

We do not favour a new Convention but, if such idea were to be taken into consideration, the new Convention should, for the reasons set out above, cover any damage caused by any cargo. The new Convention should apply both to the high seas and to the territorial waters.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien

b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?

Comme nous sommes d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des mesures nouvelles, tout ou moins au cas où celles-ci seraient limitées aux dommages par pollution, la présente question et celles qui suivent n'ont pas besoin d'une réponse. Toutefois, nous désirons donner un bref commentaire.

a) nous sommes fermement opposés à un système prévoyant une indemnisation gouvernementale étant donné que ce système :

i) créera une augmentation des frais de l'huile bien plus important que les frais d'assurance et que cette augmentation même si elle est considérée comme exessive, ne pourra pas être aisément modifiée;

ii) il n'y a aucun motif pour que le marché italien supporte les conséquences d'une pollution causée par un navire britannique et vice-versa.

iii) il n'y aura aucune répartition de risque car le danger de pollution le long des côtes s'accroît avec la longueur de celle-ci et cette longueur n'est aucunement proportionnelle à la consommation d'huile dans l'Etat riverain.

b) A moins d'éprouver le besoin de modifier la base de la responsabilité ou de renverser le fardeau de la preuve en ce qui concerne toutes les activités maritimes dangereuses en ce qui concerne le transport de cargaison dangereuse — une solution que nous ne préconisons pas — la seule modification qui puisse être envisagée est celle d'un accroissement de la limite de responsabilité ou d'une modification dans le système de calcul de cette limite, par exemple, par la référence à la portée en lourd au lieu du tonnage brut.

Ce point a déjà été soulevé et il serait facile d'y répondre par une légère modification de la convention de 1957 sur la limitation.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

Nous ne sommes pas partisans d'une nouvelle convention mais si pareille idée était retenue la nouvelle convention devrait, pour les raisons indiquées ci-dessus, couvrir tout dommage causé par une cargaison quelconque. La nouvelle Convention devrait s'appliquer tant à la haute mer qu'aux eaux territoriales.

IV. a) In a new convention, should there be liability without fault ?

b) If so, on whom should it be imposed ?

a) We do not think that, even if some change in the present law in addition to an increase in the limit of liability were considered necessary, one should go as far as adopting a system of strict liability. The shifting of the burden of proof should be a quite satisfactory solution.

b) Liability should in any event be imposed on the carrier.

V. Should liability be limited ?

Limitation of liability is necessary because without limitation insurance would be almost impossible to obtain and also, as pointed out in the Commentary to this question, without limitation it would be very difficult to agree to the amount of security which should be put up in order to release a vessel from arrest.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

This question should be raised generally for any damage caused by vessels because there is no reason why compulsory insurance be provided only with respect to damage by pollution. The precedent of the Nuclear Convention does not justify a different conclusion since one cannot compare the damage which may be caused by nuclear products to that which may be caused by pollution, whilst the latter is not in its possible extent different from other damage which may be caused by the crude oil (explosion) or by damage which may be caused by other cargo.

A wide system of compulsory insurance would be very difficult to enforce and we have the feeling that compulsory insurance is not at all required at sea.

*VII. Should there be any provision regarding jurisdiction ?
If so, what court or courts should be given jurisdiction ?*

Since we are not in favour of a new convention, the answer to this question is negative.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

a) Nous ne pensons pas que même en cas d'admission de la nécessité de modifier le droit actuel en plus d'une augmentation de la limite de responsabilité, on devrait aller jusqu'à adopter un système de responsabilité causale. Le renversement du fardeau de la preuve constituerait une solution bien satisfaisante.

b) La responsabilité devrait en tout cas être imposée au transporteur.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

Une limitation de la responsabilité est nécessaire étant donné que sans limitation l'assurance serait pratiquement impossible à réaliser et en outre, comme le précise le commentaire de cette question, sans limitation il sera extrêmement difficile de se mettre d'accord sur le montant de la sûreté qui devrait être constituée pour permettre la main levée de la saisie du navire.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Cette question devrait être posée d'une manière générale pour tout dommage causé par un navire étant donné qu'aucune raison ne milite en faveur d'une assurance obligatoire uniquement pour des dommages par pollution. Le précédent de la Convention Nucléaire ne justifie pas une conclusion différente puisqu'il n'est pas possible de comparer les dommages par des produits nucléaires à ceux causés par la pollution alors que ces derniers ne sont pas différents au point de vue de leur étendue des dommages que peut causer l'huile brute (explosion) ou d'autres cargaison.

Un vaste système d'assurance obligatoire pourra difficilement être mis en vigueur et nous sommes d'avis qu'une assurance obligatoire n'est pas du tout nécessaire en mer.

VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

Comme nous ne sommes pas partisans d'une nouvelle convention notre réponse est non.

*VIII. Should the cost of protective measures be recoverable?
If so, who should be allowed to recover ?*

As stated before, we do not favour special rules for damage by oil pollution and think that this problem should be left to the national laws.

Francesco Berlingieri.

Genoa, February 16th, 1968.

VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Comme nous l'avons déclaré précédemment nous ne sommes pas partisans de règles spéciales pour les dommages par pollution d'huile et nous pensons que ce problème devrait être laissé aux législations nationales.

Francesco Berlingieri.

Gênes, 16 février, 1968.

THE HELLENIC MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

The Hellenic Maritime Law Association supports in principle the need for international regulation of the problems which arose with the « TORREY CANYON » incident. It would, however, prefer that these legal problems be faced from a practical point of view and the solutions given should be predominantly satisfactory from a commercial one; the HMLA would not favour solutions affecting fundamental principles of International Maritime Law; amongst other disadvantages, this might create a need for adaptation of previous International Conventions already based on such principles.

It further thinks that it should be kept in mind that many problems under consideration can be averted or solved by appropriate technical and/or administrative measures which are the subject of the study by IMCO in this matter.

In the light of these general introductory observations the answers to the questionnaire are as follows :

1. In the light of the « TORREY CANYON » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?

Yes, there is a need for change in the present state of the law.

However, one can distinguish amongst the concepts enumerated in the Commentary to this question, between concepts affecting fundamental principles of International Maritime Law and other not affecting such.

For instance, it is the opinion of the HMLA that solutions could be found without recurring to strict liability. On the other hand, some form of compulsory insurance in order to show that in the event of fault, adequate funds are available to victims, is not affecting any fundamental principles.

ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME

REPONSE

L'Association Hellénique de Droit Maritime appuie une réglementation internationale des problèmes soulevés par l'accident du « TORREY CANYON ». Toutefois, elle préférerait que ces problèmes juridiques soient abordés d'un point de vue pratique et que les solutions donnent satisfaction dans le domaine commercial; l'A.H.D.M. n'appuiera pas des solutions modifiant fondamentalement les principes du droit maritime international. Parmi d'autres inconvénients cela pourrait créer un besoin d'adapter les conventions internationales précédentes basées sur de tels principes.

En outre, elle est d'avis qu'il ne faut pas perdre de vue que beaucoup de problèmes soulevés peuvent être écartés ou résolus par des mesures techniques et/ou administratives appropriées qui font l'objet d'une étude de l'IMCO.

A la lumière de ces observations introductives générales les réponses suivantes sont données au questionnaire :

I. Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

Oui, il est nécessaire de changer l'état actuel du droit.

Toutefois, il faut faire une distinction parmi les conceptions énumérées dans le commentaire de cette question, entre les conceptions modifiant les principes généraux du droit maritime international et les autres n'ayant pas pareille portée.

A titre d'exemple l'Association Hellénique est d'avis que des solutions peuvent être trouvées sans avoir recours à la responsabilité causale. Par contre, une certaine forme d'assurance obligatoire ayant pour but de montrer qu'en cas de faute les victimes disposeront de fonds adéquats n'affecterait aucun principe fondamental.

II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or*
- b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?*

The HMLA agrees that a solution outside the field of maritime law should not be of primary concern to the present study of the CMI.

However, one should not a priori reject the possibility of elaborating a governmental scheme of compensation and in particular the creation of an International Fund for pollution victims; the greatest advantage of such a scheme is the immediate availability of moneys out of such a Fund for compensation of victims irrespective of the person found ultimately liable for the damage; this also, in view of the time which will be necessary to establish liability.

It should be possible to devise such a scheme without being hindered in that by the disadvantages of this solution, enumerated in Commentary under (a) of this question; if, for instance, the role of the Government is only to ensure that a tax or premium is levied and not to assume liability for the damage, disadvantage under (1) could be disregarded; furthermore, if a system could be devised to levy a uniform minimal tax or premium on every ton of transported and not of imported or exported oil, in order to set up the special Fund, disadvantage under (2) would be greatly minimised; in this context it could be argued that even non-coastal States have an interest in non-polluted seas and unspoilt seaside resorts.

III. If you favour a new convention, what should be its scope ?

As to the first aspect of this question, the HMLA agrees that the scope of the Convention should not be limited to territorial waters. Inland waterways should however be excluded and become the subject of measures to be taken by the countries interested.

As to the second aspect of this question, the HMLA thinks that the subject of the Convention should be the kind of damage and that this should be « pollution », without limiting pollution to any kind of cargo; it would further be necessary to give a definition of pollution in the Convention, in order to avoid an either too restricted, for instance chemical definition of the word, or a too wide one including what one could call conventional damage.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

- a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*

L'A.H.D.M. est d'accord qu'une solution en dehors du domaine de droit maritime ne devrait pas d'emblée faire l'objet d'une étude du C.M.I.

Toutefois, on ne devrait pas rejeter à priori la possibilité d'élaborer un plan gouvernemental de compensation et en particulier la création d'un fonds international pour les victimes de pollution; le principal avantage de pareil plan est la disponibilité immédiate d'argent supplé par un fonds pour la compensation des victimes indépendamment de l'identité de la personne qui assumera finalement la responsabilité du dommage; il en va de même du délai qui sera nécessaire pour établir cette responsabilité.

Il devrait être possible de mettre sur pied pareil plan sans être gêné par les inconvénients énumérés dans le commentaire sous le par. a) de cette question; si p.ex. le rôle du Gouvernement était limité à collecter la taxe ou la prime sans encourir de responsabilité pour le dommage l'inconvénient du paragraphe 1 pourrait être écarté; en outre, si le système pouvait se présenter sous forme d'une levée de taxe uniforme minimum ou d'une prime pour chaque tonne d'huile transportée et non pas pour chaque tonne exportée ou importée, afin de constituer un fonds spécial, l'inconvénient sous paragraphe 2 sera considérablement réduit; sous ce rapport on pourrait faire valoir que même les Etat qui n'ont pas de côte ont un intérêt à garder des mers non polluées et des plages non souillées.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

Pour ce qui concerne le premier aspect de la question l'A.H.D.M. est d'accord que le cadre de la convention ne soit pas limité aux eaux territoriales. Les eaux nationales devraient toutefois être exclues et faire l'objet d'une mesure prise par les pays intéressés.

Pour ce qui concerne le deuxième aspect de cette question l'A.H.D.M. pense que l'objet de la convention devrait être l'espèce de dommage à savoir le dommage par « pollution » sans limiter cette pollution à une espèce particulière de cargaison; en outre, il serait nécessaire que la convention donne une définition de la pollution afin d'éviter une définition trop limitée (en adoptant p.ex. la définition chimique du mot) ou trop large de sorte qu'elle couvrirait tout ce qui est généralement appelé dommage.

IV. a) In a new convention, should there be liability without fault ?

b) If so, on whom should it be imposed ?

The HMLA would not favour the introduction of liability without fault, which is a principle unknown to Greek Maritime Law; and if such were to be introduced it should not be on the ship, although it might be more « convenient » than imposing it on the cargo.

Further to the arguments listed under Commentary on (a) against imposing liability without fault, it should also be considered that it will be easier to establish fault in the future, in view of the additional technical and navigational requirements for maritime safety for ships carrying noxious cargoes, subject of the study by IMCO. It is further the opinion of the HMLA that to retain fault as a condition for liability would ultimately result in an overall improvement of operational quality of ships, in view of these new measures.

V. Should liability be limited ?

Limitation of liability should remain as a principle in maritime law and the 1957 Convention should be retained as a basic idea together with liability based on fault; the introduction of modifications as referred to in the Commentary, will require consideration at a later stage.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

The HMLA considers it desirable that compulsory insurance for ships should be introduced and that an insurance certificate or similar document should exist together with the other ship's documents, showing that funds not exceeding the limit of liability are available to meet claims against the faulty ship. Direct recourse of the victims should also be possible, irrespective of the solvency of the Assured.

The question whether this requirement should be restricted to ships carrying oil or other noxious cargoes only, or to every ship capable of causing pollution damage, for instance with her bunkers, should be further examined. However, it should be kept in mind that there is already the International Convention for prevention of pollution of the sea by oil, 1954.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

L'A.H.D.M. n'appuie pas l'introduction d'une responsabilité sans faute celle-ci n'étant pas connue en droit maritime grec; si, malgré tout, elle était introduite, elle ne devrait pas être imposée au navire, quoique cela puisse être plus aisé que de l'imposer à la cargaison.

Outre les arguments mentionnés dans le commentaire au paragraphe (a) contre l'imposition d'une responsabilité sans faute, il faudrait également prendre en considération qu'il sera plus facile d'établir une faute dans l'avenir par suite des normes techniques et maritimes pour la sécurité en mer qui font l'objet d'une étude de l'IMCO et qui seront imposées au navire transportant des cargaisons nocives. En outre, l'A.H.D.M. est d'avis qu'il faut retenir la faute comme une base de responsabilité ce qui aboutira finalement à une amélioration de la qualité opérationnelle des navires lorsqu'il s'agira d'appliquer les nouvelles mesures envisagées.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

La limitation de responsabilité devrait rester un principe de droit maritime et la Convention de 1957 devrait être maintenue comme idée de base au même titre que la responsabilité basée sur la faute; l'introduction d'une modification telle que celle visée par le commentaire devra être examinée à un stade ultérieur.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

L'A.H.D.M. estime qu'il est opportun d'introduire une responsabilité obligatoire pour les navires et d'imposer qu'un certificat d'assurance ou un document similaire, démontrant que des fonds ne dépassant pas la limite de la responsabilité sont disponibles pour répondre aux réclamations à charge du navire en faute, se trouve à bord au même titre que les autres documents. Une action récursoire directe des victimes devrait être possible indépendamment de la solvabilité de l'assuré.

La question de savoir si ces exigences devraient être limitées aux navires transportant du pétrole ou d'autres cargaisons nocives ou à tout navire susceptible de causer des dommages par pollution, p.ex. par le nettoyage des soutes, devrait être examinée plus tard. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il y a déjà une convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution de la mer par pétrole.

*VII. Should there be any provision regarding jurisdiction ?
If so, what court or courts should be given jurisdiction ?*

Yes, there should be provisions regarding jurisdiction and there is nothing against the solution proposed in the Commentary, i.e. that the competent courts should be the courts of each country in which damage occurs. It should, however, be left open to victims or persons subrogated in their rights, to seek recourse directly in the courts of the country of the insurer or the country where the International Fund is deposited, if such Fund is set up.

*VIII. Should the cost of protective measures be recoverable ?
If so, who should be allowed to recover ?*

Under Greek law, the cost of measures taken to avert the damage, in cases in which compensation would be given for damage, is in principle recoverable provided (a) that measures are reasonable, and principle recoverable provided (a) that such measures are reasonable, and (b) that such measure were taken in the interest of the person who principles are laid down in our Civil Law, Sections 730 SEQ. of the Greek Civil Code (*negotium gestio*) and the answer to questions under (a), (b) and (c) of the Commentary to Question VIII, are in the affirmative, provided that conditions under (a) and (b) above are fulfilled.

10th February 1968.

Eustratios Stratigis.

*VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ?
Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on
donner la compétence ?*

Oui, il devrait y avoir des dispositions concernant la compétence et il n'y a pas d'objection à formuler contre la solution proposée par le commentaire, p.ex. la compétence des tribunaux de l'Etat où le dommage s'est produit. Toutefois, il faudrait laisser aux victimes ou à leurs subrogés la possibilité d'intenter une action directe devant les tribunaux du pays de l'assureur ou du pays où le fonds international a été constitué.

*VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection
doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est
autorisé à recevoir l'indemnité ?*

Conformément à la loi grecque les frais entraînés par les mesures prises pour éviter les dommages dans les cas où les dommages donneraient lieu à une indemnisation sont en principe récupérables pourvu que (a) ces mesures soient raisonnables et (b) aient été prises dans l'intérêt de la personne qui finalement répondra des dommages évités. Ces principes sont consignés dans notre Code Civil, Sections 730 et suivantes du Code Civil Grec (*negotiorum gestio*) et la réponse aux questions (a), (b) et (c) du commentaire à la question VIII est affirmative dans la mesure où les conditions sous (a) et (b) sont remplies.

10 février 1968.

Eustratios Stratigis.

THE JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

The Japanese Maritime Law Association are pleased to reply to your questionnaire raised in your « Documents 1968 - No. 1 » as follows :

I. In the light of the « TORREY CANYON » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?

We are of the opinion that some changes should be made on the present state of law along the lines as will be shown below.

II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or*
- b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures*

a) The possibility and practicability of setting up a system of governmental compensation for the victim of a tanker accident are still under deliberation by us.

We note however that such an attempt is met at once by many difficulties because it involves a good deal of delicate factors touching national fiscal policies and other political matters.

b) Present maritime rules are to be changed to such an extent as to carry out the measures we shall propose below.

III. If you favour a new convention, what should be its scope ?

- a) Territorial scope*
- b) What kind of damage should be covered ?*
- c) What kind of cargo should be covered ?*

a) As regard territorial scope of application of a new convention, we think that the same single set of principles should be applied wherever an accident takes place, without making distinction between

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

L'Association Japonaise de Droit Maritime a le plaisir de répondre au questionnaire repris dans « Documents 1968 - I ».

I. Compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

Nous sommes d'avis que des modifications devraient être apportées à la situation légale actuelle dans l'esprit qui sera indiqué ci-dessous.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien

b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?

a) La possibilité et la réalisation d'un système d'indemnisation gouvernementale en faveur des victimes d'un accident de navire-citerne sont à l'examen chez nous.

Toutefois, nous remarquons qu'une tentative de ce genre soulève immédiatement beaucoup de difficultés étant donné qu'elle touche à un grand nombre de facteurs délicats concernant la politique nationale fiscale ou autre.

b) Le droit maritime actuel devrait être changé de manière à mettre en pratique les mesures que nous proposerons ci-dessous.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

a) Portée géographique.

b) A quels types de dommages doit s'appliquer la convention ?

c) A quel type de cargaisons doit-on appliquer les dispositions de la convention ?

a) En ce qui concerne le champ d'application de la nouvelle convention nous pensons qu'un seul ensemble identique de principes de-

the one happening on the high seas and the one occurring on the territorial waters.

b) & c) We think it practicable as well as desirable for the time being that a new convention shall be so made as to cover the damage sustained by any victim, which will have been caused by pollution, fire and explosion by crude oil carried as cargo. Even though the oil leaked from bunkers contributes to the happening of such damage, we still consider it to fall within the coverage of the convention.

IV. a) In a new convention, should there be liability without fault?

b) If so, on whom should it be imposed?

a) We do not think that a new convention should introduce the principle of strict liability or of absolute liability, as the basis of carrier's liability. We believe the nature of the carrier's liability ought to remain as it is, i.e., liability based on fault. However, it may be desirable to consider the possibility of the burden of proof to be rested on the carrier that he has exercised due diligence.

V. Should liability be limited?

Carrier's liability should be limited according to the basic idea of the 1957 Convention, although it seems to us to be desirable that the upper limit as provided in that convention be raised to some extent in case of huge-tankers.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise?

We deem it necessary for a new convention to have a provision which absolutely requires a carrier to arrange a liability insurance, at least, in the amount of the limit of his liability. And in order to secure the feasibility of this provision, we also think it necessary to arrange some adequate provisions in the convention, such as the one by which the carrier is prohibited from making his tanker available in navigation unless he has arranged an insurance in accordance with the provisions of the convention and keeps in the ship's documents, a certificate thereof to be issued by the insurance company. Furthermore, each country should be made obligated under the convention to enforce these provisions by its domestic law in the way it sees fit, perhaps with penalty; and also each country should feel free to prohibit by its own law, maybe with penalty too, the other country's tanker

vrait être appliqué indépendamment du lieu où l'accident s'est produit, sans faire de distinction entre la haute mer et les eaux territoriales.

b) & c) Nous pensons qu'à l'heure actuelle, il est possible et souhaitable de réaliser une nouvelle convention couvrant le dommage subi par toute victime d'un dommage provenant de pétrole brut transporté à bord d'un navire marchand et se manifestant sous forme de pollution, d'incendie ou d'explosion. Même si l'huile provenait de sources nous estimons que les dommages devraient être couverts par la convention.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

a) Nous ne pensons pas que la nouvelle convention doive introduire le principe d'une responsabilité causale ou d'une responsabilité objective comme base de la responsabilité du transporteur.

Nous pensons que le caractère actuel de la responsabilité du transporteur doit être maintenu à savoir la responsabilité basée sur une faute. Toutefois, la possibilité d'imposer au transporteur le fardeau de démontrer qu'il a exercé une diligence raisonnable pourrait être envisagée avec profit.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

La responsabilité du transporteur devrait être limitée conformément à l'idée de base de la Convention de 1957 quoiqu'il nous paraisse souhaitable d'augmenter cette limite en ce qui concerne les pétroliers géants.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Il nous paraît nécessaire que la nouvelle convention contienne une disposition imposant formellement au transporteur de conclure une assurance au moins à concurrence de sa limite de responsabilité. Afin d'assurer la mise en pratique de cette disposition nous pensons qu'il est nécessaire d'insérer une disposition appropriée dans la convention p.ex. une disposition suivant laquelle le transporteur ne peut pas prendre la mer s'il n'a pas conclu une assurance conformément aux dispositions de la convention et s'il n'a pas parmi ses documents de bord un certificat délivré par la Compagnie d'Assurances.

En outre, la convention devrait obliger chaque pays à mettre en vigueur les dispositions de la convention par des lois nationales prévoyant éventuellement des sanctions; de plus, chaque pays devrait estimer aussi avoir le droit d'empêcher par des dispositions légales,

from entering in its territorial waters without complying with these provisions. In addition it is desirable to provide for the victim's benefit for their direct action against the insurance company.

VII. Should there be any provision regarding jurisdiction? If so, what court or courts should be given jurisdiction?

We are of the opinion that there should be a provision concerning jurisdiction, and consider the courts of the country where the damage actually occurs as the most appropriate fora. In case the damage is sustained in more than one country, the courts of all those countries should retain jurisdiction, provided that each should pay the full respect to the judgment rendered by the other country's court. In such case, the insurance company which is ordered to pay in the limitation funds should be given choice as to which country's court to deposit such funds.

VIII. Should the cost of protective measures be recoverable? If so, who should be allowed to recover?

There has been no judicial decision in our country which touched the problem of whether the cost of protective measures such as mentioned in your questionnaire could be recovered or not. Although it can be said to be an established rule in our law as a principle that a person whose right is apprehended to be disturbed may a action demand the prevention of such disturbance or security of damages (cf. Civil Code, 199), it should be noted that this can be done by such person only by way of action. In addition, there is no agreement among jurists as to what kind of right it is to be given such protection, except for ownership and possessory right. A fair statement, though not authoritative, of our law on this matter therefore is that there is no general rule either in the law of torts or in the law of property that allows to recover the cost of protective measures having taken extra-judicially. In the light of extra-ordinary features of a tanker accident and its probable dire damage, however, we are rather favorably inclined towards your proposal to recognize the claim for the cost of reasonably necessary protective measures. But we must say at this stage of time that there remains much for us to study on this matter.

T. Ohtori.

15th February 1968.

voire des sanctions, l'accès des eaux territoriales à des pétroliers de pays qui n'appliquent pas ces dispositions. En outre, il est souhaitable de permettre aux victimes de bénéficier d'une action directe contre la compagnie d'assurance.

*VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ?
Dans l'affirmative, à quels Tribunal, ou Tribunaux, doit-on
donner la compétence ?*

Nous sommes d'avis qu'il faudrait des dispositions concernant la compétence et nous pensons que les tribunaux des pays où le dommage est survenu constituent le for le plus approprié; au cas où le dommage serait survenu dans plus d'un pays, les tribunaux de tous ces pays devraient être compétents à condition que chaque pays respecte les jugements rendus par un tribunal de l'autre pays. Dans ce cas la compagnie d'assurance qui serait enjointe de payer le fonds de limitation, devrait avoir le choix du tribunal où ce fonds est déposé.

*VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection
doivent-elles être recouvrables?
Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?*

Il n'y a pas de décision judiciaire dans notre pays concernant le problème de savoir si les frais pour des mesures de protection telles que celles précisées dans le questionnaire, sont récupérables ou non, quoiqu'on pourrait l'objecter, suivant une règle de droit bien établie, une personne qui est sous le coup de subir un dommage puisse intenter une action afin d'éviter un tel dommage ou afin d'obtenir une sécurité (cf. Code Civil, 199); il faut remarquer que ce droit peut uniquement être obtenu par voie de procédure. En outre, les juristes ne sont pas d'accord sur le genre de droit auquel il faut accorder cette protection sauf pour la propriété et la possession.

On peut donc déclarer d'une manière raisonnable mais non pas en se basant sur une autorité, que notre droit n'a pas de règle générale de caractère délictuel ou réel permettant la récupération de frais de protection exposés d'une manière non judiciaire. Considérant le caractère extraordinaire d'un accident de pétrolier et la probabilité de dommages par incendie, nous sommes plutôt enclins à admettre la proposition qui reconnaîtrait les frais raisonnablement nécessaires à titre de mesures de protection. Toutefois, la vérité nous oblige à dire qu'à l'heure actuelle, une certaine étude est toujours nécessaire.

Th. Ohtori.

Le 15 février 1968.

THE FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

1. In the light of the « TORREY CANYON » incident do you consider that there is a need for change in the Present state of the law ?

Preliminary Remark :

Before expressing our views we should like to indicate some of the options we are taking in our answers.

Fortified by an experience, which is of course purely domestic : the « Lamoricière » and « Champollion » case law which consisted in giving to specifically maritime problems, solutions « de droit commun » which rendered inoperative for the shipowner his right to limit his liability, we are wondering whether in this exceptional matter, it is not advisable to introduce new concepts and this, with the aim to avoid that the Governments, being determined to indemnify the victims at any cost, should impose harsh and exorbitant solutions which will definitely imperil the particularism of Maritime Law.

The consequences of the adoption of these new concepts, of course not hitherto used in Maritime Law, will be however moderated by the keeping of a fundamental and intangible Rule : the right for the Owner of a ship to limit his liability.

Answer :

We think that it should be advisable to change the existing law by the introduction of concepts not hitherto used in Maritime Law.

These concepts are those enumerated in the report of the Working Group, chiefly :

- a) Strict liability
- b) Compulsory insurance or any other form of guarantee producing the same effects
- c) The recovery of the costs of protective measures

No doubt the concepts in a) and c) should be assorted with reserves and « tempéraments ».

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

REPONSE

Questions préalables :

- I. *Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?*

Remarque préliminaire :

Avant de formuler un avis, l'Association française souhaite justifier certaines des options qu'elle prendra dans ses réponses.

Forte d'une expérience certes purement nationale — jurisprudence dite du « Lamoricière » et du « Champollion » qui a appliqué à des problèmes spécifiquement maritimes des solutions de droit commun — l'Association se demande si en cette matière exceptionnelle, il ne convient pas d'avoir recours à des notions nouvelles, et cela dans le but d'éviter que les Etats décidés à indemniser à tout prix les victimes, n'imposent des solutions exorbitantes et draconiennes qui mettront définitivement en péril le Particularisme du droit maritime.

Les effets résultant de l'adoption de ces notions nouvelles, inusitées sans doute, seront cependant tempérés par le maintien d'une Règle capitale : celle de la limitation de responsabilité.

Réponse :

L'Association Française estime qu'il serait opportun de modifier le droit existant en ayant recours à des notions jusqu'ici inusitées en droit maritime.

Ces notions seront celles énumérées dans le rapport établi par le Groupe de travail, à savoir :

- 1) la responsabilité objective;
- 2) l'assurance obligatoire ou tout autre forme de garantie produisant les mêmes effets;
- 3) le recouvrement des dépenses afférentes aux mesures de protection.

Les notions 1 et 3 devraient être nécessairement assorties de Réserves ou de Tempéraments.

II. If you consider there is need for new measures, would you support a solution whereby :

a) Compensation for those who suffer is provided by Governments out of moneys levied by them : or

b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?

a) We consider that it is *not* advisable to entrust the Governments with the care of compensating those who have suffered.

We fully share the views expressed by the Working Group as to the disadvantages presented by this solution.

b) The Association thinks that new Rules should be set forth which will either be the object of a new Convention, or be introduced in the Brussels Convention of the 10th October, 1957.

If necessary, modifications should be made to other existing Conventions.

III. If you favour a new Convention, what should be its scope ?

a) Territorial Scope :

We think that the New Convention should cover damage flowing from incidents on the high seas, in territorial waters and in waters classified as « maritime » i.e. tidal waters.

b) What kind of damage should be covered ?

c) What kind of cargo should be covered by the Convention ?

The Convention should cover damage by pollution of oil carried as cargo excluding bunkers. One can ask whether other dangerous products (acids or liquid gas) should be included, or not.

The question is also to know whether the Convention should be applicable to damage of any sort caused by oil, including fire and explosion.

The majority in the French Association disfavour this extension.

IV. a) In a new Convention should there be liability without fault ?

b) If so, on whom should it be imposed ?

a) The majority of the French Association are in favour of the adoption of strict liability. However, it may be asked whether the same treatment should be reserved to all the victims : Individuals and State.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

a) à confier, aux Gouvernements, le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit des taxes, ou bien

b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?

a) L'Association française estime qu'il n'est pas souhaitable de confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées.

Elle approuve les objections formulées par le Groupe de Travail au paragraphe relatif aux « Inconvénients » que présenterait cette solution.

b) L'Association française estime qu'il y aura lieu d'énoncer des Règles nouvelles qui seront soit reproduites dans une Convention nouvelle, soit intégrées dans la Convention du 10 octobre 1957 (Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer).

Si cela apparaît nécessaire, il y aura lieu d'apporter des modifications aux autres Conventions.

Questions de Principe :

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle Convention, quelle doit en être la portée ?

a) Portée géographique.

L'Association française estime que la convention nouvelle doit s'appliquer aux dommages résultant d'événements de mer qui ont eu lieu en haute mer, dans les eaux territoriales et dans toutes les eaux intérieures classées « maritimes », c'est-à-dire celles où la marée se fait sentir.

b) A quels types de dommages doit s'appliquer la convention ?

Réponse :

— A ceux dûs aux produits pétroliers transportés à bord des navires, à l'exclusion des soutes.

On peut se demander si certaines matières dangereuses (acides et gaz liquéfiés) ne devraient pas être mentionnées).

— Elle ne devrait pas s'appliquer à tous les dommages causés par les produits pétroliers transportés, quelle qu'en soit la nature, notamment ceux dûs au feu et à l'explosion.

IV. a) La nouvelle Convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

a) Une majorité s'est dégagée pour dire que la nouvelle Convention devrait prévoir une responsabilité objective.

The question is to know whether a distinction should not be made between individuals and the State, and to lay down two systems of liability depending upon the nature of the claim.

- With regard to the individuals : the liability of those responsible for the pollution would be « strict ». No burden of proof would fall upon the victim.
- With regard to the State : the liability should be based on fault.

b) Liability should be imposed on the ship.
This is a tradition in Maritime Law.

V. Should liability be limited ?

Liability should be limited.

It is specified that the keeping of this concept of limitation of liability is categorical.

A figure of Fr. Poincaré 1,000 per ton is acceptable.

The question of personal damage has not been studied.

It is essential to take into consideration the cargo being actually on board at the moment of the occurrence.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

Yes. The Owner should provide security by Insurance.

To this insurance could be substituted equivalent securities such as Bank Guarantees or personal undertaking by first class national or international maritime shipowning companies.

VII. Should there be any provision regarding jurisdiction ? If so, what Court, or Courts, should be given jurisdiction ?

The Convention should deal with jurisdiction.

It is suggested that the Courts of the countries in which the pollution damage occurred will have competency, however, in order to give full guarantee as to the objectiveness and the impartiality of these Courts it might be advisable to decide that the judge should be attended by experts (legal and technical) appointed by Imco.

Toutefois, on peut se demander si le même traitement doit être réservé à toutes les victimes : Personnes privées et Etat.

La question se pose en effet de savoir s'il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les victimes privées et l'Etat, et de prévoir aussi deux systèmes de responsabilité selon la qualité de la créance.

— *Vis-à-vis des victimes privées* : la responsabilité de l'auteur de la pollution serait objective : la victime n'aurait donc pas à faire la preuve de la faute.

— *Vis-à-vis de l'Etat* : la responsabilité ne pourrait être mise en œuvre que si la faute est prouvée :

b) La responsabilité doit incomber au navire.

Il s'agit-là d'une solution traditionnelle en droit maritime.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

La responsabilité doit être limitée.

Il est précisé que l'adoption de ce principe de la limitation de responsabilité a un caractère impératif.

Le chiffre de 1.000 F. Poincaré par tonne chargée pourrait être retenu.

Le problème de la réparation des dommages corporels n'a pas été évoqué.

Il est essentiel de ne prendre en considération que la cargaison se trouvant effectivement à bord au moment de l'événement.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Oui.

L'armateur devra fournir une garantie sous la forme d'une assurance, assurance qui pourrait être remplacée par des garanties équivalentes (garantie bancaire ou garantie personnelle des Compagnies Maritimes Nationales ou Internationales de premier ordre).

VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ?

Dans l'affirmative, à quel tribunal ou tribunaux doit-on donner la compétence ?

La Convention doit contenir de telles dispositions.

Il est envisagé d'attribuer compétence aux Tribunaux des Etats riverains touchés par la pollution; mais de façon à donner toute garantie sur l'objectivité et l'impartialité de ces tribunaux, il est suggéré que les juges de ces Tribunaux devraient être assistés d'experts techniques ou juridiques désignés par l'I.M.C.O.

*VIII. Should the cost of protective measures be recoverable?
If so, who would be allowed to recover?*

Preliminary Remark :

Under French Law, the costs of protective measures, even those borne by Public and Local Authorities, are recoverable. However, the judge has full powers of decision with regard to the advisableness of the measures taken. He can also decide whether the expenses have been reasonably incurred.

Answer :

a) We consider that those expenses should be recoverable. Any individual should be allowed to claim. However, the question is to know whether a claim made by Public and Local Authorities can be admitted as the protective measures are taken in conformity and compliance with their normal obligations and duties of protection and prevention.

February 22nd, 1968.

VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ?

Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Remarque préliminaire :

La Loi française admet le recours de l'Etat ou des Collectivités locales, mais le Juge possède un pouvoir souverain d'appréciation sur l'opportunité des mesures prises et sur le caractère raisonnable des dépenses engagées.

Réponse :

Les dépenses supportées du chef des mesures de protection devraient être recouvrables.

Cependant, on peut se demander si l'Etat est fondé à formuler une réclamation alors qu'il ne fait qu'exécuter ses obligations de Puissance publique.

Le 22 février 1968.

THE BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I. The Subcommittee believes that the present law should be adapted to the extent appearing from the replies given to the subsequent questions as incidents similar to that of the « TORREY CANYON » can happen again in the future and as the constant increase of the annual volume of transport of crude oil, on the one hand, and the tonnage of new vessels on the other hand, is of a nature to increase the risks of this kind of catastrophe. On the other hand, it is evident that the present rules governing maritime law, with the limitation of the liability of shipowners, do not allow to provide an adequate indemnity for the victims of a disaster of this nature.

II. The solution, consisting of entrusting the Governments with the care of indemnifying the injured parties by means of new taxes imposed on oil products, does not appear to be feasible. These products are already, in most countries, the object of very high taxes and the introduction of a supplementary duty destined to indemnify the hypothetical victims of disasters which may perhaps never take place or, in any case, will only take place in a restricted number of countries, would certainly be of a nature to bring about vivid reactions from public opinion.

What is more, if no claim were introduced during a few years, which is perfectly conceivable as, notwithstanding the enormous and always increasing number of transports of crude oil, the case of the « TORREY CANYON » has remained an isolated one, it is probable that the funds originating from the tax and accumulating in the governmental treasuries would bring about a strong pressure for the abolition of the system and, in this case, we would fall back to the present situation.

It therefore appears that it would be preferable to adapt the existing rules in order to find a solution to the problem.

The constitution of a fund, either national or international, destined to meet claims of the kind of those envisaged, would only have to be considered if we did not succeed in adopting other measures.

III. a) It appears that the measures to be taken should apply to the damages of a nature of that which are envisaged, whether the

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

REPOSES

I. La Commission est d'avis qu'il y a lieu d'adapter le droit existant dans la mesure qui ressort des réponses données aux questions subséquentes, des accidents analogues à ceux du « TORREY CANYON » pouvant se répéter dans l'avenir et l'augmentation constante du volume annuel des transports de pétrole brut d'une part, et du tonnage de nouveaux navires d'autre part, étant de nature à accroître les risques de ce genre de catastrophes. D'autre part, il est évident que les règles actuelles régissant le droit maritime, avec les limitations de la responsabilité des propriétaires de navires, ne permettant pas de prévoir une indemnisation adéquate des victimes de sinistres de cette nature.

II. La solution consistant à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées au moyen de taxes nouvelles frappant les produits pétroliers ne semble pas pouvoir être utilement retenue. Ces produits font déjà dans la plupart des pays, l'objet de taxes très élevées et l'introduction d'un impôt supplémentaire destiné à indemniser les victimes hypothétiques de sinistres qui peut-être ne se produiront jamais ou en tout cas ne se produiront que dans un nombre restreint de pays, serait certainement de nature à amener de vives réactions dans l'opinion publique.

De plus, si aucun sinistre ne se produisait pendant quelques années, ce qui est parfaitement concevable puisque malgré le nombre énorme et toujours croissant des transports de pétroles bruts, le cas du « TORREY CANYON » est resté isolé, il est probable que les fonds provenant de la taxe s'accumulant dans les caisses gouvernementales amèneraient une violente pression pour la suppression du système, et dans ce cas, on retomberait dans la situation actuelle.

Il semble donc qu'il serait préférable d'adapter les règles existantes pour trouver une solution au problème.

La constitution d'un fonds soit national, soit international destiné à indemniser les sinistres du genre de ceux qui sont envisagés ne serait à examiner que si on n'arrivait pas à mettre en œuvre d'autres mesures.

III. a) Il semble que les mesures à prendre devraient s'appliquer aux dommages de la nature de ceux qui sont envisagés, que l'événement

incident which brought them about, took place in the high seas or in territorial waters.

To exclude territorial waters and to arrange for the disasters taking place within their limits, to be governed by national law, would certainly lead to the provocation of sometimes unsurmountable complications and considerable confusion in the application of the Convention. What would happen, for example, if a ship were run into in the high sea near territorial waters, that she could continue her voyage to the coast and that her cargo would only start pouring into the sea after her arrival in territorial waters ?

On the other hand, the national legislations could enact different and sometimes contradictory rules for the indemnification of the victims. Instead of having a unified system, we would end in the greatest confusion.

It therefore appears preferable that the new measures would apply wherever the accident takes place on the condition that it be at sea or in a river navigable for seagoing ship and subject to the regime of the tides.

The accidents taking place in the properly so called inland waterways should be governed by the national legislations.

b) To extend the measures to be taken to all damage whatever it may be, being able to be caused by cargoes appears to lie outside the scope of the present study which was specifically provoked by the « TORREY CANYON » case. On the other hand, the damage on land caused by cargoes will, in the most cases, be by pollution of the beaches. It therefore appears that the Convention should be limited to gauge incidents caused by pollution, the necessity of extending it to other damage does not come out in an unquestionable manner.

c) It does not appear desirable to extend the measures to be taken to all damage that can be caused by any cargo. Indeed, it is to be remarked in the first place that, apart from crude oil, goods hardly exist capable of causing damage by pollution of great importance and supposing they would, it is probable that the present limits of liability of shipowners would suffice to indemnify those who would have suffered a loss.

On the other hand, to impose a liability of this kind on all ships transporting any goods would necessarily provoke as violent as justified objections from the shipowners transporting non dangerous cargo. To say that insurers would only bring into account a very low premium for this kind of cargo is not a valid argument, because however low it may be, this expense would be permanent and would unnecessarily burden the budget of the shipowners who often have to go through difficult periods.

qui les a provoqués se soit produit en haute mer ou dans les eaux territoriales.

Exclure les eaux territoriales et faire régir les sinistres survenant dans leurs limites par les lois nationales, aurait certainement pour conséquence de provoquer des complications parfois insurmontables et une confusion considérable dans l'application de la Convention. Qu'arriverait-il par exemple si un navire est abordé en haute mer à proximité des eaux territoriales, qu'il puisse continuer sa route vers la côte et que sa cargaison ne commence à couler dans la mer qu'après son arrivée dans les eaux territoriales ?

D'autre part, les législations nationales pourraient édicter des règles différentes et parfois contradictoires pour l'indemnisation des victimes. Au lieu d'avoir un système unifié, on aboutirait à la plus grande confusion.

Il semble donc préférable que les nouvelles mesures s'appliquent quel que soit l'endroit où le sinistre se sera produit à condition que ce soit dans la mer ou dans un fleuve navigable pour les navires de mer et soumis au régime des marées.

Les sinistres se produisant dans les eaux intérieures proprement dites devraient être réglés par les législations nationales.

b) Etendre les mesures à prendre à tous les dommages quels qu'ils soient pouvant être causés par les cargaisons paraît dépasser le but de la présente étude qui a été provoquée spécifiquement par le cas du « TORREY CANYON ». D'autre part, les dommages à terre provoqués par des cargaisons le seront dans le plus grand nombre des cas, par pollution des plages. Il semble donc que la Convention devrait se borner à prévoir les sinistres causés par pollution, la nécessité de l'étendre à d'autres dommages n'apparaissant pas d'une manière certaine.

c) Il ne semble pas souhaitable d'étendre les mesures à prendre à tous les dommages pouvant être causés par une cargaison quelconque. En effet, il y a lieu de remarquer tout d'abord qu'en dehors des hydrocarbures il n'existe guère de marchandises susceptibles de causer des dommages par pollution d'une grande importance et à supposer qu'ils en causent, il est probable que les limites actuelles de la responsabilité des propriétaires de navires seraient suffisantes pour indemniser ceux qui auraient subi un préjudice.

D'autre part, imposer une responsabilité de ce genre à tous les navires transportant des marchandises quelconques provoquerait nécessairement des objections aussi violentes que justifiées de la part des armateurs transportant des marchandises non dangereuses. Dire que les assureurs ne compteraient pour ce genre de cargaisons qu'une prime très basse n'est pas un argument valable, car si faible qu'elle puisse être, cette dépense, qui serait permanente, viendrait inutilement grever le budget des Armements qui souvent traversent des périodes difficiles.

It would therefore appear that the measures to be taken should be limited to damage caused by crude oil or at least to heavy oil products transported as cargo which alone appear capable of provoking catastrophes of the « TORREY CANYON » type.

IV. The establishing of strict liability, i.e. liability without fault, would evidently give the victims a serious advantage compared to the present system of liability in tort. However, to enact such a measure would be an extremely serious decision and one strange to the traditionally admitted principles in the matter of liability. Exceptions of this kind do of course have to be admitted in the question of nuclear substance and for air transport. Were in question, in these two cases, the risk of catastrophe of a particular nature. The nuclear risks of which it may be impossible to trace the origin can bring about consequences of an unforeseeable amplitude endangering numerous human lives and at the same time could cause immense material damage. In the question of aviation, the number of lives at risk in these transports and the relative frequency of disasters coupled with the impossibility, in most cases, of determining with certainty the cause of the accident, made the stipulation of strict liability indispensable.

Can the same be said in the case of transports of oil products? The answer appears to have to be in the negative. Indeed, one must first of all remark that, notwithstanding the immense number of oil transports taking place each year, the case of the « TORREY CANYON » has, hitherto, remained alone in its importance. What is more, only material damage, very high it is true, was caused, but no human life was lost.

If one were to enact strict liability for this kind of disaster and if the consequences of the same accident would bring about for third parties the loss of human lives and material damage which would not be the result of pollution as may happen in the case of collision, it would be shocking to see the State whose coasts would have been soiled to be indemnified whereas the other victims would have the obligation to prove the fault on the part of the author of the accident, and would remain without recourse if this proof could not be shown.

One must also consider that in the matter of maritime accidents, the cause can generally be demonstrated and the liability determined as this has been the case for the « TORREY CANYON ».

On the other hand, it has been accepted since time immemorial that the shipowners could only be held liable in case of fault and, what is more, since the Brussels Convention of 1924, the law of nearly all the maritime countries has even exonerated them against cargo owners, of the navigation errors and of the administration of

Il semble donc que les mesures à prendre devraient être limitées aux dommages causés par les hydrocarbures ou tout au moins, par les produits pétroliers lourds transportés comme cargaison qui semblent seuls capables de provoquer des sinistres du type « TORREY CANYON ».

IV. L'institution d'une responsabilité objective, c'est-à-dire d'une responsabilité sans faute, donnerait évidemment aux victimes un avantage sérieux par rapport au système actuel de la responsabilité aquilienne. Cependant édicter une telle mesure serait une décision extrêmement grave et sortant des principes traditionnellement admis en matière de responsabilité. Des exceptions de ce genre ont évidemment dû être admises en matière nucléaire et pour les transports par voie aérienne. Il s'agissait dans ces deux cas de risque de catastrophe d'une nature particulière. Les risques nucléaires dont l'origine peut-être impossible à déceler peuvent entraîner des conséquences d'une amplitude imprévisible et mettant en péril de nombreuses vies humaines en même temps qu'ils causeraient des dommages matériels immenses. En matière d'aviation, le nombre de vies en risque dans ces transports et la fréquence relative des sinistres, en même temps que l'impossibilité dans la plupart des cas de déterminer avec certitude la cause de l'accident, rendaient la prescription d'une responsabilité objective indispensable.

En est-il de même dans le cas des transports de produits pétroliers ? La réponse semble devoir être négative. En effet, il y a tout d'abord lieu de remarquer que malgré le nombre immense de transport de pétrole qui s'effectuent chaque année, le cas du « TORREY CANYON » est jusqu'à présent resté isolé dans son importance. De plus, seuls des dommages matériels, très élevés il est vrai, ont été causés, mais aucune vie humaine n'a été perdue.

Si on décrétait pour des sinistres de ce genre une responsabilité objective et si les conséquences du même accident entraînaient pour des tiers des pertes de vies humaines et des dommages matériels ne résultant pas de pollution comme cela pourrait se produire en cas d'abordage, il serait choquant de voir l'Etat dont les côtes auraient été souillées être indemnisé alors que les autres victimes auraient l'obligation de prouver la faute dans le chef de l'auteur du sinistre, et resteraient sans recours si cette preuve ne pouvait être rapportée.

Il y a lieu également de considérer qu'en matière de sinistres maritimes, la cause peut généralement être démontrée et la responsabilité déterminée comme cela a été le cas pour le « TORREY CANYON ».

D'autre part, il a été admis depuis un temps immémorial que les propriétaires de navires ne pouvaient être déclarés responsables qu'en cas de faute, et de plus depuis la Convention de Bruxelles de 1924, la loi de presque tous les pays maritimes les a même exonérés vis-à-vis des propriétaires de cargaisons, des fautes dans la navigation et dans

the ships. The necessity of protecting the trade of shipowners has imposed this measure as it had previously already allowed the proprietors of ships to acquit themselves of their liability through the exercise of the faculty of abandoning.

One could also fear that if the pollution risks would bring about a liability without fault, the diligence of the captains and of their crews to avoid or to reduce such accidents may be diminished.

Finally, strict liability would have as result that the premium to cover this risk would be definitely higher than if the shipowner were only liable in case of fault.

It does not appear that the danger of seeing accidents of the type of the « TORREY CANYON » happening again would be so serious that one would have to abandon the principles in force and, besides, one does not see for which determining reason one should give the victims of a pollution such a privilege compared with the other victims or maritime accidents.

Besides, one should not lose out of sight that preventive measures tending to diminish or to prevent accidents of the « TORREY CANYON » type are actively being sought after and it might be that they may yield results which would seriously modify the problem.

As liability would only be admissible in case of fault, it would obviously fall on the shipowner or the bare boat charterer.

Even if one were to admit strict liability, it appears that for practical reasons, one should adopt the same solution.

V. The liability should evidently be limited. It is so in the Conventions regarding nuclear risks and air transports. The reasons why it was admitted in these cases are equally valid for the present question the more that the limitation of the liability of the shipowners is traditionally admitted since time immemorial.

What is more, if this limitation did not exist, it would very likely be impossible for the shipowner to find underwriters accepting to cover unlimited liability.

In this respect, it would be sufficient to maintain the principle of the 1957 Convention, modifying however the limit of liability per gross ton provided for in this Convention.

The limit should be raised by no longer taking a figure per ton, but a minimum basis for ships of small tonnage with a progressive increase per section for ships of greater capacity.

VI. In order to give an effective security to the victims, the insurance of pollution risks should be mandatory. However, the insurance could be replaced by another security of equivalent value.

l'administration des navires. La nécessité de protéger le métier des armateurs a imposé cette mesure, comme elle avait antérieurement déjà, permis aux propriétaires de navires de s'acquitter de leur responsabilité par l'exercice de la faculté d'abandon.

On pourrait également craindre que si les risques de pollution entraînaient une responsabilité sans faute, la diligence des capitaines et des équipages pour empêcher ou réduire de pareils sinistres pourrait se trouver diminuée.

Enfin, la responsabilité objective aurait pour conséquence que la prime destinée à couvrir ce risque serait nettement plus élevée que si l'armement n'est responsable qu'en cas de faute.

Il n'apparaît pas que le danger de voir se reproduire des accidents du genre de celui du « TORREY CANYON » soit d'une telle gravité que l'on doive abandonner les principes en vigueur et d'ailleurs, on n'aperçoit pas pour quelle raison déterminante on devrait donner aux victimes d'une pollution un pareil privilège par rapport aux autres victimes de sinistres maritimes.

Par ailleurs, il y a lieu de ne pas perdre de vue que des mesures de prévention tendant à diminuer ou à empêcher les sinistres du type « TORREY CANYON » sont activement recherchées et qu'il se pourrait qu'elles donnent des résultats venant sérieusement modifier le problème.

Puisque la responsabilité ne serait admissible qu'en cas de faute, c'est évidemment au propriétaire des navires ou à l'affrèteur en coque nue qu'elle devrait incomber.

Si même on admettait la responsabilité objective, il semble que l'on devrait pour des raisons pratiques adopter la même solution.

V. La responsabilité devrait évidemment être limitée. Elle l'est dans les Conventions relatives aux risques nucléaires et aux transports par voie aérienne. Les raisons qui l'ont fait admettre dans ce cas sont tout aussi valables pour la présente question et ce d'autant plus que la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires est traditionnellement admise depuis un temps immémorial.

De plus, si cette limitation n'existait pas, il serait vraisemblablement impossible à l'armateur de trouver des assureurs acceptant de couvrir une responsabilité illimitée.

Il serait donc à cet égard suffisant de conserver le principe de la Convention de 1957, en modifiant toutefois la limite de responsabilité par tonne brute de jauge prévue par cette Convention.

La limite devrait être relevée en prenant non plus un chiffre par tonne, mais une base minimum pour les navire de faible tonnage avec une augmentation progressive par tranche pour les navires de plus grandes capacités.

An insurance certificate or a certificate ascertaining another security should be added to the ship's papers.

The project of reglementation by the contracting States appears to meet the question perfectly.

VII. The question of the jurisdiction will obviously be more complicated if one only admits fault as the basis of the liability. In such a case indeed, if two or more countries have suffered damage and if suits are presented simultaneously before several jurisdictions, contradictory decisions could be taken.

It would however be difficult to oblige a State to have recourse to the jurisdiction of another State to turn into account its own rights or those of its nationals, for damage suffered on its own territory.

One could decide that the security fund would be deposited in the country where the pollution would have taken place and where a suit would have been presented in the first instance. It should be understood that this country would accept to execute on the fund the foreign judgments on the same basis as its own, an apportionment *pari passu* would have to be made if the fund should prove to be insufficient.

The countries implicated would commit themselves, whatever would be their legislation in the matter of foreign exchange, to settle with the other interested parties, the part of the fund due to them in the currency of the fund.

VIII. The Belgian Law of 11th June 1874 on Insurance in general prescribes that expenses reasonably made in order to prevent or to reduce damages are to be borne by the insurer, even if these expenses, added to the amount of the claim, surpass the amount insured.

It appears right to foresee that the expenses made by the States or other public authorities to avoid damage by pollution and following an accident, would be recoverable inasmuch as these expenses be justified and be reasonable.

If these measures are taken by the proprietor of the threatened property, the solution appears to have to be the same.

If they are taken by a third party acting simply out of good will, it does not appear that one can admit them, excepting in the case where their result will have been effectively to prevent or to minimise the damage. Otherwise it would indeed have to be feared misuse would be made and that unnecessary expenses would be incurred, perhaps with the intent of making a profit.

22nd February 1968.

VI. L'assurance des risques de pollution devrait, pour donner une garantie effective aux victimes, être obligatoire. Cependant l'assurance pourrait être remplacée par une autre garantie de valeur équivalente.

Un certificat d'assurance ou constatant une autre garantie devrait être joint aux documents de bord.

Le projet de réglementation par les Etats contractants semble parfaitement rencontrer la question.

VII. La question de la compétence sera évidemment plus compliquée si l'on n'admet que la faute comme base de responsabilité. En pareil cas, en effet, si deux ou plusieurs pays ont subi des dommages et si les actions sont introduites à la fois devant plusieurs juridictions, il pourra y avoir des décisions en sens contradictoire.

Il serait cependant difficile d'obliger un Etat de recourir à la juridiction d'un autre Etat pour faire valoir ses propres droits ou ceux de ses ressortissants, pour des dommages subis sur son propre territoire.

On pourrait décider que le fonds de garantie serait déposé dans celui des pays où se serait produite la pollution et dans lequel l'action aurait été intentée la première. Il devrait être entendu que ce pays accepterait d'exécuter sur le fonds les jugements étrangers au même titre que les siens, une répartition au marc le franc devant se faire si le fonds était insuffisant.

Les pays en cause s'engageraient, quelle que soit leur législation en matière de change, à régler aux autres intéressés, la part du fonds leur revenant dans la monnaie du fonds.

VIII. La loi belge du 11 juin 1874 sur les Assurances en général prévoit que les frais exposés raisonnablement en vue de prévenir ou d'atténuer le dommage sont à charge de l'assureur, même lorsque ces frais ajoutés au montant du sinistre, dépassent la somme assurée.

Il semble équitable de prévoir que les frais exposés par les Etats ou autres pouvoirs publics pour éviter un dommage par pollution et consécutifs à un accident seront recouvrables pour autant que ces dépenses soient justifiées et soient raisonnables.

Si ces mesures sont prises par le propriétaire du bien menacé, la solution semble devoir être la même.

Si elles sont prises par une personne étrangère agissant simplement par bienveillance, il ne semble pas que l'on puisse les admettre, sauf dans la mesure où leur résultat aurait été effectivement de prévenir ou de diminuer le dommage. Il serait en effet autrement à craindre que des abus ne se commettent et que des dépenses inutiles ne soient exposés, peut-être dans un but de lucre.

Le 22 février 1968.

THE SPANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

ANSWERS

The Spanish Maritime Law Association Subcommittee on « Containers », directed by Mr. Miguel de Páramo Cánovas, states the following answers to the enquiry of the « Torrey Canyon » International Subcommittee of the C.M.I. (TC - 2, 10 - 67).

I. Yes.

II. a) This solution, in case of being fully accepted by the governments, should be sufficient enough in order to prevent any problem arising. Nevertheless we do consider it not available at the time, due to political as well as ideological and socio-economical reasons.

b) Yes. A new convention being worked out.

III. a) No demarcation seems to be made, provided all maritime waters have been included.

b) Only damage produced by the pollution of crude oil should be covered. Another damage of nearly similar nature should not be included, regarding the fact it might obstruct the improvement of the convention, which, on a future, might be used like a basis for similar cases.

c) According to the opinion sub b), the rules should apply only to damages caused by crude oil.

IV. a) Yes.

b) Liability should be imposed on shipowners for the reason already indicated on the enquiry. Moreover, the mere fact of placing huge tanks on commun maritime traffic lines, means, independently of cargo, a specific risk in the general scope of navigation risks, due to the difficulties of management of them.

V. Yes Always providing modifications on the limits of liability as much in the quantity as in the ways of fixing this liability.

VI. Yes, and we certainly agree with the idea included on the enquiry with such an aim.

ASSOCIATION ESPAGNOLE DE DROIT MARITIME

REPONSES

La Commission instituée par l'Association Espagnole de Droit Maritime sous la direction de M. Miguel de Páramo Cánovas donne les réponses suivantes au questionnaire rédigé par la Commission Internationale « Torrey Canyon » du Comité Maritime International.

I. Oui.

II. a) Cette solution, si elle était complètement acceptée par les Gouvernements, suffirait à éviter tout problème. Néanmoins, nous sommes d'avis que cette solution n'est pas réalisable actuellement pour des motifs politiques et aussi idéologiques et socio-économiques.

b) Oui. Il faudrait élaborer une nouvelle convention.

III. a) Il ne paraît pas nécessaire d'établir une ligne de démarcation pourvu que toutes les eaux maritimes soient incluses.

b) Il faudrait couvrir uniquement les dommages provenant d'une pollution par huile brute. D'autres dommages d'une nature presque semblable ne devraient pas être inclus pour le motif que cela pourrait empêcher l'approbation de la convention qui plus tard pourrait servir de base dans des cas similaires.

c) Conformément à l'opinion émise sous b) les règles devraient s'appliquer uniquement aux dommages causés par de l'huile brute.

IV. a) Oui.

b) Une responsabilité devrait être imposée aux propriétaires de navires pour la raison déjà indiquée dans l'enquête. En outre, le seul fait d'amener des citernes énormes dans les routes maritimes habituelles constitue, indépendamment de la cargaison, un risque spécifique pour la navigation en général par suite des difficultés de manœuvres.

V. Oui. Il faut toujours apporter des modifications aux limites de responsabilité tant en ce qui concerne le montant qu'en ce qui concerne la manière de déterminer cette responsabilité.

VI. Oui. Nous sommes entièrement d'accord sur le but préconisé par l'enquête.

VII. Starting with, jurisdiction should be given to Courts of countries suffering damages. Regarding the problems of two coasts of different countries being damaged by the same event (« Torrey Canyon » case) there seems to be no reason why claims should not be made in different courts. On the other hand, courts of countries administering the funds, should accept foreign judgments as if they were their own, and impediments on the regulation of foreign currency of the indemnizations should not be put by the same courts.

VIII. They should be recoverable by the person or entity disbursing the expenses, provided they have been reasonably incurred.

a) Yes, if benefit really has taken place, with the exception of Sue and Labour expenses.

b) No.

c) Similar to case « a ».

Certainly, in each case.

February, 1968

The President of the Subcommittee.

Miguel de Páramo Cánovas

VII. Une compétence devrait être accordée tout d'abord aux tribunaux du pays où les dommages sont survenus. Dans les cas où deux rives de différents pays sont endommagées par un même accident (l'accident du « Torrey Canyon ») Il n'y a pas de raison d'écarter la compétence des tribunaux des deux pays. D'autre part, les tribunaux des pays où les fonds sont administrés devraient accepter les jugements étrangers comme les leurs et ces tribunaux ne devraient pas tenir compte des règlements de change en ce qui concerne les indemnisations.

VIII. Les personnes ou les entités qui ont engagé des dépenses devraient pouvoir les récupérer s'ils ont raisonnablement été exposés.

a) Oui, s'il y a eu un résultat utile à l'exception des « Sue and Labour expenses ».

b) Non.

c) Comme sous a).

Certainement dans chaque cas.

Février 1968

Le président de la Commission.

Miguel de Páramo Cánovas.

THE YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

I. In the light of the « Torrey Canyon » incident, do you consider there is need for change in the present state of the law ?

Apart of the question, what the particular circumstances of « Torrey Canyon » incident have been and how the different claims arisen out of this incident have been or will be settled — the ad hoc Subcommittee of our Association is of the opinion, that this incident, in addition to others (less spectacular, but not less dangerous for that) which happened earlier in the past, is clearly showing that in today's transport of oils is involved a common risk and danger which can not be neglected and which the classical rules of the maritime Law are unable to cope. This question should perhaps have come at the end of this questionnaire, but even so, without taking a point in respect of the different possibilities, and suggestions which are offering themselves as the solution of the various problems we think that it should be answered in the affirmative.

II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

- a) Compensation for these who suffer is provided by Governments out of money levied by them; or*
- b) present maritime rules are changed or adapted to effect such measures ?*

Having considered the pros and cons given in support of the two alternatives, the Subcommittee of the Yugoslav Association has formed the opinion that there is little hope to achieve the solution of the existing problems through making the Governments responsible for payment of the relative compensation, out of money levied by them on oil products. We think instead that the present maritime rules should be amended in order to ensure that the victims of pollution should be compensated in every case.

III. If you favour a new Convention, what should be its scope ?

If the Convention, which is supposed to be aiming at a complete system of protection to third parties suffering damage by incidents of

ASSOCIATION YOUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

REPONSE

I. Compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon » estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

Sans préjudice des circonstances particulières de l'accident du « Torrey Canyon » et de la manière dont les créances qui en résultent sont ou seront réglées, la commission ad hoc de notre Association est d'avis que cet accident comme d'autres (moins spectaculaires mais pas moins dangereux pour autant) survenus dans un passé récent, démontre clairement qu'actuellement le transport de pétrole implique un risque et un danger qui ne peuvent pas être négligés et auxquels les règles classiques du droit maritime ne conviennent plus. Cette question aurait peut-être dû être posée à la fin du présent questionnaire mais même dans ce cas — sans prendre position à l'égard des différentes possibilités et des suggestions de solutions des différents problèmes — nous pensons qu'il faut répondre par l'affirmative.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

- a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien*
- b) à modifier ou adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?*

Ayant pesé le pour et le contre des deux éventualités la Commission de l'Association Yougoslave est d'avis qu'il y a peu d'espoir d'apporter une solution au problème existant en rendant les Gouvernements responsables du paiement des indemnités par des taxes levées sur des produits pétroliers. Par contre, nous pensons que les règles maritimes actuelles devraient être modifiées de manière à procurer aux victimes de pollution une indemnité dans tous les cas.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

Si le but de la Convention est d'instaurer un système de protection pour les tiers ayant souffert des dommages à la suite d'accidents du

the kind of « Torrey Canyon », wishes to achieve its aim, then, in our opinion, its scope should be rather wide. We think its rules ought to be applied to all incidents, wherever occurring, which cause damage covered by the Convention. The stress should be laid on the damage and not on the place where the incident occurred (high seas, territorial waters). Only the cases of incidents occurred on inland waterways, should perhaps be more closely considered before taking a decision in this respect.

We think also that the Convention ought to be applicable only to damage through pollution by crude oil. We do not think that, at this stage, when introducing a new liability, for third party damages, which liability will necessarily heavily weigh on the relative interests — it would be advisable and even possible to extend the scope of its application to other cargoes. If the system will work satisfactorily, there can be easily added other dangerous commodities, i.e. cargoes.

We are of the opinion that all crude oil pollution damages should be covered and we would in principle prefer to include also those caused by bunker oils. The quantities carried on modern ships as bunker oil are quite substantial. However, we realise, that if bunkers are also included, the Convention would apply practically to all ships in the Worlds Merchant Marine, and we think, therefore, that these damages might be left out.

IV. a) In a new Convention, should there be liability without fault ?

b) If so, on whom should it be imposed ?

a) The risks and danger connected with transport of oils in big quantities, are present even without any fault on the ship or cargo, and the damages arising out of incidents are likely not to be in any proportion with the negligence event if there is some negligence. Hence, the ad hoc Subcommittee of our Association, considers that the Convention should be based on liability without fault, i.e. on « strict liability » (« responsabilité objective ») covering also « force majeure ».

Our Association is fully aware of the consequences of introducing such a principle of « strict liability » but we think that this is the only way to achieve the purpose of the Convention, namely a complete safeguard of third parties which might suffer damage from such incidents.

b) The liability should be imposed upon the Owners, but we think that a subsidiary or even a joint and severally liability should be imposed upon the cargo, i.e. the Charterers. We are of the opinion that the arguments in support of owners' liability and those in support of cargo-owners' liability, are both quite convincing. The main question is how to secure the widest protection to third parties. In our opinion that could

genre de celui du « Torrey Canyon » nous sommes d'avis que sa portée devrait être large.

Nous pensons que ces règles devraient s'appliquer à tous les accidents entraînant des dommages couverts par la Convention sans tenir compte du lieu où ils se sont produits. Il faudrait insister sur le dommage et non sur le lieu où l'accident s'est produit (hautes mers, eaux territoriales). Au cas où les accidents sont survenus dans les eaux intérieures devraient peut-être faire l'objet d'un examen plus approfondi avant de prendre une décision en cette matière.

Nous pensons aussi que la Convention devrait s'appliquer uniquement aux dommages par pollution par pétrole. Nous ne pensons pas qu'au stade actuel l'introduction d'une nouvelle responsabilité pour les dommages à l'égard de tiers, responsabilité qui sera inévitablement lourde pour les intéressés, est à recommander ou même possible d'être étendue à d'autres cargaisons. Si le système donnait satisfaction il pourrait être étendu aisément à d'autres produits, c'est-à-dire d'autres cargaisons.

Nous sommes d'avis que toute pollution par pétrole devrait être couverte et nous préférons en principe l'inclusion de la pollution provenant d'huile de soutes. Les quantités d'huile de soutes transportées à bord de navires modernes sont assez importantes. Toutefois, nous nous rendons compte que si les combustibles sont inclus, la Convention s'appliquera à pratiquement tous les navires du monde maritime et c'est la raison pour laquelle nous pensons que ces dommages pourraient être écartés.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective. c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi. à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

a) Le risque et le danger impliqués par le transport de pétrole à grandes quantités se présentent même sans faute de la part du navire ou de la cargaison et les dommages provenant d'accidents ne sont manifestement pas en rapport avec la négligence même s'il y en a une. Ainsi, la Commission ad hoc de notre Association est d'avis que la Convention devrait être basée sur une responsabilité sans faute c'est-à-dire une responsabilité objective couvrant également la force majeure.

Notre Association est parfaitement consciente des conséquences de l'introduction du principe de la responsabilité objective mais nous pensons que c'est le seul moyen d'atteindre le but de la Convention à savoir une protection complète des tiers qui pourraient être victimes de pareils accidents.

b) La responsabilité devrait être imposée aux propriétaires mais nous pensons qu'une responsabilité subsidiaire ou même conjointe pourrait être imposée à la cargaison c'est-à-dire à l'affrèteur. Nous sommes

be achieved by imposing the liability on both, the shipowners and the cargo-owners, either subsidiary or jointly and severally.

V. Should liability be limited ?

The liability of the shipowners should be limited, but the limits of the 1957 Convention are obviously inadequate to meet the possible requirements of a fair compensation of such kind of damages. The 1957 limits should therefore be raised either by taking another basis for reckoning (for instance the vessel's deadweight), or by raising the relative amounts.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

Yes. The liability both of the shipowners and cargo-owners would be quite symbolical, in some cases, if not backed by adequate insurance. Both the ship and the cargo should be insured. The various methods shown in the scheme, may be adopted. Anyway, we think that the Authorities in the loading port should not permit the loading of the cargo if they are not satisfied, that adequate cover from a reliable insurance company, has been procured by the ship and the cargo. Similarly, the authorities in the discharging port should not permit the entering of the vessel in the port or her staying in territorial waters.

VII. Should there be any provision regarding jurisdiction ? If so, what court, or courts, should be given jurisdiction ?

There should be provision as to jurisdiction in the new Convention and these could be similar to those in the Brussels Nuclear Convention, 1962.

VIII. Does your national law permit a plaintiff, in cases in which compensation would be given for damage, to recover the cost of measures reasonably taken to avert the damage.

a) if taken by the owner of the property at risk ?

b) if taken by a national or local authority acting in the general interest but not under legal duty ?

c) if taken by a stranger acting purely out of goodwill ?

Do you consider that a new convention should provide for the recovery of the cost of protective measures in any or all of these cases ?

According to our national law, everyone who takes some steps in order to prevent an imminent damage is entitled to receive compensation for the necessary and reasonable expenses (*negotiorum gestio*). Accord-

d'avis que les arguments en faveur de la responsabilité du propriétaire du navire et ceux en faveur du propriétaire de la marchandise ont pratiquement la même valeur. La question principale est de savoir comment la plus large protection peut être accordée aux tiers. Nous sommes d'avis que ce résultat pourrait être atteint en imposant une responsabilité aux deux, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison, que cette responsabilité soit subsidiaire ou conjointe.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

La responsabilité du propriétaire devrait être limitée mais les limites de la Convention de 1957 sont manifestement inappropriées à un remboursement équitable de cette sorte de dommages. Les limites de 1957 devraient donc être augmentées soit en prenant une autre base de calcul (p. ex. la portée en lourd du navire) soit par une augmentation des montants de la limitation.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Oui. La responsabilité du propriétaire du navire et du propriétaire de la cargaison n'aura dans certains cas qu'une valeur toute symbolique si elle n'est pas assortie d'une assurance appropriée. Tant le navire que la cargaison devraient être assurés. Les différentes méthodes imposées dans le plan pourraient être adoptées. De toute manière nous pensons que les autorités du port de chargement ne devraient pas permettre le chargement de la cargaison s'il n'y a pas de couverture adéquate souscrite par une compagnie d'assurance convenable tant pour le navire que pour la cargaison. De même les autorités du port de déchargement ne devraient pas permettre l'entrée ou le séjour d'un navire dans leur port s'il ne remplit pas ces conditions.

VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

La nouvelle Convention devrait comprendre des dispositions concernant la compétence et celles-ci pourraient être similaires à celles de la Convention nucléaire de Bruxelles de 1962.

VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être rcoverables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Conformément à notre droit national celui qui prend des dispositions en vue d'éviter un dommage imminent, a droit à une compensation pour les dépenses nécessaires et raisonnables (gestion d'affaires). C'est ainsi que les tribunaux de notre pays accorderont le droit de récupérer

dingly, in our country the courts will recognize the right to recover the costs of measures reasonably taken to avert damages in all three cases under a), b) and c).

Nevertheless, we are of the opinion that the new Convention should provide for explicit rules granting such right of recovery, and should also provide for the right to recover the costs of the protective measures in all above cases.

Zagreb, February 15th, 1968

les frais impliqués par des mesures prises en vue d'éviter des dommages dans les trois cas mentionnés sous a) b) et c). Toutefois, nous sommes d'avis que la nouvelle Convention devrait contenir des règles explicites accordant pareil droit de récupération et devrait également reconnaître le droit de récupérer les frais impliqués par des mesures de protection dans tous les cas précités.

Zagreb, 15 février 1968

THE ARGENTINE MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

The amazing progress being made by the physico-mathematical sciences is creating a series of hitherto unknown risks, which, with the tremendous rate of progress will become more and more diversified and enlarged. A regime which to-day seems adequate to-morrow has already become obsolete.

It is of interest to all concerned to protect third parties who may become victims of this progress, amongst which shipping is also to be included, a recent vivid example amongst others having been the case of the « TORREY CANYON ».

- I. In the light of the « TORREY CANYON » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?*

We feel that special legislation be enacted to cover this matter. Preferably international legislation, — by means of Conventions, without thereby disregarding local legislation.

The aim should be to make good the loss suffered by persons or property.

- II. If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :*

a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or

b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?

a) In the present-day cases of catastrophies (earthquakes, floods, war, and so forth) the States or Governments have generally provided indemnity for the losses which arose out of such catastrophies.

In the event of damage caused by crude oil or similar products we hold that the indemnity should properly be borne by the industry which caused the damage, which — it is a well known fact — is highly profitable.

b) It does not seem to be a wise course to adapt certain existing Conventions. In the event of general consensus, new Conventions should

ASSOCIATION ARGENTINE DE DROIT MARITIME

REPOUSES

Les progrès réalisés par les sciences physico-mathématiques ont créé une série de risques inconnus jusqu'à présent qui comme rançon du progrès deviennent de plus en plus diversifiés et importants. Un régime qui paraît convenir aujourd'hui peut être dépassé demain.

Il y va de l'intérêt de toutes les parties de protéger les tiers qui peuvent devenir les victimes de ce progrès et parmi ceux-ci il faut comprendre l'industrie maritime; l'accident du « TORREY CANYON » ne constitue qu'un exemple récent parmi beaucoup d'autres.

I. Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

Nous pensons qu'une loi nouvelle couvrant cette matière devrait être promulguée. Nous préférons une législation internationale par voie de Conventions qui n'ignorent pas les législations locales.

Le but poursuivi devrait être l'indemnisation des victimes tant pour les lésions corporelles que pour les pertes matérielles.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien

b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?

a) A l'heure actuelle les Etats et les Gouvernements procèdent généralement à l'indemnisation des victimes lorsqu'il s'agit de catastrophes (tremblement de terre, inondations, guerre, etc.). Nous sommes d'avis qu'en cas de dommage causé par de l'huile brute ou par des produits similaires une indemnisation adéquate devrait être fournie par l'industrie qui a causé les dommages et qui — ce qui est bien connu — réalise des bénéfices considérables.

b) Il ne paraît pas sage d'adapter certaines Conventions existantes. Au cas où il y aurait un accord général on pourrait rédiger de nouvelles Conventions qui respectent les dispositions de la Convention de 1962

be drawn, keeping in mind existing provisions respecting nuclear ship operators (1962) and liability for nuclear damage (Vienna 1963), and that of Rome of the year 1952 in respect to superficial damage to third parties.

III. If you favour a new convention, what should be its scope ?

a) In the event of damage caused by crude oil or similar products it should include collision and stranding cases as well as others connected with shipping.

b) We hold it should only refer to crude oil and similar products and not to other specifically designated substances.

c) We consider it extremely difficult to define noxious cargoes.

d) A general reference would be dangerous since in practice its scope could be infinite.

IV. a) In a new convention, should there be liability without fault ?

b) If so, on whom should it be imposed ?

a) The responsibility should be objective.

b) It should be imposed upon the vessel, her owner or operator since the blame or the generating act will be a consequence of marine operation.

V. Should liability be limited ?

Yes — It agrees with old established principles of shipping or maritime law.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

Yes — A compulsory insurance should be sought and provided. The 1962 Nuclear Vessel Convention provides the pattern for this.

VII. Should there be any provision regarding jurisdiction ? If so, what court or courts should be given jurisdiction ?

Yes — The norms of above Convention are useful in that sense.

concernant l'exploitant de navires nucléaires, la Convention de Vienne de 1963 sur la responsabilité pour dommages nucléaires et la Convention de 1952 pour les dommages de surface.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

a) Portée géographique : Il faudrait inclure les dommages causés par du pétrole brut ou par des produits similaires faisant suite à une collision ou un abordage ou d'autres accidents de navigation.

b) A quels types de dommages doit s'appliquer la convention ? Nous sommes d'avis qu'il faut uniquement se référer au pétrole brut et à des produits similaires à l'exclusion d'autres substances spécifiquement désignées.

c) A quel type de cargaisons doit-on appliquer les dispositions de la Convention ? Nous pensons qu'il est extrêmement difficile de définir une cargaison dangereuse.

d) Une référence générale paraît dangereuse puisque la portée risque d'être mal définie.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

a) La responsabilité devrait être objective.

b) Elle devrait être imposée au navire, son propriétaire ou son exploitant étant donné que la faute ou le fait sera la conséquence d'une opération maritime.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

Oui. Cela est conforme à un principe de droit maritime établi depuis longue date.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Oui. Il faudrait trouver et prévoir une assurance obligatoire. La Convention de 1962 relative aux navires nucléaires fournit un modèle.

VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

Oui. La Convention précitée donne des indications utiles.

VIII. Should the cost of protective measures be recoverable? If so, who should be allowed to recover?

Yes — They should be recoverable from the owner or operator of the pertinent vessel. Including also the State or Government in the event that for any reason it undertakes to make good the payment of an indemnity, it should be able to recover it.

Our law or legislation does not contain specific norms regarding the matter, unless it has to do with business transactions, which would entitle the party incurring expense or making payments to recover from the responsible party.



VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Oui. Les frais devraient être récupérables à charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire coupable. L'Etat et le Gouvernement qui pour une raison quelconque accorde une indemnité devrait pouvoir les récupérer.

Notre droit ou nos lois ne comprennent aucune règle spéciale en cette matière sauf que sur le plan contractuel une partie qui a exposé des frais ou fait des paiements peut les récupérer à charge du responsable.

THE SWISS MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

The Swiss Maritime Law Association is in a delicate situation through the fact that Switzerland is deprived of maritime beaches and is not exposed to the risk of pollution of one of its coasts. What is more, the merchant navy flying the Swiss flag, does not possess tankers at the present moment, which was however the case still a few years ago. For these reasons, the Swiss Association wishes to abstain from imposing its point of view on the maritime Nations directly interested and to limit itself to state a few aspects of a general nature.

Such an aspect is certainly that of the « statisme » of the law. It is dangerous to modify the law according to the events of the day. The maritime legislation should not be degraded to a simple relementation fluctuating according to the necessities sometimes dictated by political circumstances. If the civil and commercial law loses its stability, it will lose its principal essence which is the security in the juridical relations between the individuals. On the other hand, this constatation does not in any way exclude the organic evolution of the law dictated by the technical development. Our technical century has and certainly will always continue to have an influence on the legislation especially in the matter of third party liability, but one can ask oneself, if a case or event like that of the « Torrey Canyon » is really indicative enough to modify the customary rules of maritime law and to introduce a special legislation in the case of pollution of the sea by the cargo of a seagoing vessel. The protection of the water and of the air against pollution is a problem which is much more general be it on land or at sea. The water and the air are benefits of the entire humanity and the protection of these common benefits is a present necessity and of primary importance and certainly recognised everywhere. But in order to obtain such a protection, a more general study and on a more extensive scale would perhaps be advisable. If one only deals with one special case to introduce — amongst all the special and specialised legislations and relementations already in existence — a new particular law, the unity of the law runs the danger of being affected even more than it is already. This constatation is called for

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Introduction

L'Association Suisse de Droit Maritime se trouve dans une situation délicate du fait que la Suisse est dépourvue de littoral maritime et n'est pas exposée au risque d'une pollution de ses côtes. En outre, la flotte marchande sous pavillon suisse ne compte actuellement pas de tankers, ce qui était toutefois le cas il y a quelques années encore. Pour ces raisons, l'Association Suisse voudrait s'abstenir d'imposer un point de vue aux nations maritimes directement intéressés et se borner à exposer quelques aspects d'ordre général.

Un tel aspect est certainement celui du statisme du droit. Il est dangereux de modifier le droit selon les événements du jour. La législation maritime ne devrait pas être dégradée à une simple réglementation fluctuante selon les nécessités des fois dictées par des circonstances politiques. Si le droit civil et commercial perd sa stabilité, il perdra son essence principale qui est la sécurité dans les relations juridiques entre les individus. Cette constatation n'exclut, par contre, en rien une évolution organique du droit dicté par le développement technique. Notre siècle technique a et aura certainement toujours une influence sur la législation surtout en matière de responsabilité civile, mais on peut se demander, si un cas ou événement comme celui du « Torrey Canyon » est réellement assez indicatif pour modifier les règles coutumières du droit maritime et pour introduire une législation spéciale pour les cas de pollution de la mer par la cargaison d'un navire de mer. La protection des eaux et de l'air contre la pollution est un problème beaucoup plus général, soit à terre, soit en mer. L'eau et l'air sont des biens de l'humanité entière, et la protection de ces biens communs est une nécessité actuelle et de premier ordre et certainement reconnue partout. Mais pour obtenir une telle protection, une étude plus générale et sur un plan plus étendu sera peut-être avisée. Si on ne traite qu'un cas spécial pour introduire — parmi toutes les législations et réglementations spéciales et spécialisées déjà existantes — une nouvelle loi particulière, l'unité du droit risque d'être atteinte encore plus qu'elle ne l'est déjà. Cette constatation s'impose avant tout pour les règles de responsabilité civile.

before anything else in the rules of third party liability. For the regulations of an administrative kind a specialisation according to technical data is less avoidable, but for civil law the uniformity and the unity of the rules are called for not only in an international but also on a National scale.

The Convention of the 29th April 1958 regarding the high seas obliges in its article 24 any State to formulate rules aimed at avoiding the pollution of the seas by crude oil spread by the ships or the pipe lines or resulting from the exploitation and the exploration of the maritime soil or undersoil, taking into account the conventional prescriptions existing regarding the matter. This international rule aims at the preventive protection of the sea waters and which finds its practical application, to a certain extent in the International Convention of 12th May 1954 regarding the prevention of the pollution of the sea waters by crude oil and the amendments and complements to this Convention of the 11th April 1962, the two international instruments having been ratified by Switzerland.

Also the International Convention for the Preservation of Human Life at sea of 1960 contains in its chapter VII dispositions regarding the transport of dangerous goods, including inflammable liquids. The first question therefore to be asked, in view of the legislative principles set forth above, is whether one should not intensify this administrative international regulation in order to obtain a greater *preventative* protection of the pollution of the sea, also in case of stranding or of collision of a tanker. When all these technical and administrative measures have been exhausted one will be able to ask oneself if the existing rules on the civil liability suffice or must be adapted to the technical evolution or to the increase of the risk.

It is in this general order that the Swiss Association sees the problem abstaining from dealing with it solely taking into account the « Torrey Canyon » affair and wonders whether it is judicious to call the Subcommittee of the CMI « International Subcommittee Torrey Canyon » or whether it would not be more advisable to call it « International Subcommittee to deal with the problems of liability in case of pollution of the sea ».

Replies

I. We consider that there is less need to modify the existing law taking into account the « Torrey Canyon » affair, but rather to standardise on the international scale the existing rules on the third party liability in the case of pollution of maritime waters (or others).

II. a) We consider that it would not be advisable to entrust the care of indemnifying the injured parties from funds emanating from the product of taxes levied by the Governments.

Pour les prescriptions d'ordre administratif une spécialisation selon les données techniques est moins évitable, mais pour le droit civil l'uniformité et l'unité des règles non seulement sur le plan international mais aussi sur le plan national sont indiquées.

La Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer oblige dans son article 24 tout Etat à édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipe-lines ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du soul-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière. Cette règle internationale vise la protection préventive des eaux de mer qui trouve dans une certaine mesures son application pratique dans la Convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et les amendements et compléments de cette Convention du 11 avril 1962, les deux instruments internationaux étant ratifiés par la Suisse.

Egalement la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en mer de 1960 contient dans son chapitre VII des dispositions concernant le transport de marchandises dangereuses, y compris les liquides inflammables. La première question qui se pose donc en vue des principes législatifs, énoncés ci-dessus, est celle, s'il ne faudrait pas intensifier cette réglementation administrative internationale pour obtenir une plus grande protection *préventive* contre la pollution de la mer, aussi en cas d'échouement ou de collision d'un tanker. Une fois toutes ces mesures techniques et administratives épuisées on pourra se demander, si les règles existantes sur la responsabilité civile sont suffisantes ou doivent être adaptées à l'évolution technique ou à l'augmentation du risque.

C'est dans cet ordre général que l'Association Suisse conçoit le problème en s'abstenant de le traiter uniquement compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon », et elle se demande s'il est judicieux de dénommer la commission du CMI : « Commission internationale Torrey Canyon », ou s'il ne serait pas plus avisé de l'appeler : « Commission internationale pour traiter les problèmes de responsabilité en cas de pollution de la mer ».

Réponses :

ad I. : Nous considérons qu'il a moins lieu de modifier le droit existant compte tenu de l'affaire du « Torrey Canyon », mais plutôt d'uniformiser sur le plan international les règles existantes sur la responsabilité civile en cas de pollution des eaux maritimes (ou autres).

ad II. : a) Nous considérons qu'il ne sera pas souhaitable de confier la charge d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes encaissées par les Gouvernements.

b) The solution must be found on the scale of civil law, by adopting, if necessary and inevitable, the maritime rules actually in force, and this in as a restricted manner as possible and more with a view to unification than with the aim of creating new principles of liability.

III. a) A convention should cover the high seas, the territorial waters and the inland maritime waterways.

b) A convention should cover all the products which can give rise to a pollution of the waters in order to obtain a uniform rule of liability.

c) A convention should demarcate well the damage to be indemnified specifying clearly the limits concerning the damages in case of indirect damage.

IV. a) The liability of the shipowner should remain based on the concept of fault, allowing for a shifting of the burden of proof.

b) If the liability is based on the fault of the shipowner, it is on himself that the liability devolves. A liability without fault would always come up with the fact that, objectively, it is always the cargo which creates the pollution and not the ship.

V. In order not to favour those who suffer from pollution compared to other navigation victims, the principle of the limitation should be maintained, admitting however that a revision of the existing limits may prove necessary.

VI. The working of a tanker could be submitted to a special authorisation of the registration State and, in this case, an insurance or a security might be required to cover damage by pollution. But in such a system, there will always be favoured flags of those States which have not ratified the convention. In order to avoid this result, the States, in which the ports of loading and unloading are situated, should obtain the security, but also in this case, the competition of the traffics could be falsified. One can ask oneself also, whether the victims of pollution should be favoured compared to other victims not secured by an insurance.

VII. Arrangements regarding the competence of courts are desirable. In principle, the competence will have to be attributed to the courts of the country where damage has been sustained. It will however be difficult to regulate the competence in case of damage undergone in several States. A definite reply will only be possible after the determination of the principle of liability and of the obligation to supply a security.

b) La solution devra être trouvée sur le plan du droit civil, en adaptant, si nécessaire et inévitable, les règles maritimes en vigueur, et ceci dans une mesure aussi restreinte que possible et plutôt en vue d'une unification que dans le but de créer de nouveaux principes de responsabilité.

ad III : a) Une convention devrait couvrir la haute mer, les eaux territoriales ainsi que les eaux maritimes intérieures.

b) Une convention devrait couvrir tous les produits qui peuvent donner lieu à une pollution des eaux pour obtenir un régime uniforme de responsabilité.

c) Une convention devrait bien délimiter les dommages à indemniser en précisant clairement les limites concernant les dommages-intérêts en cas de dommages indirects.

ad IV : a) La responsabilité de l'armateur devrait rester basée sur la notion de faute, tout en admettant la possibilité d'un renversement du fardeau de la preuve.

b) Si la responsabilité est basée sur la faute de l'armateur, c'est bien à lui qu'incombe la responsabilité. Une responsabilité objective se heurterait toujours au fait qu'objectivement c'est toujours la cargaison qui crée la pollution et non le navire.

ad V : Pour ne pas favoriser les lésés d'une pollution en rapport aux autres victimes de la navigation, le principe de la limitation devrait être maintenu, en admettant toutefois qu'une révision des limites existantes pourrait s'avérer nécessaire.

ad VI : L'exploitation d'un tanker pourrait être soumise à une autorisation spéciale de l'Etat d'immatriculation, et dans ce cas, une assurance ou garantie pourrait être requise pour couvrir les dommages de pollution. Mais dans un tel système, il y aura toujours des pavillons favorisés des Etats qui n'ont pas ratifié une convention. Pour éviter ce résultat, les Etats, dans lesquels les ports de chargement ou de déchargement sont situés, devraient requérir la garantie, mais aussi dans ce cas, la concurrence des trafics pourrait être faussée. On peut se demander également, si les victimes d'une pollution devraient être favorisées en rapport aux autres victimes non garanties par une assurance.

ad VII : Des dispositions relatives à la compétence des tribunaux sont désirables. En principe, la compétence devra être attribuée aux tribunaux du pays où un dommage a été subi. Il sera pourtant difficile de régler la compétence en cas de dommages subis dans plusieurs Etats. Une réponse définitive ne sera possible qu'après détermination du principe de la responsabilité et de l'obligation de fournir une garantie.

VIII. In order to obtain the largest incitement to take protective measures, a recovery of the expenses made is to be foreseen in favour of the one who has taken these measures without being liable for the pollution risk. These measures should also comprise the destruction of the stranded ship and of its cargo in order to avoid a still greater pollution. But in this case, the problem is set, whether the hull insurer must recognise such a destruction as a total loss of the insured vessel. This question of the maritime insurance deserves to be studied also in the whole of the problems raised.

Basel, the 26 February 1968.

The Swiss Maritime Law Association.

ad VIII : Pour obtenir la plus grande incitation à prendre des mesures de protection, un recouvrement des dépenses encourues est à prévoir en faveur de celui qui a pris ces mesures sans être responsable du risques de pollution. Ces mesures devraient englober également la destruction du navire échoué et de sa cargaison pour éviter une plus grande pollution. Mais dans ce cas, le problème se pose, si l'assureur corps doit reconnaître une telle destruction comme perte globale du navire assuré. Cette question de l'assurance maritime mérite d'être étudiée également dans l'ensemble des problèmes soulevés.

Bâle, le 26 février 1968.

Association Suisse de Droit Maritime.

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

REPLIES

The following are the answers of The Maritime Law Association of the United States to the eight questions contained in the Report to the International Subcommittee made by its Working Group following the meeting in Rome on October 4th and 5th, 1957 :

I

Question : In the light of the « TORREY CANYON » incident, do you consider that there is need for change in the present state of the law ?

Answer : No.

COMMENT

In answering this question in the negative, the Association understands that it relates solely to questions of private law, particularly with respect to the three concepts mentioned in the Commentary following the question, *i.e.*, (a) strict liability; (b) compulsory insurance; (c) the recovery of the cost of protective measures, and that it does not call for the views of the national associations with respect to any possible changes in public law which may be indicated by the « TORREY CANYON » incident.

Some of the reasons why the Association does not consider that there is need for change in private law will appear from the Comments following its answers to the subsequent questions.

II

Question : If you consider there is a need for new measures, would you support a solution whereby :

a) Compensation for those who suffer is provided by governments out of moneys levied by them; or

b) Present Maritime Rules are changed or adapted to effect such measures ?

Answer to Question II (a) : The Association does not consider that there is a need for new measures, but in any event it would not

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

REPONSES

Les réponses suivantes sont données par l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis aux huit questions contenues dans le rapport de la Commission Internationale rédigé par le Working Group à la suite de sa réunion de Rome des 4 et 5 octobre 1967.

I

Question : Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

Réponse : Non.

COMMENTAIRE

En donnant cette réponse négative l'Association se place uniquement au point de vue privé et plus particulièrement dans le cadre des principes mentionnés dans le commentaire faisant suite à cette question à savoir a) responsabilité causale; b) assurance obligatoire; c) récupération des frais des mesures de protection; elle ne touche donc pas aux opinions des associations nationales concernant une modification possible du droit public que l'accident du « TORREY CANYON » pourrait susciter.

Certaines raisons faisant croire à l'Association qu'il n'y a pas de motif de changer le droit privé, figurent dans les commentaires qui suivent les réponses aux questions ci-après.

II

Question : Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien

b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?

Réponse à la question II (a) : L'Association ne pense pas qu'il soit nécessaire de prendre des mesures nouvelles mais de toute manière elle n'appuiera pas une solution consistant à faire indemniser les victimes à l'aide de fonds levés ceux-ci par les Gouvernements.

support a solution whereby compensation for those who suffer would be provided by governments out of monies levied by them.

Answer to Question II (b): Since the Association does not consider that there is a need for new measures, it follows that it would not support a solution whereby present Maritime Rules were changed or adapted to effect such measures.

COMMENT

Each Government is obviously free to provide compensation for those who suffer from oil pollution, and to devise such means as it may see fit to raise the funds necessary to provide such compensation.

However, insofar as the United States Government is concerned, the Association would oppose any domestic legislation designed to levy additional taxes on oil for the purpose of providing such compensation.

Many years might elapse before the occurrence of an incident of the magnitude of the « TORREY CANYON » and it might very well be that taxes so levied would never have to be used for the purpose for which they were intended. Meanwhile, the oil industry and the ultimate consumers of oil would be subjected to an unnecessary burden.

III

Question: If you favour a new convention, what should be its scope?

Answer: The Association does not favour a new convention respecting the private law aspect of the « TORREY CANYON » problem.

COMMENT

Since the Association does not favor a new convention, it is not necessary to express an opinion with respect to the scope of any such convention.

IV

Question: a) In a new convention, should there be liability without fault?

b) If so, on whom should it be imposed?

Answer to Question IV (a): No.

Answer to Question IV (b): In view of the Association's negative answer to Question IV (a), Question IV (b) is inapplicable.

COMMENT

The Association's view is that liability for oil pollution should continue to be based upon fault.

Réponse à la question II (b) : Puisque l'Association estime que de nouvelles mesures ne sont pas nécessaires elle n'appuiera pas une solution visant à modifier ou à adapter les Règles Maritimes actuelles de manière à instaurer pareilles mesures.

COMMENTAIRE

Chaque Gouvernement est manifestement libre de prévoir une indemnisation pour les victimes d'une pollution par huile et d'organiser des mesures appropriées pour lever les fonds nécessaires à pareille indemnisation.

Toutefois, en ce qui concerne le Gouvernement des Etats-Unis l'Association s'opposera à toute législation nationale destinée à lever des taxes supplémentaires sur l'huile dans le but d'assurer une telle indemnisation.

Plusieurs années pourraient encore s'écrouler avant qu'un accident de l'ampleur du « TORREY CANYON » ne survienne et il pourrait très bien arriver que les taxes levées ne soient jamais employées aux fins auxquelles elles étaient destinées. Entretemps, l'industrie pétrolière et les consommateurs finaux de l'huile pourraient faire l'objet d'un fardeau inutile.

III

Question : Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

Réponse : L'Association n'est pas partisane d'une nouvelle convention de droit privé portant sur les problèmes du « TORREY CANYON ».

COMMENTAIRE

Comme l'Association s'oppose à une nouvelle convention, elle n'a pas à exprimer une opinion concernant la portée de pareille convention.

IV

Question : a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

Réponse à la question IV (a) : Non.

Réponse à la question IV b) : Par suite de la réponse négative de l'Association à la question IV (a), la question IV (b) est sans objet.

COMMENTAIRE

L'Association est d'avis que la responsabilité pour la pollution par huile devrait continuer à être basée sur une faute.

The Association believes that pollution damage claimants should not be given a preferred status vis-à-vis personal injury and death claimants and property claimants whose claims arise out of other types of marine casualties.

While the « TORREY CANYON » incident involved heavy expense, the losses were small in comparison with those sustained in other marine casualties involving damage ashore, notably the Halifax disaster of World War I and the Texas City disaster, both of which also involved heavy loss of life. In any event, if the Liberian Board of Investigation's findings are correct, the « TORREY CANYON » incident itself *was* the result of fault.

V

Question : Should liability be limited ?

Answer : Yes.

COMMENT

If limitation were abolished in oil pollution cases, a relatively small shipowner could be bankrupted by a single disaster.

There would seem to be not logic or equity in eliminating the concept of limitation of shipowners' liability with respect to oil pollution, while retaining it with respect to other casualties, such as explosions.

The Association is on record as in favor of domestic legislation based on the 1957 Limitation Convention, which, in the case of a total loss of, or serious damage to the vessel, would provide a considerably higher limitation fund than would the present United States Limitation of Liability Statute.

As indicated in the Working Group's Commentary on Question V, the question is only whether limitation of liability should be accepted in principle. The Association's answer is not intended to mean that it would oppose further consideration of possible changes in the limits specified in the 1957 Convention. Any such possible changes would of course necessitate a considerable amount of additional study.

VI

Question : Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

Answer : The Association considers it neither desirable nor practicable to require the person liable to provide security by insurance or otherwise.

L'Association croit que les victimes des dommages par pollution ne devraient pas bénéficier d'un statut préférentiel par rapport aux plaignants pour lésions corporelles ou pertes de vie, victimes d'autres espèces d'accidents maritimes.

Alors que l'accident du « TORREY CANYON » a entraîné des dépenses très élevées les pertes ont été petites si on les compare à celles subies à la suite d'accidents maritimes ayant provoqué des dommages terrestres, notamment le désastre de Halifax pendant la première guerre mondiale et le désastre de Texas City qui ont tous les deux causé des pertes importantes de vie humaines. En tous les cas, si les conclusions du Bureau d'Enquêtes Libérien sont exactes, l'accident du « TORREY CANYON » est le résultat d'une faute.

V

Question : La responsabilité doit-elle être limitée ?

Réponse : Oui.

COMMENTAIRE

Si la limitation était supprimée dans les cas de pollution par huile, un nombre relativement restreint de propriétaires de navires pourraient être déclarée en faillite par un seul désastre.

Il ne nous paraît ni logique, ni équitable d'éliminer le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en matière de pollution par huile alors que cette limitation est maintenue pour d'autres accidents tels que les explosions.

L'Association est toujours partisane d'une législation nationale basée sur la Convention de 1957 sur la Limitation qui dans le cas d'une perte totale ou d'un dommage important au navire, fournira un fonds de limitation bien plus important que celui prévu par la loi des Etats-Unis sur la limitation de la responsabilité.

Comme indiqué dans le commentaire du Groupe de Travail sous la question V, il s'agit uniquement de savoir si la limitation doit être acceptée en principe. Par sa réponse, l'Association n'a pas l'intention de faire comprendre qu'elle s'oppose à une prise en considération ultérieure des modifications possibles aux limites déterminées par la Convention de 1957. Une quelconque modification de ce genre nécessitera bien sûr une étude supplémentaire considérable.

VI.

Question : Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Réponse : L'Association estime qu'il n'est ni opportun ni réalisable d'exiger d'une personne responsable la fourniture d'une garantie par voie d'assurance ou autrement.

COMMENT

The Association does not consider that any special insurance requirements should be adopted in the case of oil pollution. It considers the « TORREY CANYON » incident an isolated one, and in any event, it is reported that the « TORREY CANYON » interests have in fact provided very substantial security in the suit commenced by the British Crown in Singapore.

To require special insurance would, in the view of the Association, impose an additional burden on shipping to take care of an extremely remote contingency.

Furthermore, it is felt that an international compulsory insurance scheme would be unworkable, unless adopted universally, and it would be quite impossible to achieve universal adoption.

VII

*Question : Should there be any provision regarding jurisdiction ?
If so, what court or courts should be given jurisdiction ?*

Answer to Question VII (first part) : No.

In view of the Association's negative answer to the first part of Question VII, the second part does not require an answer.

COMMENT

The Association believes that a court having jurisdiction of the parties and of the subject matter of a claim should not be required by convention or statute to surrender such jurisdiction to the courts of another country. This is so particularly when the jurisdiction of the first court has been invoked by its own Government, as a litigant, or by a national of such Government.

VIII

*Question : Should the cost of protective measures be recoverable ?
If so, who should be allowed to recover ?*

Answer : Insofar as the United States is concerned, the Association considers that there should be no change in the existing law concerning the recovery of the cost of protective measures.

COMMENT

The answer to the subsidiary question raised in the Working Group's Commentary on Question VIII would appear to be as follows :

COMMENTAIRE

L'Association ne partage pas l'avis qu'une assurance spéciale devrait être imposée en matière de pollution par huile. Elle estime que l'accident du « TORREY CANYON » présente un cas isolé et de toute manière il a été précisé que les intéressés au « TORREY CANYON » ont en fait fourni une garantie substantielle dans la procédure introduite par le Gouvernement Britannique à Singapour.

L'exigence d'une assurance spéciale imposerait de l'avis de l'Association un fardeau supplémentaire à la branche maritime afin de couvrir une éventualité extrêmement théorique.

En outre, le sentiment général qu'un système d'assurance obligatoire international ne serait pas praticable à moins d'être adopté d'une manière universelle; cette adoption universelle est pratiquement impossible.

VII

Question : Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

Réponse à la question VII (première partie) : Non.

L'Association répondant par la négative à la première partie de la question VII, n'a pas à répondre à la seconde partie.

COMMENTAIRE

L'Association pense que le tribunal ayant juridiction sur les parties en cause et sur la matière de la réclamation ne devrait pas être obligé à abandonner sa compétence que ce soit par une convention ou par une loi, en faveur des tribunaux d'un autre pays. Ceci se produira plus particulièrement quand la juridiction du premier tribunal a été demandée par son propre Gouvernement comme plaignant ou par un ressortissant de ce Gouvernement.

VIII

Question : Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Réponse : En ce qui concerne les Etats-Unis l'Association estime qu'il n'y a pas lieu de changer la loi existante concernant la récupération des frais relative aux mesures de protection.

COMMENTAIRE

La réponse suivante est donnée à la question subsidiaire soulevée par le Groupe de Travail dans son commentaire à la question VIII :

a) Under United States law, a defendant in a tort case is not liable for damages preventable by action that reason requires the plaintiff to take. A corollary to this rule is that the plaintiff may recover expenses incurred in minimizing the loss. It would therefore appear that the owner of the property at risk would be permitted to recover the cost of measures reasonably taken to avert damage by oil pollution.

b) The Oil Pollution Act, 1924, as amended (Title 33, United States Code, Sections 431-437) provides that a person who wilfully or through gross negligence causes oil to be discharged into the navigable waters of the United States must remove it from the water and the adjoining shoreline. If the fails to do so, the Government may remove it and then recover the cost from the person who discharged the oil. At present, there does not appear to be any other statute or rule of law which would permit the United States Government, or any governmental agency, to recover the cost of protective measures.

c) Under United States law, it does not appear that a stranger acting purely out of good will would be permitted to recover the cost of measures reasonably taken to avert damage by oil pollution, unless the threatened damage was to a vessel or cargo. The danger of pollution damage to a vessel or cargo would presumably be considered a marine peril, in which case a stranger who succeeded in averting such damage would be entitled to a salvage award.

New York, N. Y., February 16, 1968.

a) Conformément aux lois des Etats-Unis le défendeur dans une procédure aquilienne ne répond pas des dommages que le demandeur aurait pu prévenir. Cette règle a comme corollaire que le demandeur pourra obtenir le remboursement de ses frais justifiés par une diminution de la perte. C'est pourquoi le propriétaire du bien soumis au risque pourra récupérer les frais provenant de mesures raisonnables prises en vue d'éviter le dommage par pollution par huile.

b) La loi amendée de 1924 sur la pollution par huile (Titre 33 du Code des Etats-Unis, Sections 431-437) dispose qu'une personne qui intentionnellement ou par négligence grave est à l'origine du déchargement d'huile dans des voies navigables des Etats-Unis doit enlever cette huile de l'eau ou des rives adjacentes. Si elle ne le fait pas, le Gouvernement peut le faire lui-même et récupérer les frais à charge de la personne qui a déchargé l'huile. A l'heure actuelle, il ne semble pas y avoir d'autres dispositions légale permettant au Gouvernement des Etats-Unis ou à une quelconque agence gouvernementale de récupérer des frais impliqués par des mesures préventives.

c) Les lois des Etats-Unis ne semblent pas permettre à un tiers agissant par pure complaisance de récupérer les frais exposés raisonnablement pour éviter un dommage par pollution par huile sauf si le dommage menaçait le navire ou sa cargaison. Le danger de dommage par pollution pour un navire ou sa cargaison sera probablement considéré comme une danger maritime autorisant le tiers qui a réussi à écarter pareil dommage, à obtenir une indemnité de sauvetage.

New York, N. Y., 16 février 1968.

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

REPORT

to the International Subcommittee by its Working Group made after the meeting in Lisbon on February 29th and March 1st 1968.

The Working Group has considered the sixteen replies to the Questionnaire (doc. TC - 2) that were received from national Association at the time of its meeting (doc. TC - 3 to TC - 18). It is possibly to discern certain trends in these replies, which may be summarized as follows :

I. Several Associations expressed considerable interest in the solution whereby compensation for those who suffer damage to property or incur expense as a result of « Torrey Canyon »-type incidents is provided by Governments out of moneys levied by them. The elaboration of a scheme to implement such a solution is, of course, outside the scope of the C.M.I. If, therefore, there had been overwhelming support for such a solution, it would have been useless for the C.M.I. to pursue its studies. But it is felt that this is not the position, and, consequently, the Working Group has decided that it should investigate further possible solutions in the maritime field.

II. A substantial majority is against a solution whereby strict liability is imposed on oil carriers (or oil cargo owners) in the event of damage by pollution. A minority is in favour of strict liability. Some, whilst opposing strict liability, are prepared to consider a shift in the burden of proof.

The two main reasons advanced against strict liability are the following :

a) By introducing the concept of strict liability, which is foreign to the law of the sea, one would risk upsetting the whole structure of private maritime law merely to deal with the problem of oil pollution, which does not call for exceptional treatment. The carriage of oil in bulk does not create the type of exceptional danger that justifies ex-

COMMISSION INTERNATIONALE

RAPPORT

adressé à la Commission Internationale par son Groupe de Travail à l'issue de la réunion tenue à Lisbonne les 29 février et 1er mars 1968.

Le groupe de Travail a étudié les seize réponses au Questionnaire (doc. TC - 2) reçues des Associations nationales lors de sa réunion (doc. TC - 3 à TC - 18). On peut dégager de ces réponses certaines tendances, qui se résument ainsi :

I. Plusieurs Associations ont manifesté un intérêt marqué en faveur de la solution selon laquelle l'indemnisation des dommages matériels et le remboursement des dépenses résultant d'un incident du type « Torrey Canyon » est réalisé par les Gouvernements sur les fonds perçus par eux. La mise au point d'un système destiné à parvenir à ce résultat n'est évidemment pas de la compétence du C.M.I. S'il y avait eu une préférence très marquée pour une telle solution le C.M.I. n'eût pas eu de motif de poursuivre ses travaux. Mais, telle n'étant pas la situation le Groupe de Travail a estimé devoir poursuivre l'examen de solutions adéquates dans le domaine maritime.

II. Une majorité substantielle s'est affirmée pour écarter une solution consistant à mettre une responsabilité objective à la charge des transporteurs d'hydrocarbures (ou des propriétaires de telles cargaisons) en cas de dommage par pollution. Une minorité a manifesté sa faveur pour la responsabilité objective. Quelques-uns tout en marquant leur opposition à la responsabilité objective, sont disposés à envisager un renversement du fardeau de la preuve.

Les deux motifs principaux militant contre la responsabilité objective sont les suivants :

a) L'introduction du concept de la responsabilité objective, qui est étranger au droit maritime, risquerait de bouleverser complètement les bases du droit maritime privé, aux seules fins de résoudre les problèmes posés par la pollution résultant des hydrocarbures, qui ne justifient pas un régime d'exception. Le transport d'hydrocarbures en vrac n'est pas générateur d'un danger exceptionnel justifiant des mesures exceptionnelles, comme c'est le cas pour les dommages nucléaires (qui se caracté-

ceptional measures, as in the case of nuclear damage (where one finds the combination of extraordinary danger, small number of operators, and Governmental involvement in every risk that is created).

b) It would seem particularly inequitable to give preferential treatment to victims of pollution by oil escaping from a ship, as against victims of other risks. Apart from damage to marine life (which is primarily the concern of public law), oil pollution is likely to give rise to property claims only : why should property claimants be placed at an advantage over claimants who suffer personal injury in the same incident ? Take, for example, the case of a tanker exploding off a sea-side resort, without any proof of negligence. The explosion causes both loss of life and property damage. Why should a special system of liability be set up to reimburse the expense of cleaning up yachts, the harbour and the beaches, leaving the homeless, the injured and the dependants of the dead without recourse ?

III. There is unanimous agreement that the principle of limited liability should be maintained also in regard to liability for pollution damage.

As a logical as well a practical matter, it would be impossible to abolish limitation for pollution liability and yet maintain the principle in respect of other liabilities, notably liability for death and personal injury.

The main reason for retaining the principle is that insurance of the shipowner's liability risk is greatly facilitated when the maximum liability can normally be assessed in advance, and it is in the interest of the victims that adequate insurance facilities are easily available.

IV. Although it is thus clear that, on the whole, the Associations are not in favour of a new Convention which would radically alter the existing pattern of liability in cases of oil pollution, it is equally clear that a majority is not opposed to a suitable adaptation of existing rules. For instance, a majority is in favour of providing for the recovery of the cost of protective measures reasonably taken. Shifting the burden of proof is also envisaged by several Associations as an acceptable possibility.

After analysing the replies to the Questionnaire, the Working Group believes that the general trends outlined above lead towards a compromise which can be embodied in two propositions as follows :

risent par le concours d'un danger extraordinaire, d'un nombre restreint d'exploitants, et d'une intervention gouvernementale pour la création de chaque risque).

b) Accorder aux victimes d'une pollution par hydrocarbures s'échappant d'un navire un traitement privilégié apparaîtrait comme contraire à l'équité à l'endroit des victimes d'autres risques. Sauf en ce qui concerne la faune et la flore marines (qui relèvent par essence du droit public), la pollution par hydrocarbures n'est susceptible de susciter que des demandes d'indemnisation pour dommages matériels : pourquoi avantager les victimes de dommages matériels par rapport à celles qui éprouvent des dommages corporels à l'occasion du même événement ? On peut prendre l'exemple d'un pétrolier explosant à proximité d'une station balnéaire, sans que la preuve d'une négligence soit rapportée. L'explosion entraîne des pertes de vies humaines et des dommages matériels. Pourquoi établir un système spécial de responsabilité qui aboutirait au remboursement des frais de nettoyage des yachts, du port et des plages, mais laisserait sans recours des sinistrés, les blessés et les ayants-droit des disparus ?

III. L'unanimité s'est faite pour dire que le principe de la responsabilité limitée doit être également maintenu pour ce qui est de la responsabilité du chef de pollution.

Tant sur le plan de la logique que dans le domaine de la pratique, il serait inconcevable de dénier toute limitation de responsabilité en cas de pollution, tout en maintenant le principe en ce qui concerne les autres responsabilités, notamment du chef de pertes de vies humaines et de dommages corporels.

Le maintien du principe se justifie par le fait que l'assurance de la responsabilité de l'armateur est grandement facilitée lorsque le plafond de cette responsabilité peut être calculé à l'avance, et qu'il est de l'intérêt des victimes que pareille assurance puisse être aisément réalisée.

IV. Quoiqu'il apparaisse clairement que, dans leur ensemble, les Associations n'envisagent pas avec faveur une nouvelle convention qui changerait radicalement le système existant de responsabilité dans les cas de pollution par hydrocarbures, il est également évident que la majorité ne s'oppose pas à une adaptation appropriée des règles existantes. Ainsi, une majorité s'est déclarée en faveur d'un droit au remboursement de dépenses engagées raisonnablement au titre de mesures de protection. Le renversement du fardeau de la preuve est aussi envisagé comme une solution acceptable par plusieurs Associations.

Après avoir analysé les réponses données au Questionnaire, le Groupe de Travail estime que les grandes tendances ci-dessus esquissées conduisent à une solution de compromis, qui pourrait être exprimée sous la forme des deux propositions suivantes :

1. The carrier shall be liable for injury or damage occurring outside the ship through the escape burning or explosion of oil (or *alternatively* « of dangerous or noxious commodities ») carried in the ship, and for the cost of protective measures reasonably taken by public authorities and others in order to prevent or minimize the injury or damage so caused, unless he proves absence of fault on his part.

2. Such liability shall be limited under the 1957 Convention, but that Convention should be amended so that :

either a) the limitation figure in respect of property claim is increased,

or b) the limitation figure is increased in respect of claims arising only under 1) above.

In view of the meeting of the IMCO Legal Committee to be held at the beginning of June, the International Subcommittee of the C.M.I. will meet in Brussels on May 2nd and 3rd.

In order to assist the various National Associations in their consideration of the problems involved, so that the Brussels meeting may formulate concrete proposals of principle, the Working Group submits the following comments :

A. An acceptable compromise between the views expressed by the National Associations and by Governmental spokesmen at IMCO should be reached on an international basis if one is to avoid the real possibility of States legislating individually, in a manner adversely affecting the uniformity of private maritime law.

B. It will be appreciated that the two propositions outlined above comprise three elements. First, that the burden of proof should be reversed, second, that there should be the right to recover expenses incurred in taking protective measures, and third, that the limitation figure for property damage might be increased either generally or for oil pollution damage only.

The first element involves a compromise between strict liability on the one hand and liability based on fault on the other. It is not foreign to the practice of maritime transport.

The second element reflects a general view expressed by most Associations.

The third element also involves a compromise.

It should also be noted that the first of the two propositions set out above covers injury or damage caused by any form of escape burning or explosion, thus avoiding that victims of pollution damage be placed on a more favourable footing than the victims of an explosion.

1. Le transporteur sera responsable de tout dommage subi hors le navire par suite de fuite, incendie ou explosion d'hydrocarbures (ou *alternativement* « de marchandises dangereuses ou nocives ») transportés sur le navire, et du coût des mesures de protection raisonnablement prises par des autorités publiques et d'autres sans le prévenir ou de restreindre les dommages ainsi causés, à moins qu'il n'apporte la preuve de l'absence de faute de sa part.

2. Cette responsabilité sera limitée conformément aux dispositions de la Convention de 1957, qui sera amendée à l'effet :

soit (a) d'augmenter le montant de la limitation quant aux dommages matériels,

soit (b) d'augmenter le montant de la limitation quant aux seuls dommages subis dans les circonstances prévues au 1) ci-dessus.

Pour tenir compte de la réunion de la Commission Juridique de l'O.M.C.I., prévue pour le début de juin, la Commission internationale du C.M.I. siégera à Bruxelles les 2 et 3 mai.

Afin d'assister les Associations nationales dans leur étude des problèmes évoqués, et de permettre que la délibération de Bruxelles aboutisse à des propositions concrètes, le Groupe de Travail formule les observations suivantes :

A. Il convient d'aboutir, sur une base internationale, à une solution de compromis au regard des avis exprimés par les Associations et par les délégués gouvernementaux de l'O.M.C.I., si l'on veut éviter l'éventualité de la promulgation de mesures prises individuellement par les Etats, au détriment de l'uniformité du droit maritime privé.

B. Les deux propositions énoncées ci-dessus procèdent, ainsi qu'on l'aura constaté, de trois notions. Premièrement, du renversement du fardeau de la preuve; deuxièmement, du droit au recouvrement des dépenses encourues au titre de mesures de protection; troisièmement, d'une augmentation du montant de la limitation pour les dommages matériels, soit dans tous les cas, soit au seul cas de pollution par hydrocarbures.

La première notion procède d'un compromis entre la responsabilité objective et la responsabilité à base de faute. Elle n'est pas étrangère aux pratiques du transport maritime.

La deuxième notion correspond à l'avis exprimé par la plupart des Associations.

La troisième procède également d'un compromis.

Il convient aussi de souligner que la première des deux propositions englobe les dommages causés par les fuites, incendies ou explosions, quelle qu'en soit la forme, évitant ainsi que les victimes de pollution soient traitées plus favorablement que les victimes d'une explosion.

It should also be stressed that, under each of the alternatives submitted for the second proposition, the increase would benefit personal injury claimants as well, by virtue of the provisions of Article 3, 1°, c) of the 1957 Convention.

C. A number of Associations have opposed the idea of compulsory insurance of the liability risk, mainly because the practical difficulties are likely to outweigh the advantages. Others have expressed a preference for such a system; however, no practicable solution has emerged.

Two strong arguments seem to militate against the introduction of compulsory insurance at the present time.

Firstly, internationally there is no uniform system of insurance conditions for liability risk and no uniformity of opinion on the minimum adequate cover. Compulsory insurance, which could only apply to a certain minimum cover may, therefore, result in lowering the standard requirements.

Secondly, liability insurance is, in fact, compulsory for mortgaged ships. The mortgagees require, in their own interest, that the shipowner is adequately protected. There would appear to be no need to introduce compulsory insurance for the purpose of securing that those shipowners who do not need financing by mortgages protect their own interests.

D. As regards the advisability of providing for special rules of jurisdiction, the Working Group believes that the subject can only be tackled usefully after agreement has been reached on the general lines of the rules of substance that should apply.

Il est à remarquer que, dans une branche comme dans l'autre de l'alternative énoncée dans la deuxième proposition, les victimes de dommages corporels bénéficient de l'augmentation, aux termes des dispositions de l'article 3, 1°, c) de la Convention de 1957.

C. Un certain nombre d'Associations a exprimé son opposition à l'idée de l'assurance obligatoire de cette responsabilité, surtout à cause des difficultés d'application qui prennent le pas sur les avantages escomptés. D'autres se sont déclarées en faveur d'un tel système; toutefois, aucune solution pratique ne s'est dégagée.

L'introduction actuelle de l'assurance obligatoire paraît devoir se heurter à deux objections essentielles.

D'abord, il n'existe pas sur le plan international un système uniforme régissant l'assurance de responsabilité ni d'accord généralisé sur un montant minimum de couverture. L'assurance obligatoire, ne pouvant être imposée qu'à concurrence d'un montant minimum, risque dès lors d'aboutir à un abaissement du niveau des couvertures usuelles.

Ensuite, l'assurance de responsabilité est en fait obligatoire pour les navires hypothéqués. Les créanciers hypothécaires exigent, dans leur propre intérêt, que l'armateur soit suffisamment couvert. Il n'apparaît pas qu'il soit nécessaire d'introduire l'assurance obligatoire aux fins d'obliger ceux des armateurs, qui n'ont pas besoin d'avoir recours au crédit hypothécaire, à protéger leurs propres intérêts.

D. Quant à l'opportunité d'édicter des règles spéciales de compétence, le Groupe de Travail estime que le sujet ne pourra être utilement abordé qu'après qu'un accord soit intervenu sur les principes directeurs des règles applicables au fond.

THE IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

- I. In the light of the « TORREY CANYON » incident do you consider that there is need for change in the present state of the law ?*

The existing framework of law left too many problems unsolved in the « TORREY CANYON » case. This incident raised problems involving questions of liability, jurisdiction, remoteness of damage and the burden of proof, amongst others. The magnitude of the damage caused was greater than that which usually results from a marine casualty. The damage was a result of a negligent act committed on the high seas outside the jurisdiction of any State, but the damage was sustained within the jurisdiction of more than one State. It seems clear that in spite of whatever precautions may be taken there will be a recurrence of this type of incident in the future. We are of the opinion that there is need for a change in the present state of the law.

- II. If you consider there is need for new measures, would you support a solution whereby :*

- a) Compensation for those who suffer is provided by Governments out of monies levied by them; or*
- b) Present maritime rules are changed or adapted to effect such measures.*

a) Our Association is opposed to this suggestion for a number of reasons :

1. We think that such a solution will not be accepted by the Public or the Governments of many small States which probably will suffer from oil pollution if there is another disaster. We have in mind States which possess a long coastline and a small population and which are so situated geographically that they are particularly vulnerable to oil pollution. Increased taxation or a levy on crude oil or petrol would impose an enormous burden on such States. For example, in the near future, tankers of over 300,000 tons deadweight will be coming into ports in the Republic of Ireland. If any of them runs aground, the

ASSOCIATION IRLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

I. Compte tenu de l'affaire du « TORREY CANYON », estimez-vous qu'il y a lieu de modifier le droit existant ?

Le réseau des lois existantes laissa trop de problèmes non-résolus dans le cas du « TORREY CANYON ». Cet accident soulèvera, entre autres, des problèmes de responsabilité, de compétence, de dommages indirects et de fardeau de preuve. L'importance des dommages causés était plus grande que celle des pertes qui résultent d'habitude d'un accident maritime. Les dommages furent le résultat d'une négligence commise en haute mer en dehors de la juridiction de tout Etat, mais les dommages furent soufferts dans le ressort de plus d'un Etat. Il semble clair que nonobstant toutes les précautions qui pourraient être prises, ce genre d'accident se reproduira à l'avenir. Nous sommes d'avis qu'il y a lieu de modifier le droit existant.

II. Si vous jugez des mesures nouvelles nécessaires, seriez-vous disposés à appuyer une solution qui consisterait :

a) à confier aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes lésées sur des fonds provenant du produit de taxes, ou bien

b) à modifier ou à adapter les règles maritimes en vigueur pour mettre en œuvre de telles mesures ?

a) Notre Association est opposée à cette suggestion pour plusieurs raisons :

1. Nous pensons qu'une telle solution ne sera acceptée ni par le public ni par les Gouvernements de beaucoup de petits Etats qui souffriront probablement le plus de la pollution par pétrole s'il y avait un autre accident. Nous avons en vue des Etats qui possèdent une longue côte et une petite population et qui par leur situation géographique sont particulièrement vulnérables à la pollution par pétrole. Une augmentation de taxes ou droits sur le pétrole brut ou l'essence imposera une charge énorme à pareils Etats. Ainsi, dans un avenir rapproché des navires citernes de plus de 300.000 tonnes feront escale dans les ports de la République Irlandaise. Si un de ces navires échoue les demandes d'indemnisation pourraient être importantes et une taxe importante serait nécessaire pour les honorer.

claims for compensation could be big and a very large levy would be necessary to meet them.

2. Damage caused by pollution by oil is the matter which is presently engaging public attention. This may not always be the case. Commodities other than oil may prove to be hazardous and the system now evolved should be flexible enough to cover them or be capable of being extended to cover them.

b) We think that the present law should be changed by a new International Convention. We doubt if all the problems could be solved by amending existing conventions.

III. If you favour a new convention, what should be it's scope ?

a) Territorial scope.

We think that the convention should not be confined to incidents occurring on the high seas but that the same rules should be applied to incidents occurring in territorial waters.

b) Kind of damage to be covered.

We think that the new convention should, for the present, be confined to damage caused by pollution, but that it should be extended to pollution caused by any cargo.

c) Kind of cargo to be covered.

We think the Convention should be drafted to cover all cargo as stated above. If it is confined to damage caused by pollution, this should not give rise to too many problems, particularly if liability is channelled towards the carrier. If the cargo is innocuous, nothing is lost by including it since it will not be capable of causing serious damage by pollution if it escapes. If the cargo is dangerous in the sense that it will cause serious damage by pollution if it escapes, it should be included. We think that a system which involves the compilation of a list of hazardous cargoes may give rise to as many problems as it solves.

IV. a) In a new convention should there be liability without fault ?

b) If so, upon whom should it be imposed ?

a) We think that liability should be based on fault wherever it occurs, but that there should be a rebuttable presumption of fault against the carrier. In other words, we feel that the burden of proving

2. L'attention du public est actuellement retenue par les dommages consécutifs à une pollution par pétrole. Cela pourrait ne pas toujours être le cas. Des produits autres que le pétrole pourraient présenter un danger et le système esquissé maintenant devrait être suffisamment souple de manière à couvrir ces cas ou à pouvoir être étendu pour les couvrir.

b) Nous pensons que le droit actuel doit être changé par une nouvelle convention internationale. Nous nous demandons si un amendement aux conventions existantes donnera une solution à tous les problèmes.

III. Si vous êtes en faveur d'une nouvelle convention, quelle doit en être la portée ?

a) Portée géographique.

Nous pensons que la portée de la Convention ne devrait pas être limitée aux accidents survenus en haute mer mais que les règles devraient être rendus applicables aux accidents survenus dans les eaux territoriales.

b) A quels types de dommages doit s'appliquer la convention ?

Nous pensons que la nouvelle convention devrait, pour le moment, ne s'appliquer qu'aux dommages par pollution par pétrole mais qu'elle devrait pouvoir être amendée de manière à couvrir la pollution par toute cargaison.

c) A quel type de cargaisons doit-on appliquer les dispositions de la Convention ?

Nous pensons que la convention devrait être rédigée de manière à couvrir toute cargaison comme précisée ci-dessus.

Si elle ne couvre que des dommages causés par pollution elle ne donnera pas lieu à trop de problèmes, plus particulièrement si la responsabilité est imposée à une seule personne, le transporteur. Si la cargaison n'est pas nocive il n'y a aucun danger de l'inclure puisqu'en s'échappant elle ne causera aucun grand dommage par pollution. Si la cargaison est dangereuse dans le sens qu'en s'échappant elle peut causer des dommages importants par pollution, elle devrait être comprise. Nous pensons que le système qui implique l'établissement d'une liste de produits dangereux soulève autant de problèmes qu'elle n'en résout.

IV. a) La nouvelle convention doit-elle prévoir une responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne soit pas à base de faute ?

b) S'il en est ainsi, à qui cette responsabilité incombe-t-elle ?

a) Nous pensons que la responsabilité devrait être basée sur une faute peu importe où elle a été commise, mais qu'il devrait y avoir une

absence of fault should rest upon the carrier. We would extend this further by providing that in circumstances in which oil escapes from a vessel through the actual or constructive fault of the carrier any damage caused by the oil which escaped should be deemed to be the natural and probable consequences of the escape. The problems which arose out of the « TORREY CANYON » disaster involved questions of jurisdiction, theories of proximate cause and remoteness of damage and different systems of limitation of liability. If satisfactory solutions of these problems can be found, a system of liability based on fault may be quite acceptable. If a system of strict liability is imposed, the Convention may not be ratified by those States which have on their registers big fleets of large tankers. The usefulness of the new convention will be limited if most of the world's large tankers are not bound by it.

b) As indicated in our reply to the first part of this question, we are of the opinion that liability will have to be imposed on the carrier. We think this will be the most practical solution, because most carriers by sea already mutually insure their liabilities through the medium of Protecting and Indemnity Associations. The extra cost of this insurance will not constitute a crushing burden, provided that the basis of liability is reasonable. We have suggested a compromise between strict liability and liability based on fault.

V. Should liability be limited ?

We feel that liability should be limited. We have been unable, so far, to reach any conclusion as to the proper limit of liability, nor have we been able to reach a conclusion with regard to the basis upon which such limit of liability ought to be calculated. We feel that these are matters upon which a consensus will have to be obtained and that both matters are open to negotiation.

VI. Do you consider it desirable and practicable that the person liable should be required to provide security by insurance or otherwise ?

We consider it highly desirable. The practical details of how this will be worked will have to be studied. We think that the Convention should provide, as a minimum, that each contracting State will ensure that vessels under its flag are insured against this liability.

présomption de faute réfutable à charge du transporteur. Autrement dit, nous pensons que le fardeau de prouver l'absence de faute devra peser sur le transporteur.

Nous voudrions compléter cette idée en disposant que dans les cas où le pétrole s'est échappé d'un navire à la suite d'une faute par le transporteur tout dommage causé par le pétrole échappé devrait être considéré comme résultant d'une conséquence naturelle et probable de l'échappement. Les problèmes soulevés par le désastre du « TORREY CANYON » posent des questions de compétence, de conséquences directes et indirectes et de conflits entre les systèmes de limitation de responsabilité. Si une réponse satisfaisante peut être donnée à ce problème le système de la responsabilité basée sur la faute pourra être acceptable. Si un système de responsabilité causale était imposé, la Convention pourrait ne pas être ratifiée par beaucoup d'Etats où des flottes de grands navires citernes sont enregistrés. L'utilité de la nouvelle convention serait réduite si elle ne s'applique pas aux plus grands navires citernes du monde.

b) Comme nous l'avons indiqué dans la première partie de cette question nous sommes d'avis que la responsabilité doit être imposée au transporteur. Nous pensons que c'est la solution la plus pratique, étant donné que la plupart des transporteurs maritimes font déjà partie d'une mutuelle couvrant leur responsabilité; ce sont les « Protection and Indemnity Associations ». Les frais supplémentaires résultant de cette assurance n'imposeront pas une charge écrasante à condition que la base de la responsabilité soit raisonnable. Nous avons suggéré un compromis entre la responsabilité causale et la responsabilité aquilienne.

V. La responsabilité doit-elle être limitée ?

Nous pensons que la responsabilité devrait être limitée. Jusqu'à présent nous ne sommes pas parvenus à une conclusion tant en ce qui concerne le montant de la limite de la responsabilité, qu'en ce qui concerne la base de calcul de celui-ci. Nous pensons que ces problèmes doivent faire l'objet d'un accord général et doivent rester ouverts à une discussion.

VI. Estimez-vous souhaitable et possible dans la pratique que la personne responsable soit requise de présenter une garantie sous forme d'une assurance ou autre ?

Nous considérons que cela est hautement souhaitable. Les détails de la réalisation pratique devraient faire l'objet d'une étude. Nous pensons que la convention devrait admettre comme un minimum que l'Etat contractant vérifie que les navires qui battent son pavillon, soient assurés contre cette responsabilité.

VII. Should there be any provision regarding jurisdiction? If so, what court or courts should be given jurisdiction?

We think there will have to be some provision regarding jurisdiction. At this moment we are by no means sure what these provisions should be. If the courts of the State in which the damage is sustained have exclusive jurisdiction and if damage is sustained in more than one State and if liability is limited, there is a remote possibility of courts magnifying their awards of damages to their nationals so that the amount ultimately received from the limitation fund will be equal to the damage which they have sustained.

VIII. Should the cost of protective measures be recoverable? If so, who should be allowed to recover.

We believe that our National Law would not permit a plaintiff, in cases in which compensation would be given for damage, to recover the cost of measures reasonably taken to avert the damage whether these measures were taken by the owner of the property at risk, by a national or local authority acting in the general interest but not under a legal duty, or by a stranger acting purely out of good will. We consider that the cost of protective measures as defined in the first sentence of the commentary, should be recoverable if taken by a) the owner of the property at risk, or b) a national or local authority acting in the general interest, even if under no legal duty.

We are also of opinion that the Convention should provide that all who suffer money damage should be entitled to compensation even if they do not own or occupy any of the shore or coast where the pollution occurs.

4th March, 1968.

Mr. Justice John Kenny, President.

J. Niall McGovern, Honorary Secretary.

VII. Doit-il exister des dispositions relatives à la compétence ? Dans l'affirmative, à quel tribunal, ou tribunaux, doit-on donner la compétence ?

Nous pensons qu'il devrait y avoir quelque disposition relative à la compétence. Pour le moment nous n'avons aucune certitude quant à la nature de ces dispositions. Si les tribunaux de l'Etat où les dommages sont subis ont une compétence exclusive et si les dommages sont subis dans plusieurs pays et, en outre, si la responsabilité est limitée, il se pourrait que les tribunaux gonflent les indemnités accordées à leurs nationaux de manière à ce que le montant des dommages corresponde à celui du fonds de limitation.

VIII. Les dépenses supportées du chef des mesures de protection doivent-elles être recouvrables ? Dans l'affirmative, qui est autorisé à recevoir l'indemnité ?

Nous pensons que notre droit national ne permet pas aux demandeurs dans une action aquilienne de récupérer les frais résultant de mesures prises raisonnablement pour éviter un dommage, que ces mesures aient été prises par le propriétaire de biens en danger, par une autorité nationale ou locale, agissant dans l'intérêt général ou par un tiers agissant par pure bienveillance. Nous sommes d'avis que les frais des mesures de protection telles que définies dans la première phrase du commentaire devraient être récupérables si ces mesures ont été prises par a) le propriétaire de biens en danger ou b) par une autorité nationale ou légale agissant dans l'intérêt général même sans obligation légale.

Nous sommes également d'avis que la Convention devrait disposer que tous ceux qui subissent des dommages matériels ont droit à une indemnisation même s'il ne sont ni propriétaire, ni possesseur de la plage ou de la côte où la pollution s'est produite.

4 mars 1968.

Le Juge John Kenny, Président.

J. Niall McGovern, Secrétaire.

INDEX

« TORREY CANYON »

Replies - Réponses

	Page
TC - 3 Norway - <i>Norvège</i>	2 - 3
TC - 4 Finland - <i>Finlande</i>	10 - 11
TC - 5 Sweden - <i>Suède</i>	18 - 19
TC - 6 Germany - <i>Allemagne</i>	32 - 33
TC - 7 Denmark - <i>Danemark</i>	42 - 43
TC - 8 United Kingdom - <i>Royaume Uni</i>	50 - 51
TC - 9 Netherlands - <i>Pays-Bas</i>	60 - 61
TC - 10 Italy - <i>Italie</i>	66 - 67
TC - 11 Greece - <i>Grèce</i>	76 - 77
TC - 12 Japan - <i>Japon</i>	84 - 85
TC - 13 France - <i>France</i>	90 - 91
TC - 14 Belgium - <i>Belgique</i>	98 - 99
TC - 15 Spain - <i>Espagne</i>	108 - 109
TC - 16 Yugoslavia - <i>Yougoslavie</i>	112 - 113
TC - 17 Argentine - <i>Argentine</i>	120 - 121
TC - 18 Switzerland - <i>Suisse</i>	126 - 127
TC - 19 United States - <i>Etats-Unis</i>	134 - 135
TC - 20 Report of the Working Group - <i>Rapport du Groupe de Travail</i>	144 - 145
TC - 21 Ireland - <i>Irlande</i>	152 - 153
