

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTS

1968

1

ADMINISTRATION

CONVENTIONS 1967

« TORREY CANYON »

« CONTAINERS »

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

ADMINISTRATION

BUREAU PERMANENT

Meeting of 29th November 1967

Report regarding the minutes

1. Structuration of the International Maritime Committee

A. Central bodies

1. In order to facilitate the contacts with the central bodies, any communication can henceforth be sent to a single address : International Maritime Committee, Borzestraat 17, Antwerpen 1, Belgium.

This implies that all correspondence intended for the President or for a member of the Administrative Council will have to be sent to this address, with the exception of personal correspondence.

2. In order to assure a maximum return for this first initiative, the Administrative Council has decided to appoint a salaried secretary who assures a permanence and keeps the records (which do not have a personal character) of the whole of the Administrative Council.

This person is proficient in the two statutory languages; he will carry on his activity under the direction and the responsibility of the President who will be able to delegate some of his prerogatives, if he so desires, and eventually, in a temporary form, to a member of the Administrative Council.

3. The Central Office should imply a complete installation.

However, in order not to burden the C.M.I.'s budget from now onwards, the Council has taken no other initiatives; the Permanent Secretary is temporarily installed in the offices of the Administrative Secretary; a telephone belonging to the C.M.I. is being installed (the telephone number will be shown on the new letter heading as well as the telegraphic address : COMMARINT).

B. International Subcommittees

1. The subcommittees have not always had the benefit of the modernisation and equipment decided on since 1954 in favour of the General Assembly.

2. Relating problems.

BUREAU PERMANENT

Réunion du 29 novembre 1967
Compte rendu du procès-verbal

1. Structuration du Comité Maritime International

A. Organes Centraux

1. Afin de faciliter les contacts avec les organes centraux, toute communication pourra dorénavant être envoyée à une seule adresse : Comité Maritime International, Borzestraat 17, Antwerpen 1, Belgique.

Ceci implique le principe suivant lequel toute correspondance destinée à un membre du Conseil de Gestion devra être envoyée à cette adresse, exception faite des correspondances personnelles.

2. Afin d'assurer un rendement maximum à cette première initiative, le Conseil de Gestion a décidé d'engager un secrétaire appointé qui assure une permanence et conserve les archives (n'ayant pas un caractère personnel) de l'ensemble du Conseil de Gestion.

Cette personne possède les deux langues statutaires; elle exercera ses activités sous la direction et la responsabilité du Président qui pourra déléguer certains de ses pouvoirs, s'il le désire, et éventuellement sous une forme temporaire, à un membre du Conseil de Gestion.

3. Le Bureau Central devrait impliquer une installation complète.

Toutefois, afin de ne pas alourdir, dès à présent, le budget du C.M.I., le Conseil n'a pas pris d'autres initiatives; le Secrétaire Permanent a été installé provisoirement dans les bureaux du Secrétaire Administratif; un téléphone propre au C.M.I. est en voie d'installation (le numéro de téléphone figure au nouveau papier à lettre de même que l'adresse télégraphique : COMMARINT).

B. Commissions internationales

1. Les commissions n'ont pas bénéficié des mesures de modernisation et d'équipement décidées depuis 1954 en faveur de l'Assemblée Générale.

2. Les problèmes connexes.

At the present moment, the fact of accepting to preside a subcommittee sets a financial problem for those who cannot call upon the funds of their National Association.

Moreover, the President who does not live in a country occupying a central geographical position, will hesitate to impose a long journey on the members of his subcommittee.

Besides, some towns do not dispose of the contemplated equipment.

Finally, the deciding of the seat of the subcommittees in Brussels would avoid certain expenses of prestige born by the Associations of the countries where the meetings take place.

3. The Administrative Council is of the opinion that, notwithstanding the expenses implied by the equipment of the subcommittees, this structuration must be adopted; however, the final decision rests with the Bureau Permanent.

C. Subscription to the Documentation of the C.M.I.

1. At the present moment, the C.M.I. publishes, on an average, about 500 pages a year in one takes into account the minutes of the Plenary Conferences.

Until now, a very clear distinction has been made between the minutes of the Plenary Conferences and the preparatory documents, the first having to be paid, the second being distributed free. Moreover, the minutes reproduce practically all the preparatory documents. Now, he who is really interested in the C.M.I. buys the minutes of the Plenary Conferences.

The interest taken in the publication of the documents of the subcommittees was reduced through the fact that all the documents were not drawn up in the two statutory languages. The institution of a Central Office ends this difficiency; henceforth, all the texts will be published in French and in English. This translation work as well as the administrative work implied by the creation of an Information Bulletin will normally be carried out by the new Permanent Secretary.

2. The Bureau Permanent having decided to stop the free distribution of the C.M.I. Documentation, the distribution of these documents will only be able to take place under the form of subscriptions.

The switching from an occasional publication to a regular publication implies the possibility of disposing of information which is up-to-date. Such information is available and deserves divulgation among the C.M.I. members: the decisions of the Administrative Council and of the Bureau Permanent, the progress of the work of the International Subcommittees and their composition, the planned Plenary Conferences, the annual reports of the Associations, the modifications in the ratifications of the Brussels Conventions, in the composition of the National Associations, in the list of Titulary Members.

A l'heure actuelle, le fait d'accepter la Présidence d'une Commission pose un problème financier surtout pour ceux qui ne peuvent faire appel aux fonds de leur Association Nationale.

En outre, le Président qui n'habite pas un pays occupant une position géographique centrale, hésitera à imposer un long voyage aux membres de sa Commission.

Par ailleurs, certaines villes n'offrent pas les équipements envisagés.

Finalement, la fixation du siège des Commissions à Bruxelles éviterait certaines dépenses de prestige supportées par les Associations des pays où les réunions ont lieu.

3. Le Conseil de Gestion estime que, malgré les dépenses que l'équipement des Commission implique, cette structuration doit être adoptée; toutefois, la décision finale appartient au Bureau Permanent.

C. Abonnements à la documentation du C.M.I.

1. A l'heure actuelle, le C.M.I. publie, en moyenne, environ 500 pages par an si l'on tient compte des procès-verbaux des Conférences Plénières.

Jusqu'à présent, une distinction très nette a été faite entre les procès-verbaux des Conférences Plénières et les documents préparatoires, les premiers devant être payés, les seconds étant distribués gratuitement. Par ailleurs, les procès-verbaux reprennent pratiquement tous les documents préparatoires. Or, celui qui s'intéresse vraiment au C.M.I. achète les procès-verbaux des Conférences Plénières.

L'intérêt de la publication des documents des Commissions était réduit par le fait que tous les documents n'étaient pas rédigés dans les deux langues statutaires. La création du Bureau Central met fin à cette lacune; dorénavant, tous les textes seront publiés en français et en anglais.

2. Le Bureau Permanent, ayant décidé la suppression de la distribution gratuite de la documentation du C.M.I., la distribution de ces documents ne pourra se faire que sous forme d'abonnements.

Le passage d'une publication occasionnelle à une publication régulière implique la possibilité de disposer de renseignements offrant un certain caractère d'actualité. Des informations de cette espèce sont disponibles et méritent une divulgation parmi les membres du C.M.I. : les décisions du Conseil de Gestion et du Bureau Permanent, l'avancement des travaux des Commissions Internationales et leur composition, les Conférences Plénières projetées, les rapports annuels des Associations, les modifications dans les ratifications des Conventions de Bruxelles, dans la composition des Associations Nationales, dans la liste des Membres Titulaires.

3. The amount of the subscription has been fixed at Belgian Francs 300,— per year (forwarding by surface mail). The National Associations may group their orders. The service of the subscriptions will be taken care of by the Administrative Secretariat.

2. Regulations regarding the work of the Subcommittees

The Administrative Council has been entrusted with the drafting of a project of regulations for the subcommittees for the next meeting of the Bureau Permanent.

3. Tokyo Conference

The next Plenary Conference of the International Maritime Committee will be held in Tokyo from 30th March to 5th April 1969 at the Prince Hotel. The Japanese Maritime Law Association has commissioned the Japanese Travel Bureau to take care of the accomodation of the participants and Thos. Cook & Son/Wagons-Lits/Cook has been commissioned by this same Association to help the participants with a view to obtain a group tariff on the aeroplanes. We must anticipate that this Travel Agency will get in touch with each Association individually.

3. Le prix de l'abonnement a été fixé à Francs Belges 300,— par an (expédition par la voie maritime). Les Associations Nationales peuvent faire des commandes groupées. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif.

2. Règlement des travaux des Commissions

Le Conseil de Gestion a été chargé d'élaborer un projet de règlement des travaux des Commissions pour la prochaine réunion du Bureau Permanent.

3. Conférence de Tokyo

La prochaine Assemblée Plénière du Comité Maritime International aura lieu à Tokyo du 30 mars au 5 avril 1969 au Prince Hotel. L'Association Japonaise de Droit Maritime a chargé le Japanese Travel Bureau de s'occuper du logement des congressistes. Thos. Cook & Son/Wagons-Lits/Cook a été chargée par cette même Association d'aider les congressistes en vue d'obtenir un tarif groupe à bord des avions. Il faut prévoir que cette Agence de Voyage prendra contact avec chaque Association individuellement.

CONVENTIONS 1967

**INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO
CARRIAGE OF PASSENGER LUGGAGE BY SEA**

DONE AT BRUSSELS ON 27TH MAY 1967

The Contracting Parties,

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

**Have decided to conclude a convention for this purpose, and there-
to agreed as follows :**

Article 1

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

- a) « carrier » includes the shipowner, charterer or operator who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage;
- b) « passenger » means only a person carried in a ship under a contract of carriage;
- c) « ship » means only a sea-going ship;
- d) (1) « luggage » means any article or vehicle carried by the carrier in connection with a passenger's contract of carriage; excluding :
 - 1. articles or vehicles carried under a charter-party or bill of lading;
 - 2. articles or vehicles, if the carriage is governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;
 - 3. live animals;
- (2) « cabin luggage » means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 6 paragraph (1), « cabine luggage » includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

**CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
EN MATIERE DE
TRANSPORT DE BAGAGES DE PASSAGERS
PAR MER**

FAITE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967

Les Parties Contractantes,

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

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

Article 1

Dans la présente Convention les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

- a) « transporteur » comprend le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant du navire, qui, ayant conclu un contrat de transport de passager, s'est engagé à transporter ses bagages;
- b) « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;
- c) « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;
- d) (1) « bagages » signifient tous objets ou véhicules transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passager, à l'exception :
 - 1. d'objets ou véhicules transportés sous l'empire d'une Charte-Partie ou d'un connaissance;
 - 2. d'objets ou véhicules dont le transport est régi par la Convention internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;
 - 3. d'animaux vivants.
- (2) « bagages de cabine » signifient les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine, ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 6 paragraphe (1), « bagages de cabine » comprend les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule.

- e) « carriage » covers the following periods :
- (1) with regard to cabin luggage, the period while the luggage is on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation. In addition, « carriage » covers the period while such luggage is in custody of the carrier or his agent either in a marine station or on a quay or in or on any other port installation, as well as the period during the transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;
 - (2) with regard to all other luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant and agent on shore or on board until the time of re-delivery by the carrier or his agent;
- f) « loss of or damage to luggage » includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;
- g) « international carriage » means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State, if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;
- h) « contracting State » means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if :

- a) the ship is registered in a contracting State or
- b) the contract of carriage has been made in a contracting State, or
- c) the place of departure according to the contract of carriage is in a contracting State.

Article 3

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

- e) « transport » comprend les périodes suivantes :
- (1) en ce qui concerne les bagages de cabine, la période pendant laquelle les bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement. En outre, le « transport » comprend la période pendant laquelle lesdits bagages sont sous la garde du transporteur ou de son préposé soit dans une gare maritime soit sur un quai ou dans une autre installation portuaire, ainsi que durant la période où s'effectue le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce rapport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur.
 - (2) En ce qui concerne tous les autres bagages, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où lesdits bagages ont été rendus par le transporteur ou son préposé.
- f) « perte ou dommage aux bagages » comprend le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager en un délai raisonnable à compter de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient dû être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de grèves ou de lock-out;
- g) « transport international » signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;
- h) « Etat contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque

- a) le navire est immatriculé dans un Etat contractant, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat contractant, ou
- c) d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat contractant.

Article 3

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

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in paragraphe (1) of this Article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for loss of or damage to luggage if the incident which causes the loss or damage occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.
2. Notwithstanding the provisions of Article 3 and of paragraph (1) of this Article, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.
3. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments or works of art.
4. The burden of proving
 - a) the extent of the loss or damage,
 - b) that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of carriageshall lie with the passenger.
5.
 - a) If luggage has been lost or damaged, the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall, subject to paragraphe (5) (b), be presumed unless the contrary is proved.
 - b) If cabin luggage is lost or damaged, the burden of proving such fault or neglect shall lie with the passenger except when the loss or damage arises from, or in connection with, shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

Article 5

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

Article 6

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10.000 F per passenger.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe (1) du présent article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable des pertes ou dommages aux bagages si le fait générateur de la perte ou du dommage a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.
2. Nonobstant les dispositions de l'article 3 et du paragraphe (1) du présent article le transporteur ne sera pas responsable, en ce qui concerne les véhicules, pour perte ou dommage provenant ou résultant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.
3. Sauf convention expresse et par écrit, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres et autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.
4. La preuve :
 - a) de l'étendue de la perte ou du dommage,
 - b) de ce que l'événement qui a causé la perte ou le dommage est survenu au cours du transport, incombe au passager.
5. a) Sous réserve du paragraphe (5) (b), la faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou agents, sera présumée, sauf preuve contraire, en ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages.
 - b) En ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages de cabine, la preuve de cette faute ou négligence incombe au passager, sauf si la perte ou le dommage provient d'un naufrage, un abordage, un échouement, une explosion ou un incendie ou ne soit en relation avec l'un de ces événements.

Article 5

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

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30.000 F per vehicle.
3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned under (1) or (2) shall in no case exceed 16.000 F per passenger.
4. Each franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,6 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.
5. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to a higher limit of liability.
6. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1.500 F in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 F per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.
7. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.
8. The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependents on any distinct occasion.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that the damage would probably result.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9

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

Article 6

1. La responsabilité en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10.000 F par passager.
2. La responsabilité en cas de perte ou de dommages aux véhicules y compris les bagages transportés à l'intérieur ou sur le véhicule est limitée, dans tous les cas à 30.000 F par véhicule.
3. La responsabilité en cas de perte ou de dommages à tout objet autre que ceux énumérés sous les littéras (1) et (2) est limitée dans tous les cas à 16.000 F par passager.
4. Chaque franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par 65,5 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.
5. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée.
6. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.500 F en cas de dommage à un véhicule et 100 F par passager en cas de pertes et dommages aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.
7. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilités prévues au présent article.
8. Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 7

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la respon-

Article 10

1. a) In case of apparent damage to luggage the claimant shall give written notice to the carrier or his agent
 - (i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;
 - (ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery.
 - b) In the case of loss or of damage which is not apparent, such notice must be given within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.
 - c) If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have received the luggage undamaged.
 - d) The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.
2. Actions for damages arising out of loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.
 3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 11

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.
2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.
3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

sabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 9

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

Article 10

1. a) En cas de dommage apparent à des bagages, le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent
 - (i) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;
 - (ii) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.
 - b) En cas de perte ou de dommage non apparent ces protestations doivent être adressées dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.
 - c) Faute de se conformer aux prescriptions de cet article, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.
 - d) Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.
2. Les actions en réparation du préjudice résultant de la perte ou du dommage aux bagages se prescrivent après deux années à partir de la date du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.
 3. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

Article 11

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

Article 12

Except as provided for in Article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the loss or damage purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger, or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, shall be null and void but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 13

1. Prior to the occurrence of the incident which causes the loss or damage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before :
 - a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or
 - c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
2. Any contractual provision which restricts the claimant's choice of jurisdiction beyond that permitted under paragraph (1) shall be null and void, but the nullity of such provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.
3. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 14

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

Article 15

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

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.
3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12

A l'exception de ce qui prévu à l'article 6 (6), toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur de la perte ou du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 13

1. Avant l'événement qui a causé la perte ou le dommage, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, uniquement, soit devant :
 - a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
 - b) le Tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;
 - c) le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.
2. Toute stipulation ayant pour effet de limiter le choix du passager au-delà de ce qui est permis au paragraphe (1) est nulle et non avenue, mais la nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.
3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige est soumis.

Article 14

La présente Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article 1.

Article 16

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

1. not to give effect to this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
2. that in giving effect to this Convention, it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Article 17

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

Article 18

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 17 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.
2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

Article 15

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

Article 16

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

1. de ne pas appliquer la présente Convention, lorsque le passager et les transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
2. en donnant effet à la présente Convention, elle pourra, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriale pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

Article 17

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

Article 18

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 17. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 19

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

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 22

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 21 paragraph (1).

Article 23

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

Article 24

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

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

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

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

Article 20

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

Article 21

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 22

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unes ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entre en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 21 paragraphe (1).

Article 23

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

Article 24

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté, ou dont ils assurent les relations internationales, ceux auxquels s'applique la présente Convention.
La Convention sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.
2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question.

Article 25

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

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 19, 20 and 22.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 21.
3. The notifications with regard to Articles 18 and 24.
4. The denunciations received in accordance with Article 23.

Article 26

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

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

Article 25

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

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 19, 20 et 22.
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 21.
3. Les notifications faite en exécution des articles 18 et 24.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 23.

Article 26

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

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

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

CONVENTION
RELATING TO REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF
VESSELS UNDER CONSTRUCTION

done at Brussels on 27th May 1967

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to registration of rights in respect of ships under construction,

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

Article 1

The Contracting States undertake that their national law shall contain provisions permitting the registration in accordance with the provisions of this Convention, in an official public register established by or under the control of the State, of the rights set out in Article 5 in respect of vessels which are to be or are being constructed within their territories.

The registration of such rights may be restricted to vessels which, under the national law of the State of registration, will be of a type and size making them eligible, when completed, for registration as sea-going vessels.

Article 2

The Contracting States may restrict registration of such rights to cases where vessels are to be or are being constructed for a foreign purchaser.

The Contracting States shall allow registration of rights in respect of vessels which are to be or are being constructed irrespective of the nationality or domicile of the applicant. However, the foregoing shall not effect any provision of the national law of the State of registration restricting the acquisition of such rights by aliens or for controlling shipbuilding.

The effects of registrations under the provisions of this Convention as regards the national status of any vessel shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed.

CONVENTION
RELATIVE A L'INSCRIPTION DES DROITS RELATIFS AUX
NAVIRES EN CONSTRUCTION

faite à Bruxelles le 27 mai 1967

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles relatives à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction.

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

Article 1

Les Etats Contractants s'engagent à ce que leur législation nationale comporte les dispositions permettant l'inscription, conformément aux règles de la présente Convention, dans un registre public officiel tenu par l'Etat ou placé sous son contrôle, des droits énumérés à l'Article 5 de la présente Convention, relatifs aux navires dont la construction sur leur territoire est décidée ou en cours.

L'inscription de ces droits peut être limitée aux bâtiments d'un type et d'un tonnage tels que, d'après la législation nationale de l'Etat où l'inscription est requise, ces bâtiments soient, après achèvement, susceptibles d'immatriculation comme navires.

Article 2

Les Etats Contractants peuvent limiter l'inscription de ces droits aux navires dont la construction est décidée ou en cours pour le compte d'un acheteur étranger.

Les Etats Contractants autoriseront l'inscription des droits relatifs aux navires dont la construction est décidée ou en cours, quels que soient la nationalité et le domicile de la personne requérant l'inscription. Ceci toutefois sera sans incidence sur les dispositions de la législation de l'Etat de l'inscription qui limitent l'acquisition desdits droits par des étrangers, ou réglementent la construction du navire.

Les effets de l'inscription effectuée en vertu de la présente Convention, quant à la nationalité d'un navire, sont déterminés par la législation de l'Etat dans lequel la construction du navire est décidée ou en cours.

Article 3

No right in respect of a vessel which is to be or is being constructed within the territory of a Contracting State shall be admissible for registration in any other Contracting State.

Article 4

Registration of rights in respect of a vessel which is to be or is being constructed shall be permitted when a contract for the building of a properly specified vessel has been executed or the builder declares that he has decided to build such a vessel for his own account.

However, the national law may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent constructional work has been performed in the place of launching.

Article 5

Titles to and mortgages and « hypothèques » on a vessel which is to be or is being constructed shall, on application, be entered in the register.

Article 6

The effects of the registration of the rights set out in Article 5, including the ranking of mortgages and « hypothèques » between themselves, shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where the enforcement takes place.

Article 7

The ranking between registered mortgages and « hypothèques » on vessels under construction on the one hand and liens and rights of retention on such vessels on the other hand shall be determined according to the rules applicable to vessels registered after completion.

Article 8

The national law may provide that the registered rights on a vessel under construction shall attach to materials machinery and equipment which are within the precincts of the builder's yard and which by marking or other means are distinctly identified as intended to be incorporated in the vessel.

Article 3

Aucun Etat Contractant n'autorisera sur son territoire l'inscription de droits relatifs à un navire dont la construction sur le territoire d'un autre Etats Contractant est décidée ou en cours.

Article 4

L'inscription des droits relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours est autorisée dès qu'un contrat pour la construction d'un navire bien déterminé a été signé ou que le constructeur déclare qu'il a décidé de construire pareil navire pour son propre compte.

Toutefois, la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou qu'un travail de construction équivalent ait été exécuté à l'endroit où le navire doit être lancé.

Article 5

Les droits de propriété et hypothèques et « mortgages » relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours sont, sur demande, inscrits au registre.

Article 6

Les effets de l'inscription des droits énumérés à l'article 5, y compris le rang entre eux des hypothèques et « mortgages », sont déterminés par la législation de l'Etat où la construction est décidé ou en cours; toutefois, sous réserve des dispositions de la présente Convention, les procédures de mise en œuvre de ces droits sont régies par la législation de l'Etat où ces procédures ont lieu.

Article 7

L'ordre de préférence entre les hypothèques et « mortgages » inscrits sur des navires en construction, d'une part, et, d'autre part, les privilèges et droits de rétention sur ces navires, est déterminé selon les règles qui sont applicables aux navires immatriculés après achèvement.

Article 8

La législation nationale peut disposer que les droits inscrits sur un navire en construction couvriront les matériaux, machines et appareils qui se trouvent dans l'enceinte du chantier et qui sont distinctement identifiés, par des marques ou autres procédés, comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Article 9

The rights set out in Article 5 which are registered in one of the Contracting States in accordance with the national law of such State, and the priority thereby obtained, shall be recognized in all other Contracting States.

Article 10

No Contracting State shall permit, except in the case of forced sale, the deregistration of the rights set out in Article 5 without the written consent of the holders of such rights.

A vessel which is being or has been constructed in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State unless a certificate has been issued by the former State to the effect that the rights registered pursuant to Article 5 have been deregistered or that such rights will be deregistered on the day when the vessel is registered.

Article 11

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

Article 12

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 11 of the Convention. The other contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.
2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 13

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

Article 9

Les droits énumérés à l'Article 5 qui sont inscrits dans l'un des Etats Contractants en conformité avec la législation nationale de cet Etat, et le rang qui leur est attribué par celle-ci, sont reconnus par tous les autres Etats Contractants.

Article 10

Aucun Etat Contractant n'autorisera, sauf en cas de vente forcée, la radiation de droits énumérés à l'Article 5 de la présente Convention sans l'accord écrit des bénéficiaires de ces droits.

Un navire construit ou en construction dans un Etat Contractant ne peut être admis à l'immatriculation dans un autre Etat Contractant que si un certificat a été délivré par le premier Etat, attestant que l'inscription qui aurait été effectuée en vertu de l'Article 1 de la présente Convention a été radiée, ou qu'elle sera radiée à la date de l'immatriculation du navire.

Article 11

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

Article 12

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 11. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 13

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

Article 14

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

Article 15

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.
2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 16

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 15 (1).

Article 17

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

Article 18

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which, among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.
The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.
2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by

Article 14

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

Article 15

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 16

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations-Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 15 (1).

Article 17

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

Article 18

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté ou dont ils assurent les relations internationales, ceux auxquels s'applique la présente Convention.
La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.
2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser

notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

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

Article 19

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

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 13, 14 and 16.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 15.
3. The notifications with regard to Articles 12 and 18.
4. The denunciations received in accordance with Article 17.

Article 20

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question.

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

Article 19

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

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 13, 14 et 16.
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 15.
3. Les notifications faites en exécution des articles 12 et 18.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 17.

Article 20

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

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

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO
MARITIME LIENS AND MORTGAGES

done at Brussels on 27th May 1967

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to maritime liens and mortgages.

Have resolved to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows :

Article 1

Mortgages and « hypothèques » on sea-going vessels shall be enforceable in Contracting States provided that :

- a) such mortgages and « hypothèques » have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;
- b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and
- c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or « hypothèque » has been effected or that it has been issued to bearer, the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and « hypothèques ».

Article 2

The ranking of registered mortgages and « hypothèques » as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES AUX
PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

faite à Bruxelles le 27 mai 1967

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes,

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

Article 1

Les hypothèques et « mortgages » sur les navires sont reconnus dans les Etats Contractants à condition que :

- a) ces hypothèques et « mortgages » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé;
- b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur;
- c) et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du « mortgage » ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur, la somme garantie ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'inscription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques et « mortgages » inscrits.

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits et, sous réserve des dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and « hypothèques ».
2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless :
 - a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or
 - b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel :
 - i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;
 - ii) port, canal and other waterway dues and pilotage dues;
 - iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
 - iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
 - v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.

The word « owner » mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. iii) and iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and « hypothèques », and no other claim shall

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11, aucun Etat Contractant n'autorisera la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.
2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que si le premier Etat a délivré :
 - a) soit un certificat attestant que le navire a été radié;
 - b) soit un certificat attestant que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu.

Article 4

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire :
 - i) les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire;
 - ii) les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage;
 - iii) les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
 - iv) les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
 - v) les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

Le terme « propriétaire », au sens du présent article, comprend le locataire coque-nue et tout autre affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances, visées au paragraphe 1. iii) et iv) du présent article, qui proviennent ou résultent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 5

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ont priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit n'est

take priority over such maritime liens or over mortgages and « hypothèques » which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.
3. The maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph (1) of Article 4 shall rank *pari passu* as between themselves.
4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens of rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.
2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of
 - a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or
 - b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession,

such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or « hypothèques ». Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mort-

préféré ni à ces privilèges, ni aux hypothèques et « mortgages » répondant aux exigences de l'article 1, mises à part les dispositions de l'article 6, paragraphe 2.

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent; cependant, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et les contributions aux avaries communes ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à ces privilèges ont été accomplies.
3. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas (i), (ii), (iii) et (iv) du paragraphe 1^{er} de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.
4. Les privilèges maritimes énumérés à l'alinéa (v) du paragraphe (1) de l'article 4, prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes sont considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes; les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont considérées comme étant nées à la date à laquelle ces opérations sont achevées.

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder des privilèges ou des droits de rétention pour garantir des créances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 4. Ces privilèges prendront rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après tous les hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1; ces droits de rétention ne pourront empêcher ni de poursuivre l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou des hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1, ni de livrer le navire à celui qui l'aura acquis à la suite de cette procédure d'exécution.
2. Au cas où serait accordé un privilège ou un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession
 - a) d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire,
 - b) ou d'un réparateur de navires, pour garantir des créances résultant des réparations du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession,

ce privilège ou ce droit de rétention prendra rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 mais pourra être admis à primer les hypothèques et « mortgages ». Ce privilège ou droit de rétention pourra être exercé sur le navire nonobstant tout hypo-

gage or « hypothèque » on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.
2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.
2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim securing by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State, the competent authority of such State shall give, or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to :

- a) all holders of registered mortgages and « hypothèques » which have not been issued to bearer;
- b) such holders of registered mortgages and « hypothèques » issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority;
- c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

thèque ou « mortgage » inscrit sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur, selon le cas.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privilèges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affréteur, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 sont éteints à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance de la créance garantie, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcée.
2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption; toutefois, ce délai ne court pas tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire.

Article 9

La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance emporte simultanément la transmission du privilège.

Article 10

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit la date et le lieu de vente :

- a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur;
- b) aux bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances ont été signifiées à ladite autorité;
- c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that :
 - a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and
 - b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and « hypothèques » in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.
3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

Article 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to alle sea-going vessels registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et « mortgages » à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges et autres charges de quelques nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois :
 - a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat Contractant;
 - b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

Aucune charte-partie ou contrat confèrent le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes du présent article.

2. Les dépens taxés par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix seront payés en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de rétention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.
3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente, délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées, et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat où a lieu la vente. Sur production de ce certificat, le conservateur sera tenu de radier tous les hypothèques et « mortgages » inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

Article 12

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ses dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Article 13

For the purposes of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themselves.

Article 14

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

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation;
2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of seagoing ships, signed at Brussels on the 10th Octobre 1957.

Article 15

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

Article 16

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 15 of the Convention. The other Contracting Party shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.
2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention
 - d'une part n'impose que des droits soient attribués sur ou contre eux;
 - d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

Article 13

En vue de l'application des dispositions des articles 3, 10 et 11 de la présente Convention, les autorités compétentes des Etats Contractants seront habilitées à correspondre directement entre elles.

Article 14

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette Convention, émettre les réserves suivantes :

1. de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi ou en incluant les dispositions de la présente Convention dans sa législation nationale suivant une forme nationale suivant une forme appropriée à cette législation;
2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Article 15

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

Article 16

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 15. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 17

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

Article 18

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

Article 19

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.
2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 20

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 19 (1).

Article 21

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

Article 22

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

Article 17

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

Article 18

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

Article 19

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 20

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations-Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 19 (1).

Article 21

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

Article 22

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

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

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

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

Article 23

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

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 17, 18 and 20.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 19.
3. The notifications with regard to Articles 14, 16 and 22.
4. The denunciations received in accordance with Article 21.

Article 24

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

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

Article 25

In respect of the relations between States which ratify this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on April 10th, 1926.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

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

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

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

Article 23

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

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 17, 18 et 20.
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 19.
3. Les notifications faites en exécution des articles 14, 16 et 22.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 21.

Article 24

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

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

Article 25

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et protocole de signature, signés à Bruxelles le 10 avril 1926.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

PROTOCOL
TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO
ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA

signed at Brussels on 23rd September 1910
done at Brussels on 27th May 1967

The Contracting Parties,

Considering that it is desirable to amend the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on 23rd September 1910,

Have agreed as follows :

Article 1

Article 14 of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on 23rd September 1910, shall be replaced by the following :

« The provisions of this Convention shall also apply to assistance or salvage services rendered by or to a ship of war or any other ship owned, operated or chartered by a State or Public Authority.

A claim against a State for assistance or salvage services rendered to a ship of war or other ship which is, either at the time of the event or when the claim is brought, appropriated exclusively to public non commercial service, shall be brought only before the Courts of such State.

Any High Contracting Party shall have the right to determine whether and to what extent Article 11 shall apply to ships coming within the terms of the second paragraph of this Article ».

Article 2

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 27th May 1967, and by any State represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

PROTOCOLE
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE
ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

signée à Bruxelles le 23 septembre 1910
fait à Bruxelles le 27 mai 1967

Les Parties Contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910,

Sont convenues des dispositions suivantes :

Article 1

L'article 14 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aussi aux services d'assistance ou de sauvetage rendus par ou à un bâtiment de guerre ou un navire d'Etat ou un navire exploité ou affrété par un Etat ou une personne de droit public.

Les actions contre un Etat pour services d'assistance ou de sauvetage rendus à un bâtiment de guerre ou à un navire exclusivement affecté, lors de l'événement ou de l'introduction de l'instance, à un service public non commercial, ne seront portées que devant les tribunaux de cet Etat.

Chaque Haute Partie Contractante se réserve le droit de déterminer si, et dans quelle mesure, l'article 11 sera rendu applicable aux navires visés au deuxième alinéa du présent article ».

Article 2

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 27 mai 1967, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 3

1. This Protocol shall be ratified.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 4

1. This Protocol shall come into force one month after the deposit of five instruments of ratification.
2. This Protocol shall come into force, in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, one month after the date of deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 5

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.
2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
4. The Protocol shall come into force in respect of the acceding State one month after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Protocol as established by Article 4 (').

Article 6

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.
3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 7

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

Article 3

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 4

1. Le présent Protocole entrera en vigueur un mois après la date du dépôt de cinq instruments de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant le Protocole après le cinquième dépôt, le présent Protocole entrera en vigueur un mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 5

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.
2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
4. Le Protocole entrera en vigueur pour l'Etat adhérent un mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du Protocole telle qu'elle est fixée à l'article 4 (°).

Article 6

1. Chacun des Etats contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.
3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 7

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté ou dont ils assurent les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole. Le

The Protocol shall one month after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.
3. Any Contracting State which has made a declaration under § 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 8

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States parties to the Convention, of the following :

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 2, 3 and 5.
2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 4.
3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 7.
4. The denunciations received in accordance with Article 6.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Protocol.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Protocole sera applicable aux dits territoires un mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement Belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.
3. Tout Etat Contractant qui a souscrit une déclaration au titre du § 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation; elle vaudra également pour la Convention.

Article 8

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 2, 3 et 5.
2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 4.
3. Les notifications au sujet de l'application territoriales faites en exécution de l'article 7.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 6.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

FINAL DRAFT
OF THE PROTOCOL TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO
BILLS OF LADING

signed at Brussels, on 25th August 1924
done at Brussels on 27th May 1967

Article 1

§ 1. In Article 3, paragraph 4 shall be added :

« However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith ».

§ 2. In Article 3, paragraph 6, sub-paragraph 4 shall be deleted and replaced by :

« Subject to paragraph 6*bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen ».

§ 3. In Article 3, after paragraph 6 shall be added the following paragraph 6*bis* :

« An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself ».

Article 2

(§ 1. *Discussion of this paragraph has been postponed*).

§ 2. In Article 4, paragraph 5, shall be added the following :

PROJET DEFINITIF
DU PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA
CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE
CONNAISSEMENT

*signée à Bruxelles le 25 août 1924
fait à Bruxelles le 27 mai 1967*

Article 1

§ 1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

« Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi ».

§ 2. A l'article 3, § 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toutes responsabilités quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action ».

§ 3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6bis, libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation ».

Article 2

(§ 1. *La discussion sur ce paragraphe est ajournée.*)

§ 2. A l'article 4, paragraphe 5, il y a lieu d'ajouter la disposition suivante :

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

§ 3. In Article 4, paragraph 5, shall be added the following :

« Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result ».

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article *4bis* :

- « 1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort ».
- « 2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention ».
- « 3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention ».
- « 4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result ».

Article 4

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following :

« This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage ».

Article 5

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following :

(Discussion of this Article has been postponed).

Final clauses

(Discussion of these clauses has been postponed).

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

§ 3. A l'article 4, paragraphe 5, il y a encore lieu d'ajouter l'alinéa suivant :

« Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article *4bis* libellé comme suit :

- « 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle ».
- « 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention ».
- « 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention ».
- « 4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

Article 4

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

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

Article 5

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

(La discussion sur cet article est ajournée).

Clauses finales

(La discussion sur ces clauses est ajournée).

« TORREY CANYON »

1 & 2

(TC - 1 & tra.)

(TC - 2 & tra.)

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

« TORREY CANYON »

PRELIMINARY REPORT

made by the Chairman of the International Subcommittee

INTRODUCTORY

1. This enquiry arises out of the wreck of the « TORREY CANYON ». The relevant facts about this can be stated shortly. The « TORREY CANYON » was a single screw tanker built in 1959 of 61,263 gross tons and 48,437 net tons registered with a deadweight capacity of 120,890 tons on her winter marks; her dimensions were 974 ½ feet in overall length, 125 ½ feet in beam and 69 feet in depth. She was registered by the Republic of Liberia and owned by a Liberian company. On February 18, 1967 she left the Persian Gulf loaded with 119,328 tons of crude oil shipped by B.P. Trading Limited of the United Kingdom, her ultimate destination being Milford Haven, England. On March 18 she went aground on the Seven Stones reef between the Scilly Isles and Lands End. In the opinion of the Board of Investigation set up by the Liberian Government, the stranding was due solely to the negligence of the master.

2. The stranding damaged many of the cargo tanks and by March 20 it was estimated that 30,000 tons of oil had spilled into the sea. On March 25 oil began to arrive on the Cornish beaches, 100 miles of coastline being affected. On March 26 high seas and strong winds caused the ship to break her back, releasing, it is estimated, a further 30,000 tons of crude oil. Between March 28 and 30 the ship was bombed by British Naval and Air Forces in order to open the remaining tanks and release the rest of the oil into the sea. The oil was then set on fire by dropping aviation fuel, napalm and sodium chlorate devices; and it is believed that all the oil in the vicinity of the wreck was destroyed by March 30.

3. Immediately after the news of the grounding, the British Government inaugurated protective measures. These consisted chiefly of the use of detergents, the erection of booms and the removal of oil from the surface by mechanical suction and sweeping. The chief of these was

COMMISSION INTERNATIONALE

« TORREY CANYON »

RAPPORT PRELIMINAIRE

rédigé par le Président de la Commission Internationale

INTRODUCTION

1. L'affaire du « TORREY CANYON » étant à l'origine de la présente étude, on nous permettra de l'absorber par un bref résumé des faits. Construit en 1959, le « TORREY CANYON » était un pétrolier à hélice unique de 61.263 tonneaux de jauge brute et 48.437 tonneaux de jauge nette, ayant un port en lourd de 120.890 tonnes à ses marques d'hiver, et mesurant 974 ½ pieds de longueur hors tout, 125 ½ pieds de large, avec un creux de 69 pieds. Il était immatriculé dans la République du Libéria et appartenant à une compagnie libérienne. Ce bâtiment, qui avait quitté le golfe Persique à destination de Milford Haven, Angleterre, le 18 février 1967 avec un chargement de 119.328 tonnes de pétrole brut expédié par la B.P. Trading Limited du Royaume-Uni, s'échoua le 18 mars sur le récif des Seven Stones entre les îles Sorlingues et le cap de Lands End. De l'avis de la commission d'enquête instituée par le Gouvernement du Libéria, l'échouement était dû exclusivement à la négligence du capitaine.

2. Lors de l'échouement, un grand nombre de citernes à cargaison furent endommagées et, le 20 mars, on estimait que 30.000 tonnes d'hydrocarbures s'étaient déversées dans la mer. Le 25 mars, les hydrocarbures atteignaient les plages de Cornouailles, polluant le littoral sur 100 miles. Le 26 mars, l'arrière du navire se brisait sous l'effet d'une mer houleuse et d'un vent violent, déversant à la mer encore 30.000 tonnes de brut environ. Entre le 28 et le 30 mars, les forces navales et aériennes britanniques bombardèrent le bâtiment de manière à ouvrir les citernes demeurées intactes et à déverser à la mer les hydrocarbures restants. Après quoi, elles mirent le feu au pétrole en l'arrosant d'essence d'aviation, de napalm et de produits à base de chlorate de sodium. On estime que le 30 mars, tous les hydrocarbures se trouvant à proximité de l'épave avaient été détruits.

3. Dès qu'il apprit l'échouement, le Gouvernement britannique commença à prendre des mesures de protection, consistant pour l'essentiel à utiliser des détergents, à mettre en place des barrages flottants et à enlever les hydrocarbures flottant à la surface par suction et balayage mécaniques, les détergents restant toutefois l'arme principale.

the use of detergents. At the peak of the operation 53 ships were employed and 90,000 gallons of detergent used daily. The British Government put the cost of these operations, including the bombing of the ship, at £ 1,600,000. No detailed assessment has yet been made of the damaged property, but it is thought that the total of all claims may reach £ 6,000,000. Oil also reached the coasts of Brittany where it did considerable damage; French claims have not yet been quantified. The « Limitation Tonnage » of the « TORREY CANYON » under the 1957 Convention was 59,350 tons and on the assumption that only property damage occurred, the limitation fund would be \$ 4,746,000. Thus the limitation fund would cover the British Government's claim for the cost of protective measures, but would leave only a negligible surplus available to meet claims by property owners.

4. The British Government requested IMCO to consider the problems raised by the « TORREY CANYON » and to initiate action for the future. The Council of IMCO met on May 4 and tabulated a number of matters for urgent study and report. These cover mainly safety and preventive measures and the only matter with which the C.M.I. is concerned is Item 16 which is as follows :

« All questions relating to the nature (whether absolute or not), extent and amount of liability of the owner or operator of a ship or the owner of the cargo (jointly or severally) for damage caused to third parties by accidents suffered by the ship involving the discharge of persistent oils or other noxious or hazardous substances and in particular whether it would not be advisable :

- (a) to make some form of insurance of the liability compulsory;
- (b) to make arrangements to enable Governments and injured parties to be compensated for the damage due to the casualty and the costs incurred in combating pollution in the sea and cleaning polluted property. »

On May 26 the Bureau Permanent of the C.M.I. resolved to set up an International Subcommittee to study the liability problems arising from the « TORREY CANYON » incident and to work in co-operation with IMCO. IMCO set up an Ad-Hoc Legal Committee which met on June 21 and agreed that in regard to Item 16 the C.M.I. should be asked to co-operate. A joint meeting from representatives of the two bodies has been arranged for September 25. Accordingly, this meeting of the International Subcommittee has been called so that it may direct how the C.M.I. enquiry is to be organized, particularly in relation to co-operation with IMCO; and the purpose of this paper is to provide some material to enable a preliminary view to be taken of the problems involved.

Au plus fort des opérations, on utilisait 53 navires et 90.000 gallons de détergent par jour. Selon le Gouvernement britannique, le coût des opérations, y compris le bombardement du navire, se chiffre à 1.600.000 Livres. On n'a pas encore évalué avec précision les dommages aux biens, mais on estime que les demandes d'indemnisations pourraient s'élever à quelque 6.000.000 de Livres. Les hydrocarbures atteignirent également les côtes de Bretagne où ils causèrent des dégâts considérables mais l'on ignore encore le montant des demandes françaises d'indemnisations. Le tonnage du « TORREY CANYON » aux fins d'application de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité étant de 59.350 tonneaux, le fonds de responsabilité limitée serait de 4.746.000 dollars si l'incident n'avait causé que des dommages matériels. C'est dire que ce fonds permettrait de régler les indemnités dues au Gouvernement britannique du chef des mesures de protection prises par lui mais qu'il ne resterait qu'un excédent négligeable pour satisfaire aux demandes des propriétaires lésés.

4. Le Gouvernement britannique a prié l'OMCI d'étudier les problèmes soulevés par l'affaire du « TORREY CANYON » et de prendre des mesures pour l'avenir. Le Conseil de l'Organisation réuni à cet effet le 4 mai a dressé une liste des questions à étudier d'urgence. Ces questions portent essentiellement sur les mesures de sécurité et autres mesures préventives à prendre et seul le point 16, qui est libellé comme suit, intéresse le CMI.

« Toutes questions ayant trait à la nature, absolue ou non, à l'étendue et au montant de la responsabilité, conjointe ou individuelle, du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou du propriétaire de la cargaison pour les dommages subis par des tiers du fait d'un accident survenu au navire au cours duquel se sont déversés des hydrocarbures persistants ou autres matières nocives ou dangereuses et, en particulier, opportunité des mesures suivantes :

- (a) rendre obligatoire une certaine forme d'assurance-responsabilité.
- (b) Faire en sorte que les Gouvernements et personnes lésées puissent être indemnisés des dommages causés par l'accident ainsi que des dépenses engagées pour lutter contre la pollution en mer et nettoyer les biens pollués. »

Le 26 mai, le Bureau Permanent du Comité Maritime International a décidé de créer une commission internationale chargé d'étudier les questions de responsabilité posées par l'affaire du « TORREY CANYON » et de travailler en collaboration avec l'OMCI. Cette organisation a pour sa part créé un Comité juridique ad hoc qui s'est réuni le 21 juin et a décidé d'inviter le CMI à collaborer aux travaux concernant le point 16 précité. Une réunion des représentants des deux organismes étant prévue pour le 25 septembre, la Commission internationale a été constituée pour définir la manière dont doit être conduite l'enquête du CMI, et notamment la collaboration avec l'OMCI. Ceci étant, le

OBJECT OF THE ENQUIRY

5. It is convenient to begin by concentrating thought on the problems that arise directly out of the « TORREY CANYON » incident, that is, the danger of pollution by crude oil; though plainly at a later stage it will be necessary to consider whether the solution devised for this problem can be applied to damage other than pollution and to cargoes other than crude oil. The first question for the Committee therefore seems to be whether damage by oil pollution is something that is adequately covered by existing conventions; and whether the damage done by the « TORREY CANYON » is to be distinguished from damage that may arise out of other maritime casualties only by its size and not by its nature. Is there in short a need for a new convention introducing new principles? If this question is answered in the affirmative, then the second object of the enquiry will be to determine in broad outline what new principles ought to be introduced.

6. As the Committee will know, this is not a new type of enquiry. It has already been undertaken in relation to nuclear material. The three principal conventions (with two of which the C.M.I. has been directly concerned) on this topic are :

- i. The PARIS CONVENTION on third party liability in the field of nuclear energy of 29 July, 1960 with a supplementary convention signed in Brussels on 31 January, 1963.
- ii. The BRUSSELS CONVENTION on the liability of operators of nuclear ships of 25 May 1962; and
- iii. The VIENNA CONVENTION on civil liability for nuclear damage of 21 May, 1963.

A reading of these conventions will show the fundamental matters to be settled if new principles of liability are introduced. Some of these matters are specifically mentioned in Item 16 set out above. For preliminary purposes the matters that require study can be catalogued as follows :

1. Nature of Liability : Strict or based on fault ?
2. Compulsory Insurance :
3. Limitation of Liability :
4. Jurisdiction over claims :
5. Scope of any new convention : in relation to
 - a) area included i.e. high seas only or including territorial waters
 - b) material carried or damage done.

présent document a pour objet de fournir les éléments qui permettront de se faire une idée préliminaire des problèmes en cause.

OBJET DE L'ETUDE

5. Il convient pour plus de commodité d'aborder cette étude en se concentrant sur les problèmes qui découlent en ligne directe de l'affaire du « TORREY CANYON », c'est-à-dire sur la menace de pollution par le pétrole brut. Il est cependant évident qu'il faudra, à un stade ultérieur, étudier si la solution apportée à ce problème peut s'appliquer à des dégâts autres que la pollution et à des cargaisons autres que le pétrole brut. La question qui se pose au Comité semble donc être de savoir si les Conventions en vigueur suffisent à couvrir le cas des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et si les dommages causés par le « TORREY CANYON » se distinguent de ceux qui pourraient l'être par d'autres accidents maritimes, en raison de son importance seulement et non de sa nature. Est-il, en d'autres termes, besoin d'une convention nouvelle posant des principes nouveaux ? Dans l'affirmative, l'étude proposée aurait un deuxième objet, à savoir définir dans leurs grandes lignes ces principes nouveaux.

6. Cette étude, le Comité s'en rend compte, n'est pas d'un genre nouveau. Elle a déjà été entreprise à propos des matières nucléaires et il existe, à ce sujet, trois conventions principales — à l'élaboration de deux desquelles le CMI a été directement intéressé — à savoir :

- i. la Convention de PARIS sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, et la Convention complémentaire signée à Bruxelles le 31 janvier 1963;
- ii. la Convention de BRUXELLES relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires du 25 mai 1962;
- iii. la Convention de VIENNE relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963.

En se reportant à ces Conventions, on verra quelles sont les questions fondamentales à résoudre si l'on juge utile d'introduire des principes nouveaux en matière de responsabilité. Certaines sont explicitement citées dans le point 16 de l'OMCI et on peut, à titre préliminaire, dresser la liste suivante des sujets d'étude :

1. Nature de la responsabilité : objective ou basée sur la notion de faute ?
2. Institution d'une assurance obligatoire
3. Limitation de la responsabilité
4. Détermination de la juridiction compétente pour les actions en réparation
5. Champ d'application de toute convention nouvelle :
 - a) Quant à l'étendue, c'est-à-dire la haute mer seulement ou également les eaux territoriales.

6. Assessment of Damage.

There will be minor points which it will be useful to indicate without examination at this stage.

7. The first question is then whether there is any need for a new system of liability. Crude oil is not dangerous in the sense that nuclear material is dangerous. When carried in a tanker, it is not capable of causing damage unless it escapes as a result of a maritime accident, such as collision, stranding or jettisoning in heavy weather. The damage that it causes is mainly damage to property on shore which is not different in character from the damage that can be done by negligent navigation to harbour installations. Is there any need then for enlarging the existing framework of law which covers damage done by ships? If there is, it can only be to introduce new principles, such as strict liability and compulsory insurance. And if such principles are introduced, will it not be asked why, of all the consequences that may arise from accidents at sea, pollution by crude oil is singled out for special treatment?

8. As against this it can be argued that pollution by crude oil has three features which distinguish it from ordinary maritime damage. The first is that the carriage of crude oil in quantity amounts to what has come to be called an ultra-hazardous activity. It is not the nature of the cargo that counts but the nature of the activity. It is not the sort of risk that counts but the sort of damage that may happen. Discussing the expression « ultra-hazardous activity » in his work on Ultra Hazardous Liability Dr. Jenks says :

« It does not imply that the activity is ultra-hazardous in the sense that there is a high degree of probability that the hazard will materialise, but rather that the consequences in the exceptional and perhaps quite improbable event of the hazard materialising may be so far-reaching that special rules concerning the liability for such consequences are necessary if serious injustice and hardship are to be avoided. »

On this way of looking at it, the question is a practical one, namely, whether the existing rules are adequate. The existing framework covers a comparatively close world of shipowners and cargo-owners with a small minority of « outsiders », such as passengers and harbour authorities. The damage and risk is all insurable, the classes of potential sufferers are limited and they are all persons for whom insurance is easily available. The potential victims of pollution on the scale of the « TORREY CANYON » on the other hand are numerous and heterogeneous — local authorities, hotel keepers, amusement proprietors with beach installations, market gardeners and small property owners of any sort; and the sort of damage is uninsurable.

b) Quant à l'objet, c'est-à-dire les matières transportées ou les dommages causés.

6. Evaluation des dommages.

A ces questions s'ajoutent un certain nombre de points de moindre importance qu'il serait utile d'indiquer sans pour autant les examiner au stade actuel.

7. Il convient, en premier lieu, de se demander s'il faut vraiment prévoir un système nouveau de responsabilité. Le pétrole brut n'est pas dangereux au sens où le sont les matières nucléaires. Lorsque le transport s'effectue par navire-citerne, il n'est pas de nature à causer des dommages, à moins qu'une fuite ne survienne à la suite d'un accident en mer tel qu'abordage ou échouement, ou que le mauvais temps n'oblige à jeter la cargaison par dessus-bord. Les dommages causés qui affectent essentiellement des biens situés à terre, ne diffèrent alors pas en nature de ceux que les installations portuaires peuvent subir du fait de négligences de navigation. Dans ces conditions, faut-il vraiment élargir le cadre juridique créé pour couvrir les dommages imputables aux navires ? Si tel est le cas, cela ne peut se faire qu'en posant des principes nouveaux tels que la responsabilité objective et l'assurance obligatoire. D'aucuns ne demanderont-ils pas alors pourquoi, de toutes les conséquences que peuvent avoir les accidents en mer, on a choisi la pollution, à l'exclusion de toutes les autres, pour lui appliquer un régime particulier ?

8. A cet argument, on peut opposer que la pollution due au pétrole brut se distingue par trois traits des dommages maritimes usuels. Le premier est que le transport du pétrole brut en quantité constitue ce que l'on en est venu à appeler une activité ultra-dangereuse. C'est la nature de l'activité et non celle de la cargaison qui entre en ligne de compte, et c'est la nature du dommage éventuel plutôt que la nature du risque qui importe. Etudiant l'expression « activité ultra-dangereuse » dans son ouvrage sur la responsabilité liée à l'exercice d'une telle activité, M. Jenks précise notamment :

« Ceci ne signifie pas que l'activité considérée soit extrêmement dangereuse en ce sens qu'il y a de très fortes chances pour que le péril se concrétise. Cela veut plutôt dire que si cette éventualité exceptionnelle et sans doute tout à fait improbable se produisait, les conséquences pourraient en être si étendues qu'il faut, pour y faire face, instituer un régime spécial en matière de responsabilité afin d'éviter toute injustice ou difficulté grave. »

Dans cette perspective, on se trouve devant une question pratique, celle de savoir si les règles en vigueur sont ou non suffisantes. Le cadre juridique existant couvre les risques encourus par un groupe relativement clos, comprenant les propriétaires de navires et de cargaison et une petite minorité d'étrangers tels que passagers et autorités portuaires.

9. The second distinguishing feature is that it creates a new type of claim, i.e. a claim for the cost of protective measures. It is true that expenditure in averting the consequences of a peril is a familiar head of claim in most systems of law, but usually it is supplementary and unimportant. Here, if the measures are successful (and with increasing experience it may be hoped that they will be) it may constitute the whole claim. Moreover, the claim has hitherto usually been confined to persons taking measures to avert damage to their own property. What is significant here is the introduction of a new type of claimant, namely governments and local authorities who take measures to protect the property of those whom they have a moral (but not usually a legally enforceable) duty to protect.

On the assumption that the Committee will conclude that some new measures are necessary to meet the type of problem created by the « TORREY CANYON », I shall examine in turn the fundamental matters that I have catalogued above and that will have to be settled in principle before any new convention can be framed.

NATURE OF LIABILITY

10. The nuclear conventions all impose strict liability. But two distinctions can be drawn between a convention dealing with nuclear material and one dealing with crude oil in large quantities. The first distinction is that nuclear material is something that is dangerous in itself and most systems of law impose something in the nature of strict liability for the handling of dangerous material. Crude oil, even in large quantities, is not inherently dangerous. It is only the operation of some precipitating cause, such as a marine casualty, that makes it dangerous. On this view it can be argued that liability ought to be the same as for maritime casualties generally.

Les dommages et les risques sont tous assurables, les catégories de personnes susceptibles d'être lésées bien définies et limitées, dans tous les cas les personnes peuvent aisément s'assurer, les victimes possibles d'une pollution à l'échelle de celle causée par le « TORREY CANYON » sont, en revanche, innombrables et hétérogènes qu'il s'agisse d'autorités locales, d'hôteliers, d'entreprises de loisirs ayant des installations sur la plage, de maraîchers ou de petits propriétaires de toutes sortes, et les dommages encourus inassurables.

9. Le deuxième trait distinguant la pollution par les hydrocarbures est qu'elle donne naissance à un type nouveau d'action en réparation, à savoir l'action en dommages pour les dépenses supportées du chef des mesures de protection. L'indemnisation des dépenses engagées pour prévenir les conséquences d'un péril est courante, il est vrai, dans la plupart des systèmes de droit, mais elle n'a en général qu'un caractère complémentaire et assez secondaire. Si les mesures de protection prises sont couronnées de succès et, à mesure que l'on acquiert davantage d'expérience il y a lieu d'espérer qu'elles le seront, elles peuvent constituer la totalité des demandes de compensation. Jusqu'ici il n'a, en général, été présenté de demande à ce titre que par les personnes ayant pris des mesures pour éviter des dommages à leurs biens. Or, le trait original et significatif dans le cas qui nous occupe est l'apparition d'un type nouveau de demandeur, à savoir les Gouvernements et Autorités locales qui prennent des mesures pour sauvegarder les biens de ceux qu'ils ont l'obligation morale — sinon toujours légale — de protéger.

Supposant donc que le Comité conclura de cet exposé qu'il y a lieu de prendre des mesures nouvelles pour répondre au type de problèmes posés par le « TORREY CANYON », j'examinerai maintenant à tour de rôle les questions fondamentales énumérées plus haut puisque aussi bien elles doivent être résolues en principe avant qu'on puisse s'attaquer à l'élaboration d'une convention nouvelle.

NATURE DE LA RESPONSABILITE

10. Les conventions nucléaires posent toutes ce principe de la responsabilité objective. Les conventions relatives aux matières nucléaires et celles visant les gros transports de pétrole brut se distinguent toutefois sur deux points, le premier étant que les matières nucléaires sont intrinsèquement dangereuses. La plupart des systèmes de droit posent sous une forme ou une autre le principe de la responsabilité objective en cas de manipulation de matières dangereuses. Le pétrole brut, même en grande quantité, n'est pas dangereux par lui-même. Ce n'est que sous l'action d'une cause déterminée, telle qu'un accident maritime, qu'il le devient. De ce point de vue, on peut soutenir que la responsabilité encourue devrait être la même que pour les accidents maritimes en général.

The second distinction is that an important ground advanced for imposing strict liability for nuclear material would not apply. It is argued that it is too much to put upon the victim the burden of proof that a nuclear incident was caused by negligence. He will have great difficulty in finding out the facts and in knowing how to put his case and there will be difficulty also in framing a standard of care that is appropriate to nuclear material. This reasoning does not apply in the case of a marine casualty.

11. Thus the imposition of strict liability in the case of a marine casualty would be a marked departure from what has hitherto been accepted, but it may be said that it is a departure which is to some extent overdue. The principal argument in favour of strict liability if a new convention is being prepared seems to me to be that it would be a recognition of the change in economic and legal conditions that has been taking place over the last half century. The policy of the law — in England at any rate — has been to treat insurance as irrelevant; and the law of torts is framed and administered on the assumption, which has now become quite unrealistic, that the defendant will pay out of his own pocket. On this footing it is easy to understand why the law should be careful to make a defendant pay only when he is at fault. There was also the moral feeling that a man ought not to escape payment if he was at fault; and in some early cases it was questioned whether a contract of indemnity against fault was not contrary to public policy. Now, however, that undertakings are so much larger, it is rare, even in the absence of insurance, for the person actually at fault to be the person who pays; and the spread of insurance has replaced the question :

« Who is at fault ? »
with the question :

« Who can most fairly and conveniently pay the premium ? »

12. These questions are particularly apposite to a disaster of the character and size of the « TORREY CANYON ». The negligence of the master, although the sole cause of the stranding, played a comparatively minor part in the damage to the Cornish and Brittany coasts. If the cargo had been innocuous this damage would not have occurred at all; and even with a cargo of crude oil, if the weather had been fine, the damage might have been quite small. Then it is much easier for the cargo to be insured than for the number of small people to seek property insurance independently. It is also fair that the cost should be borne by the cargo; it can be reflected in the price of oil and so paid by the users for whom the cargo is being brought and not by those whose property is damaged in the course of carriage.

La seconde différence est que l'un des principaux arguments invoqués à l'appui de la thèse de la responsabilité objective dans le cas de matières nucléaires ne vaut plus dans celui qui nous occupe. On avait allégué que ce serait imposer une charge trop lourde à la victime que de l'obliger à faire la preuve que l'accident nucléaire était la conséquence d'une négligence. Elle aurait en effet eu de grandes difficultés à établir les faits et à connaître la procédure à suivre pour présenter son cas. Il aurait aussi été difficile de poser des critères précis quant aux précautions à prendre pour les matières nucléaires. Or ce raisonnement ne vaut pas pour les accidents maritimes.

11. Prévoir la responsabilité objective pour les accidents maritimes reviendrait donc à s'écarter nettement des principes admis jusqu'ici mais on peut dire que, dans une certaine mesure, cette initiative ne s'est que trop fait attendre. Si l'on élabore une convention nouvelle, l'argument principal en faveur du principe de la responsabilité objective me semble être qu'il équivaut à reconnaître la transformation des conditions juridiques et économiques survenue au cours des dernières cinquante années. La tendance du droit, ou du droit anglais à tout le moins, a été de considérer que l'assurance n'entraîne pas en ligne de compte et la législation relative aux dommages a été conçue et appliquée en partant de l'hypothèse, désormais dénuée de tout fondement, que le défendeur paierait les sommes dues de sa propre poche. En partant de ce point de vue il est facile de comprendre pourquoi la loi devait veiller à ne faire payer le défendeur que lorsqu'il y avait faute de sa part. A cette notion s'ajoutait le sentiment d'ordre moral que tout homme doit payer pour ses fautes, si bien qu'à l'origine, on s'est demandé dans certains cas, si l'assurance-responsabilité n'était pas contraire à l'intérêt public. De nos jours cependant, étant donné les dimensions des entreprises, il est rare même lorsqu'il n'a pas été souscrit d'assurance que le responsable et le payeur ne soient qu'une seule et même personne et du fait de l'extension de l'assurance, la question de la définition du responsable a été remplacée par celle de savoir à qui il est équitable et commode de faire supporter le paiement de la prime.

12. Ces questions sont particulièrement pertinentes dans le cas d'un sinistre de la nature et de la portée de celui du « TORREY CANYON ». La négligence du capitaine, encore qu'elle ait été seule cause de l'échouement, a joué un rôle relativement mineur dans les dégâts subis par les côtes de Cornouailles et de Bretagne. S'il s'était agi d'une cargaison inoffensive, il n'y aurait pas eu de dégâts et même avec une cargaison de pétrole brut les dégâts auraient pu, par beau temps, être de faible importance. En outre, il est beaucoup plus simple d'assurer une cargaison que d'obliger une foule d'entreprises et de gens à assurer indépendamment leurs biens. Il est aussi équitable de faire supporter le coût de l'assurance par la cargaison, car on peut le réper-

13. For these reasons the modern tendency in English law has been, when new liabilities are created by statute, to make them strict. My impression is that in other systems strict or objective liability has always been much more common than it has been in English law. It will, however, be for the International Subcommittee to consider whether strict liability in respect of a disaster such as the « TORREY CANYON » would be acceptable to public opinion in their countries. If it is, it will then be necessary to consider whether there should be any exceptions. The Brussels Convention Article VIII has an exception for « Act of War, Hostilities, Civil War or Insurrection »; and the Vienna Convention Article IV 3 adds to that an exception for « A grave natural disaster of an exceptional character ». The basis for these exceptions seems to me to be, not so much that they show that the operator is not at fault, since fault is irrelevant anyway, but that they destroy the basis on which insurance is ordinarily effected. When war breaks out, everything is changed; and the Cornish property owner, as well as everybody else, becomes subject to risks which are not covered by ordinary insurance.

14. As to who should bear the liability, I have suggested above that this should depend on the answer to the question « who can most fairly and conveniently pay the premium ? ». It seems to me that for reasons both of equity and convenience the carrier should be liable. It is he who has control of the cargo during the ocean voyage, he is responsible for the manning and maintenance of the ship and he has always been the party responsible for this kind of damage — albeit on a limited basis. Moreover, he is more readily ascertainable than the cargo owner whose identity may alter even during the course of the voyage. It will, therefore, be the carrier's responsibility to take out appropriate insurance and no doubt he will pass on the costs of it, in some form or other, to the cargo owner. It follows from this that any increase in the liability of the carrier will be reflected in the price of the cargo carried.

COMPULSORY INSURANCE

15. It is clear that the efficient working of any new system depends on insurability. Enquiry must therefore be made among those who handle this sort of business so as to get a sound basis of fact on which to construct a workable system. Insurance, of course, includes for this purpose any sort of satisfactory financial guarantee; a large oil company may be satisfactory for this purpose as any insurance company. Since insurance or its equivalent will be taken out by every prudent operator who is prepared to meet his liabilities, is there any reason why

cuter sur le prix du pétrole et donc le faire acquitter par les utilisateurs auxquels la cargaison est destinée plutôt que par ceux dont les biens sont endommagés en cours de transport.

13. Pour les raisons que nous venons d'énoncer, la tendance moderne du droit anglais est de poser statutairement le principe de la responsabilité objective chaque fois que la question se pose. J'ai l'impression que dans d'autres systèmes de droit, le principe de la responsabilité objective a de tout temps été plus communément admis qu'en droit anglais. Il appartiendra toutefois à la Commission Internationale de déterminer si l'opinion publique des pays membres pourrait accepter la notion de responsabilité objective dans le cas d'un sinistre de l'ampleur de celui du « TORREY CANYON ». Si tel est le cas, il nous faudra nous demander s'il y a lieu de prévoir des exceptions. L'article VIII de la Convention de Bruxelles prévoit des dérogations en cas « d'acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection », et l'article IV 3 de la Convention de Vienne ajoute à cette liste le cas du « cataclysme naturel de caractère exceptionnel ». Ces dérogations me semblent fondées non pas tant sur le fait que la responsabilité de l'exploitant n'est de toute évidence pas engagée — puisque la notion de faute n'entre de toute manière pas en jeu — mais sur le fait que la base usuelle de la police d'assurance est détruite. Lorsqu'une guerre éclate, toutes les situations sont modifiées et le propriétaire de Cornouailles, au même titre que tout un chacun, est exposé à des risques qui ne sont pas couverts par les formes ordinaires d'assurance.

14. Pour en venir à la question de la responsabilité et de la personne qui devrait l'assumer, j'ai indiqué plus haut que, pour y répondre, il faudrait déterminer d'abord « à qui il est équitable et commode de faire supporter le paiement de la prime ». Il me semble que, pour des raisons d'équité aussi bien que de commodité, il faudrait faire assumer cette responsabilité au transporteur. C'est en effet lui qui détient la cargaison pendant la traversée, qui a la charge des effectifs et de l'entretien du navire et qui a toujours été responsable des dommages de cette nature, fût-ce sur une base limitée. Son identité est, en outre, plus facile à établir que celle du propriétaire de la cargaison qui peut changer même en cours de voyage. Il appartiendrait donc au transporteur de souscrire une assurance adéquate et celui-ci en fera, à n'en pas douter, supporter le coût au propriétaire de la cargaison d'une manière ou une autre. C'est dire que toute augmentation de la responsabilité du transporteur grèvera le prix de la cargaison transportée.

ASSURANCE OBLIGATOIRE

15. Il est évident que le bon fonctionnement de tout système nouveau dépend de la possibilité d'assurer le risque. Il faudra donc

it should not be compulsory ? It is made so in the nuclear conventions and compulsory insurance against third party risks is now a common feature in many systems of law.

16. The main question here therefore seems to be simply one of enforceability. It ought to be possible to work out a system where-under a ship is not allowed to leave or enter the port of any contracting state unless she holds a certificate of insurance or other financial guarantee covering her cargo. If the Subcommittee approves compulsory insurance in principle, a factual study can be made to find out what is feasible.

LIMITATION OF LIABILITY

17. Limitation is a well established feature of maritime liability. The justification for it is that carriage by sea is an important public service and consequently that losses must not be so crippling as to put out of business those who are engaged in it. The same sort of argument would apply to the provision of crude oil or other similar commodities. While it would be premature at this stage to discuss any figure, an enquiry could follow two lines : first to arrive at some estimate of the sort of damage that might be done and secondly to see what would be the premium for an insurance in that figure in relation to the cost of crude oil. Logically the object of limitation should be to produce an insurance premium which the industry can fairly and reasonably be expected to bear.

18. Limitation of liability by reference to the ship's tonnage, as in the 1957 Convention, would seem here to be inappropriate since we are dealing with damage done by the cargo rather than the ship. Moreover limitation per ton, whether of ship or of cargo, is a concept made to fit the idea of the uninsured owner; he ought not to be made liable for more than a proportion of the capital he is adventuring. If it is looked at as an insurance question, there would seem to be no reason why the figure of limitation should not simply be a « ceiling » whose height is settled, not in relation to tonnage of any sort, but directly as a compromise between the amount of the damage that might be done and the increase to the cost of carriage which the premium will necessitate. If however tonnage is to come into it, then, since the amount of

faire une enquête auprès des milieux d'affaires compétents pour réunir les éléments de faits qui permettront de construire un système fonctionnel. Par assurance, nous entendons certes à cette fin, toute forme adéquate de garantie financière et une grosse société pétrolière est, sur ce plan, aussi satisfaisante qu'une compagnie d'assurance. Puisque tout opérateur prudent et disposé à faire face à ses engagements prend une assurance ou autre garantie équivalente, pourquoi cette assurance ne serait-elle pas obligatoire ? Ce principe a été inclus dans les conventions nucléaires et l'assurance obligatoire de responsabilité civile est désormais lieu commun dans de nombreux systèmes de droit.

16. Le problème semble donc être simplement de rendre cette décision exécutoire. On devrait pouvoir mettre au point un système en vertu duquel aucun navire ne serait admis dans les ports des Gouvernements contractants ou ne pourrait appareiller sans un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière couvre la cargaison. Si la Commission souscrit au principe de l'assurance obligatoire, on pourra procéder à l'étude voulue pour déterminer ce qui est faisable dans la pratique.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

17. La limitation de la responsabilité est un principe depuis longtemps établi en droit maritime, justifié par le fait que le transport par mer étant un service public important, ceux qui l'assurent ne doivent pas être exposés à subir des pertes qui les acculent à la faillite. Cet argument vaut également pour la fourniture de pétrole brut ou autres produits de même nature. S'il est prématuré de parler de chiffres au stade actuel, il convient cependant d'indiquer les deux lignes que suivrait l'enquête : parvenir d'abord à évaluer l'ordre de grandeur des dommages éventuels; calculer en second lieu la prime correspondant à une assurance qui couvrirait ces dommages, compte tenu du prix du pétrole brut. Logiquement, la limitation devrait avoir pour objet de fixer un taux de prime justifié dont l'industrie puisse sans difficulté supporter le coût.

18. Limiter la responsabilité en se référant à la jauge du navire, comme le fait la Convention de 1957, ne semble pas indiqué dans le cas qui nous occupe où l'on traite des dommages causés par la cargaison et non par le navire. La fixation d'une limite en fonction du tonneau de jauge ou de la tonne de cargaison est, au surplus, une notion créée en son temps pour correspondre à celle du propriétaire non assuré dont la responsabilité ne devait pas excéder un certain pourcentage du capital engagé. Toutefois, si l'on aborde la question par le biais de l'assurance, il n'y a pas de prime abord de raison pour que la limite de responsabilité ne soit pas simplement un plafond fixé, non pas en fonction d'un quelconque tonnage mais de manière à constituer un compromis entre le montant éventuel des dommages et l'augmentation

the damage done will vary to some extent with the size of the cargo, logically the limitation figure should be fixed by the tonnage of the cargo actually carried. The feasibility of this opens up another field for factual enquiry. If it were feasible to fix the figure at a percentage of the value of the cargo carried, it would avoid the common danger of limitation figures expressed per ton becoming out of date. But it may be that actual cargo carried would be too difficult a basis to operate; and if so, deadweight capacity would seem to be the best alternative. It may be noted that if the figure in the 1957 Convention of one thousand gold francs per ton were to be applied in the case of the « TORREY CANYON » to deadweight tonnage instead of ship's tonnage, it would produce a limitation of \$ 9,463,000 which would be much more realistic in relation to the scale of the damage done.

19. It seems clear that if there is to be compulsory insurance, there will have also to be limitation of liability, at least for that purpose. It would not be usual to obtain insurance for unlimited liability. It would, however, be possible to provide that the shipowner

- (a) while not obliged to insure for more than the limited amount, should be personally liable for any excess of damage;
or
- (b) should, as in the 1957 Convention, be personally liable for the full amount if the damage resulted from his actual fault or privity.

The nuclear conventions relieve the operator for any liability over and above the limit. It may be thought that where strict liability and compulsory insurance is imposed, this is a reasonable *quid pro quo*.

JURISDICTION

20. I take this question next because it is bound up to some extent with compulsory insurance and limitation of liability. If there is compulsory insurance and limitation of liability there is a fund available to meet most, if not all, claims. There is no need to rely upon the arrest of ships or other means of founding jurisdiction. It can be part of the terms of the compulsory insurance that the insurer agrees to make the fund available in whatever jurisdiction the convention determines to be appropriate.

21. Unless an International Tribunal is set up, this will have to be the court of some country or countries. If the precedent set by the

du coût du transport qu'entraînera le paiement d'une prime. Si toutefois on tient à faire entrer en ligne de compte le tonnage, la limite devrait logiquement être fonction de celui de la cargaison puisque l'étendue des dommages variera dans une certaine mesure avec l'importance de cette dernière. Les possibilités de réalisation pratique de cette idée nous ouvrent un champ supplémentaire d'études. Si la limite pouvait effectivement être fixée à un pourcentage déterminé de la valeur de la cargaison transportée, on éviterait le risque commun des limites exprimées en tonnes ou tonneaux qui deviennent périmées. Il se peut toutefois, dans la pratique, qu'il soit trop difficile de prendre pour base la cargaison transportée; dans ce cas, la meilleure solution serait sans doute de recourir au port en lourd. Il convient de noter que si dans le cas du « TORREY CANYON » on appliquait le chiffre de mille francs or par tonne prévu dans la Convention de 1957 au port en lourd et non au tonnage du navire, on obtiendrait une limite de 9.463.000 dollars, chiffre qui serait beaucoup plus réaliste compte tenu de l'importance des dommages causés.

19. Il semble évident qu'à l'assurance obligatoire doit correspondre une limitation de la responsabilité, à cette fin du moins, d'autant que la couverture d'une responsabilité illimitée n'est guère une forme usuelle d'assurance. On pourrait toutefois prévoir :

- a) que le propriétaire du navire, tout en n'étant pas tenu de s'assurer pour plus de la limite fixée, serait personnellement responsable de tous dommages excédant ce montant, ou
- b) que, comme dans la Convention de 1957, le propriétaire serait personnellement responsable de la totalité des dommages s'ils résultaient d'une faute personnelle quelconque.

Les conventions nucléaires dégagent l'exploitant de toute responsabilité excédant la limite fixée et l'on peut considérer que lorsque l'on pose le principe de responsabilité objective et de l'assurance obligatoire, c'est là une compensation raisonnable.

DETERMINATION DE LA JURIDICTION COMPETENTE

20. Il me semble à propos d'aborder maintenant cette question qui est liée dans une certaine mesure à celle de l'assurance obligatoire et de la limitation de la responsabilité. Si l'on pose le double principe de l'assurance obligatoire et de la limitation de la responsabilité, on créera nécessairement un fonds pour couvrir la plupart sinon la totalité des demandes. On n'aura alors pas besoin de recourir à la saisie ou à d'autres moyens pour établir la compétence juridictionnelle. On pourra inclure dans le contrat d'assurance obligatoire une clause prévoyant que l'assureur accepte de verser les fonds nécessaires dans toute juridiction à laquelle la Convention donne compétence.

21. A moins de créer un tribunal international, cette juridiction comprendra les tribunaux d'un ou plusieurs pays. Si l'on s'en tient au

nuclear conventions is followed, this will be the country where the damage is sustained. If damage is sustained only in one country, this is simple and there is no need for any further machinery. It is, however, not at all improbable that as in the case of the « TORREY CANYON » the same incident will result in damage being done to the coasts of two countries. It is not likely that the government of any country would be willing to require its subjects to seek recourse in the courts of another country. Apart from limitation of liability, there seems to be no reason why claims should not be made in the courts of each country in which damage occurs. It might then be left to the option of the insurer to choose the country in which to deposit the fund. It would then have to be provided

- (a) that the courts of the country administering the fund accept foreign judgments on the same basis as their own; and
- (b) that the country place no restriction on the satisfaction of such judgments in foreign currency.

The distribution of the fund would then become merely mechanical.

SCOPE OF CONVENTION

22. Ought the provisions of a new convention to cover damage flowing from incidents occurring in territorial waters? It would, it might be thought, be inconvenient to try to draw a line between the high seas and territorial waters and have two different sets of principles operating on either side of the line. But then questions might arise about inland waterways. It might perhaps be best to confine the convention to the high seas leaving it optional to each contracting state to apply it to its own waters. No doubt convenience would lead to most states doing so, but then each state could make such provisions about inland waterways as it thought desirable.

Since there is no universal definition of territorial waters for all purposes, it might be necessary for the convention to specify a territorial limit, e.g. three miles.

23. The more difficult question is to decide what cargo should be covered by the new convention. The point highlighted by the « TORREY CANYON » and other similar though smaller disasters, is that it is possible for the cargo to cause much worse damage than the ship which is carrying it. It would be idle to think that a convention which

précèdent des conventions nucléaires, la juridiction compétente sera celle du pays où les dommages ont été subis. Si un seul pays devait être touché, la question serait assez simple et il n'y aurait pas lieu de prévoir d'autre procédure. Cependant, il est fort probable, comme dans le cas du « TORREY CANYON » qu'un même incident endommage les littoraux de deux pays et il est assez peu vraisemblable qu'un Gouvernement quelconque accepte que ses ressortissants soient tenus de chercher recours auprès des tribunaux d'un autre pays. La question de la limitation de la responsabilité étant mise à part, il ne semble pas y avoir de raison pour qu'une action en réparation ne puisse être intentée devant les tribunaux de chaque pays ayant subi des dommages. On pourrait alors laisser à l'assureur le soin de choisir le pays où les fonds seront disposés, quitte à prévoir :

- a) que les tribunaux du pays où le fonds est géré acceptent les jugements étrangers au même titre que les leurs, et
- b) que les pays en cause ne feront en aucune manière obstacle au règlement en monnaie étrangère des indemnités allouées par les tribunaux.

La répartition des fonds deviendrait alors une simple opération comptable.

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

22. Faut-il prévoir que le champ d'application de toute convention nouvelle s'étendra aux dommages résultant d'incidents survenus dans les eaux territoriales ? On pourrait juger qu'il est peu commode de tenter d'établir une distinction entre la haute mer et les eaux territoriales et de mettre en jeu des principes différents dans chaque cas, mais cela risquerait de poser des problèmes dans le cas des voies d'eaux intérieures. Aussi vaudrait-il peut-être mieux limiter le champ de la convention à la haute mer en laissant à chaque Etat contractant la faculté de l'appliquer à ses propres eaux. Sans doute la plupart des Etats se rallieront-ils à cette solution pour plus de commodité, mais chaque Etat pourrait en ce cas édicter au sujet de ses voies d'eaux intérieures les dispositions qu'il jugerait souhaitables. Etant donné qu'il n'existe pas de définition universelle des eaux territoriales valable à toutes les fins, il faudrait sans doute fixer une limite dans la convention, par exemple celle des trois milles.

23. La question la plus difficile à résoudre est celle de la cargaison à laquelle devrait s'appliquer la convention nouvelle. Le sinistre du « TORREY CANYON » et d'autres affaires de même nature quoique de moindre importance ont mis en lumière le fait que la cargaison peut causer des dégâts beaucoup plus graves que le navire qui la transporte et il serait vain de croire que l'on aura mis un terme au problème en concluant une convention relative au pétrole brut et à la

covers crude oil and pollution is going to be the end of the matter. There seem to be five possibilities as set out below.

24. The first possibility is to confine the convention to crude oil and pollution with the expectation that it will be used as a prototype for later conventions on similar topics. If this is done, it should be easy to arrive at a definition of crude oil. It would have to be considered whether the convention should apply only to crude oil carried as cargo i.e. excluding bunkers; this might depend on whether the convention applied to territorial waters, where leakage from bunkers might be a nuisance. The disadvantage of the prototype method is that it takes a long time to negotiate a convention and to pass it into law and there is much to be said for tackling the problem in one convention, which would avoid what might otherwise be anomalous differences in relation to different sorts of cargo.

25. The second possibility is to draw up a list of cargoes which are considered to be « ultra-hazardous » and to produce a convention which covers them all. The cargoes to be covered could be listed in a schedule which could be added to from time to time. The disadvantage of this is that scientific developments, particularly in chemicals, may make any list become very rapidly out of date; and it might be difficult to devise suitable machinery for adding to a schedule.

26. The third possibility is to find a general definition for the sort of ultra-hazardous cargoes that are to be covered. The difficulty about this is to find a sufficiently precise definition to be workable. If there is to be, for example, compulsory insurance, it must be quite clear what is to be insured and what is not; there cannot be a dispute about whether a cargo comes within a particular definition. So also if courts of law in different countries are to have jurisdiction, there cannot conveniently be different rulings about whether a particular cargo falls within the general definition.

27. The fourth possibility is to make all cargoes liable for any damage done to third parties. This would be an acceptance of the fact that all cargo is capable of doing damage, though in many cases the risk will be very slight. But since insurability is the key to the new system, it can be left to the insurance market to assess the risk. No hardship will be incurred by the shipper of innocuous cargo because the premium would be nominal. This introduces a flexible system, since the insurance market will respond automatically to changes in the character of commodities and the risks involved in shipping them; and it avoids the need for a general definition.

pollution. Dans ce domaine, on a, me semble-t-il, le choix entre les cinq possibilités énoncées ci-dessous.

24. La première consisterait à limiter le champ d'application de la convention au pétrole brut et à la pollution en concevant cet instrument comme le prototype d'autres conventions sur des sujets analogues. Si l'on adoptait cette solution, il devrait être assez facile de définir l'expression pétrole brut. Il faudrait ensuite étudier la question de savoir si la convention doit s'appliquer exclusivement au pétrole brut transporté au titre de cargaison, à l'exclusion des soutes, et la réponse à cette question pourrait dépendre de l'extension ou non de la convention aux eaux territoriales où les fuites des soutes peuvent être extrêmement gênantes. L'inconvénient de la méthode de la convention type est que le processus d'élaboration d'une convention et son passage dans la législation nationale est en général assez long et qu'il y aurait donc de sérieux avantages à régler le problème en une seule convention, ce qui permettrait de surcroît, d'éviter toute anomalie dans les dispositions relatives aux différentes sortes de cargaisons.

25. La deuxième solution consiste à dresser la liste des cargaisons considérées comme excessivement dangereuses et à élaborer une convention qui s'applique à toutes. Les cargaisons visées pourraient faire l'objet d'une annexe que l'on compléterait périodiquement. L'inconvénient de cette méthode est qu'étant donné les progrès de la science dans le domaine des produits chimiques notamment, toute liste risque d'être très vite périmée, la mise au point du mécanisme permettant d'ajouter des noms à la liste pourrait en outre se révéler difficile.

26. La troisième solution consisterait à établir une définition générale du type de cargaisons excessivement dangereuses qui entrent dans le champ d'application de la convention. La difficulté réside en l'occurrence dans la mise au point d'une définition assez précise pour être pratique. Si l'on prévoit notamment une assurance obligatoire, il faut préciser très nettement les choses qui doivent être assurées et celles qui ne doivent pas l'être, car il ne saurait y avoir de différend sur le point de savoir si une cargaison entre dans le cadre d'une définition donnée. Si l'on convient de donner compétence aux tribunaux des divers pays, en ne saurait sans de sérieux inconvénients avoir des jugements différents sur le point de savoir si une cargaison particulière entre dans le cadre de la définition générale.

27. La quatrième solution consisterait à poser le principe de la responsabilité pour dommages aux tiers pour toutes les cargaisons. Cela équivaldrait à admettre que toutes les cargaisons sont susceptibles de causer des dommages bien que le risque soit minime dans de nombreux cas. Etant donné toutefois que le nouveau système a pour clé la possibilité d'assurer le risque, on pourrait laisser au marché de l'assurance le soin d'évaluer celui-ci. Le chargeur de cargaisons inoffensives ne supporterait pas de frais excessifs puisque la prime serait

28. There are, however, two possible disadvantages. The first is that if the convention is to apply to all cargo carried in all vessels, it will bring within its scope alle sorts of small fry; these may find the effecting of an insurance for apparently innocuous cargo, even though the premium is nominal, an intolerable burden. Moreover, since there may, in cases like the « TORREY CANYON », be claims for enormous sums, there would have to be some list of approved insurers; not every certificate would do. The second possible disadvantage of this solution is that it may avoid the need for one general definition only to fall into another. If there is no definition of cargo, it would look as if there must be a definition of damage. It would be necessary to exclude, for example, damage done when cargo was being handled. But a definition of damage ought to be much easier. What ever the nature of the cargo, what is being aimed at is damage done by its escape from control, e.g. by pollution, explosion, leakage etc.

29. This thought leads to the fifth possibility which is that the subject matter of any new convention should be a specified sort of damage to third parties, such as pollution. It may be argued that explosion, for example, requires quite different treatment from pollution. When it takes place on the high seas, explosion is unlikely, unless it is nuclear, to cause damage to third parties. It is only when explosive cargo is being handled in port that damage to third parties is likely to occur and this is, it may be said, primarily a matter for municipal law. On this view the scope of a new convention would be the pollution of sea and/or river by escape of cargo of any sort.

ASSESSMENT OF DAMAGE

30. The general rule in conventions of this sort seems to be to leave the assessment of damage to the courts of the country concerned which will follow the principles of its own law governing remoteness of damage. There are two possible difficulties about the application of this general rule to a convention of the type proposed.

31. The first is that the cost of protective measures will clearly be a large item in the bill. It will have to be made clear that the cost of protective measures, whether undertaken by the owner of the property likely to be affected or by some authority on his behalf, is, if the measures were reasonably necessary, to be an admissible item. Some

purement nominale. On aurait ainsi un système souple puisque le marché réagirait automatiquement à toute modification de la nature des marchandises et des risques d'expédition, et l'on s'épargnerait la nécessité d'une définition générale.

28. Toutefois, cette méthode présente peut-être deux inconvénients. Le premier est que la convention doit s'appliquer à toutes les cargaisons transportées à bord de navires; elle vaudra pour toutes sortes d'opérateurs insignifiants qui risquent de juger intolérable l'obligation qui leur sera faite de contracter une assurance pour une cargaison apparemment inoffensive, fût-ce à un taux purement nominal. Par ailleurs, étant donné que dans les cas comme celui du « TORREY CANYON » les demandes d'indemnisation risquent de porter sur des sommes énormes, il faudra prévoir une liste d'assureurs agréés, car on ne saurait se contenter de n'importe quel certificat. Le deuxième inconvénient possible de cette solution est qu'on risque de ne faire l'économie d'une définition générale que pour devoir en établir une autre. Si l'on s'abstient de définir la cargaison, il sera nécessaire, me semble-t-il, de définir les dommages. Il faudrait par exemple exclure de la définition tous les dommages survenus en cours de manutention. La définition de la notion de dommages devrait cependant être beaucoup plus simple car, indépendamment de la nature de la cargaison, on vise en définitive les dommages causés par toute cargaison échappée au contrôle de l'opérateur, soit en cas de pollution, d'explosion, de fuite, etc.

29. Cette idée nous mène à la cinquième solution, à savoir que l'objet de toute convention nouvelle devrait être un type déterminé de dommages aux tiers tel que la pollution. On peut alléguer que l'explosion, par exemple, doit être traitée de manière foncièrement différente de la pollution. A moins d'être nucléaire, l'explosion survenue en haute mer n'est en effet pas de nature à causer des dommages aux tiers. C'est uniquement lors de la manutention au port que les cargaisons explosives risquent de causer des dommages aux tiers, et l'on peut soutenir que c'est là essentiellement un problème de droit interne. Si l'on se place de ce point de vue, l'objet de toute convention nouvelle serait la pollution des eaux de la mer et/ou des rivières, résultant de la fuite d'une cargaison de quelque nature que ce soit.

EVALUATION DES DOMMAGES

30. Il semble de règle, dans les conventions de cette nature, de laisser aux tribunaux des pays intéressés le soin d'évaluer les dommages à charge pour eux d'appliquer les dispositions de droit interne régissant l'« imputabilité des dommages ». L'application de ce principe général à une convention du type envisagé présente cependant deux difficultés.

31. La première est que le coût des mesures de protection sera de toute évidence un poste extrêmement important dans le montant définitif des indemnités. Il faudra donc bien préciser que ces mesures,

distinction will presumably have to be drawn between measures that are taken generally and those that are taken specifically after a disaster has occurred. The relevant principles in marine insurance should be applicable here.

32. The second feature is that the courts of two jurisdictions may be operating and that without some general principles to follow, they might reach widely different conclusions. Ought a man, for example, to be allowed to claim for estimated loss of takings because a holiday resort was ruined for the season? If in a case like the « TORREY CANYON » the English courts were to allow such a claim and the French courts were not, there would be a feeling of injustice. Should a claim for damage to marine life be admitted, and, if so, how should it be assessed?

MISCELLANEOUS POINTS

33. There is a number of miscellaneous points which it would be premature to examine too closely until the broad outlines of principle have been settled. It may, however, be useful to indicate briefly some of those that may arise. Some may be unlikely to arise in practice but nevertheless would have to be provided for.

34. *Joint Liability.* There might be a collision between two tankers and an escape of crude oil from both. It might then be impossible to say what oil did what damage. The applicable principle here would seem to be that there must be a joint and several liability for what is not « reasonably separable »; and there would have to be provision for dividing the bill between the two tankers in accordance with some formula, such as the amount of their limitation funds or the amount of oil carried or the amount shown to have escaped from each.

35. A collision between two tankers will be rare. A more common situation, giving rise perhaps to a joint liability, is where there has been an invasion of oil which might have come from any one of several ships in the vicinity. How should this be dealt with?

36. *Exceptions and Fault Operating Together.* This is an unlikely situation but some provision may have to be made for it. Suppose that there is an exception of a grave natural disaster, but that safety measures laid down for the carriage of the cargo have not been complied

qu'elles aient été prises par le propriétaire menacé de subir des dommages ou par une administration en son nom, peuvent donner lieu à indemnisation dans la mesure où elles étaient justifiées. Sans doute faudra-t-il distinguer entre les précautions d'ordre général et les mesures faisant expressément suite au sinistre. Les principes usuels en matière d'assurances maritimes devraient être applicables en l'espèce.

32. La deuxième difficulté est que les tribunaux de deux juridictions peuvent être appelés à connaître d'un cas et que si l'on n'a pas défini les principes généraux dont ils devront s'inspirer, ils risquent de parvenir à des conclusions foncièrement différentes. Y a-t-il lieu, par exemple, de considérer comme recevable la demande d'indemnisation pour manque à gagner émanant d'une personne qui réside dans une station ruinée pour la saison ? Si dans un cas tel que celui du « TORREY CANYON », cette demande était jugée recevable par les tribunaux anglais sans l'être par les tribunaux français, ne susciterait-on pas un sentiment d'injustice ? Une action en réparation pour dommages à la faune et la flore marine est-elle concevable et, dans l'affirmative, comment évaluera-t-on les dommages ?

DIVERS

33. Il est un certain nombre de points divers dont il serait prématuré d'aborder l'étude de trop près avant d'avoir défini dans leurs grandes lignes les principes fondamentaux. Il peut toutefois être utile d'indiquer brièvement les problèmes qui pourraient se poser, car même si certains ne risquent guère de se faire jour dans la pratique, il doit y être pourvu.

34. *Cas de responsabilités concourantes.* On peut envisager qu'à la suite d'une collision entre navires-citernes, des fuites de pétrole brut se produisent à bord des deux bâtiments. Dans un tel cas, il serait impossible de déterminer avec certitude le pétrole auquel le dommage est attribuable et il semble, de ce fait, que l'on doive appliquer en l'occurrence le principe de la responsabilité solidaire et indivise. Il faudra prévoir que le montant des dommages sera réparti entre les deux pétroliers suivant une formule à déterminer, telle que le montant de leurs fonds respectifs de limitation, la quantité d'hydrocarbures transportée par chacun d'entre eux ou encore celle dont la fuite aura été démontrée.

35. Les cas d'abordage entre navires-citernes seront sans doute assez rares. La pollution du littoral par des hydrocarbures pouvant provenir de l'un quelconque des navires croisant dans les parages est, en revanche, une situation plus commune, qui devrait peut-être donner lieu à des responsabilités concourantes. Comment résoudra-t-on ce cas ?

36. *Conjugaison fortuite d'un cas d'exception et de faute.* C'est là une éventualité peu probable, qu'il faut néanmoins prévoir. Supposons, par exemple, que se produise un cataclysme naturel donnant lieu à

with. Should this be left as a question of causation for a contracting state to solve according to its own law or should there be a general principle, e.g. that the defendant must prove that the breach of regulations or other fault could not have had any effect?

37. *Protective Measures taken by the Ship.* After a disaster has occurred the ship may take measures to minimise damage. If the damage claimed is less than the limitation fund she must obviously pay for the measures herself, subject to any arrangement with her insurer. But, if the total bill exceeds the limitation fund, ought the ship to be allowed to charge the cost of minimising the damage against the fund in the same way as public authorities would charge a similar expenditure? If she is, it would be an encouragement to minimise damage.

38. *Right of Recourse.* Suppose that an escape of oil is due to damage done by collision caused solely by the negligence of another vessel. If the tanker is strictly liable and there is an insurance fund available, the victims will look only to the tanker for redress. Should the tanker have a right of recourse against the offending vessel? At first sight this would seem to be a point on which the convention should be silent. It should leave the tanker to its rights under the ordinary law, whatever they may be. The offending vessel should undoubtedly bear all the ordinary consequences of the collision, but it may be said that, if it is made to bear the consequences of the escape of the cargo, it will in effect be made a sufferer from the carrying on of an ultra-hazardous activity just as much as those whose property is injured. The nuclear conventions seem to provide for this either by denying or by limiting the right of recourse; see the Vienna Convention Article 2 (ii) paragraph 5 and Article 10 (x) and the Brussels Convention Article 2 (ii) paragraphs 2 and 6.

39. *Contributory Negligence.* Provision is made in the nuclear conventions for contributory negligence by the claimant. In a convention restricted to crude oil pollution this is hardly likely to arise; but if the scope were wider, it might.

40. *Limitation Period.* There will presumably be some period of limitation within which claims can be brought.

August 25th, 1967

une des dérogations prévues dans la convention dans un cas où les précautions réglementaires pour le transport de la cargaison n'ont pas été observées. Peut-on considérer que c'est là un problème de causalité que l'Etat contractant devra résoudre selon le droit interne ou doit-on poser un principe général, à savoir, par exemple, que le défendeur doit prouver que l'infraction ou autre faute commise ne pouvait avoir d'effet dans le cas considéré.

37. *Mesures de protection prises par le navire.* Après un sinistre, le navire en cause peut prendre des mesures pour réduire au minimum les dommages. Si le montant des demandes en dommages-intérêts est inférieur à celui du fonds de limitation, il devra de toute évidence acquitter lui-même le coût de ces mesures, sous réserve des arrangements conclus avec l'assureur. Si, par contre, le montant total des indemnités excède celui du fonds, autorisera-t-on le navire à imputer sur le fonds les frais engagés pour réduire au minimum les dommages, comme le feraient les pouvoirs publics en cas de dépenses de même nature ? En admettant ce principe, on encouragerait le navire à essayer de réduire au minimum les dommages.

38. *Droit de recours.* Supposons une fuite d'hydrocarbures à la suite d'une avarie causée par un abordage dû exclusivement à la négligence d'un autre navire. Si l'on a posé le principe de la responsabilité objective du navire-citerne et qu'il existe un fonds d'assurance, les victimes intenteront uniquement une action en réparation contre le navire-citerne. Devrait-on donner à celui-ci un droit de recours contre le navire fautif ? A première vue, il semblerait que la convention doive rester muette sur ce point, de façon à laisser le navire-citerne user des voies de recours usuelles en droit, quelles qu'elles puissent être en l'occurrence. Le navire abordeur devrait, certes, assumer toutes les conséquences ordinaires de l'abordage, mais on peut dire que si on lui faisait payer celles de la fuite de la cargaison, il deviendrait en fait victime de l'exercice d'une activité excessivement dangereuse, au même titre que les personnes ayant subi des dommages matériels. Les conventions nucléaires semblent résoudre la question en niant ou en limitant le droit de recours, comme on le verra en se reportant à la Convention de Vienne, article 2 ii), paragraphe 5 et article 10 x), et à la Convention de Bruxelles, article 2 ii), paragraphes 2 et 6.

39. *Négligence de la victime.* Les conventions nucléaires prévoient le cas de dommages résultant en totalité ou en partie d'une négligence du demandeur. Ce problème, qui ne risque guère de se poser si on limite le champ d'application de la Convention à la pollution par le pétrole brut, pourrait présenter un intérêt pratique si on l'étendait.

40. *Délai d'extinction du droit à réparation.* Qu'il nous suffise de dire, à ce propos, qu'il faudra sans doute prévoir les délais dans lesquels les demandes d'indemnisation devront être présentées.

Le 25 août 1967

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

« TORREY CANYON »

REPORT

*to the International Subcommittee by its Working Group
made after meeting in Rome on 4th and 5th October 1967*

INTRODUCTION

The facts relating to the wreck of the « TORREY CANYON » and to the initiation of this inquiry are set out in paragraphs 1 to 4 of the working paper prepared for the meeting of the International Subcommittee at its meeting in Brussels on 31st August, 1967. It may be convenient to add that French claims have now been put at 40,000,000 francs. It is convenient also to set out again « Item 16 » which contains the terms of reference for the work in which IMCO and the C.M.I. are co-operating.

« All questions relating to the nature (whether absolute or not), extent and amount of liability of the owner or operator of a ship or the owner of the cargo (jointly or severally) for damage caused to third parties by accidents suffered by the ship involving the discharge of persistent oils or other noxious or hazardous substances and in particular whether it would not be advisable :

- (a) to make some form of insurance of the liability compulsory;
- (b) to make arrangements to enable Governments and injured parties to be compensated for the damage due to the casualty and the costs incurred in combating pollution in the sea and cleaning polluted property. »

At the meeting of 31st August a preliminary study of the problem raised by this Item was made. A similar study was made at a meeting in London on September 25th/26th 1967 of Working Group II of IMCO's Legal Committee, which was attended by some members of the C.M.I. Working Group. It is clear that the two aspects of the « TORREY CANYON » incident which have especially attracted the attention of Governments are :

COMMISSION INTERNATIONALE

« TORREY CANYON »

RAPPORT

*adressé à la Commission Internationale par le Groupe de Travail
à l'issue de la réunion tenue à Rome les 4 et 5 octobre 1967*

INTRODUCTION

On trouvera tous les faits concernant le naufrage du « TORREY CANYON » et l'origine de la présente enquête exposés aux paragraphes 1 à 4 du document de travail établi à l'occasion de la réunion de la Commission Internationale de Bruxelles du 31 août 1967. A cet exposé, il convient d'ajouter que le montant des créances françaises est maintenant évalué à 40.000.000 de francs. Il semble également indiqué de rappeler les termes du point 16 du Conseil de l'OMCI, qui constitue le mandat en vertu duquel l'OMCI et le CMI effectuent en collaboration un certain nombre de travaux.

« Toutes questions ayant trait à la nature, absolue ou non, à l'étendue et au montant de la responsabilité, conjointe ou individuelle, du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou du propriétaire de la cargaison, pour les dommages subis par des tiers du fait d'un accident survenu au navire, au cours duquel se sont déversés des hydrocarbures persistants ou autres matières nocives ou dangereuses et, en particulier, opportunité des mesures suivantes :

- a) rendre obligatoire une certaine forme d'assurance-responsabilité;
- b) faire en sorte que les Gouvernements et personnes lésés puissent être indemnisés des dommages causés par l'accident ainsi que des dépenses engagées pour lutter contre la pollution en mer et nettoyer les biens pollués. »

A sa réunion du 31 août, la Commission a fait une étude préliminaire des problèmes posés par ce point. Une étude du même ordre a été faite au cours de la réunion tenue à Londres les 25 et 26 septembre 1967 par le Groupe de Travail II du Comité juridique de l'OMCI en présence d'un certain nombre de membres du Groupe de Travail du CMI. Il en ressort que deux aspects de l'affaire du « TORREY CANYON » ont plus particulièrement retenu l'attention des Gouvernements, à savoir :

- a) the very substantial amount of damage which can be caused by cargo of this sort escaping from a ship; and
- b) the recoverability of the cost of protective measures which are taken by Governments for the benefit of those who have suffered or may suffer damage.

Although no decisions were taken at the meeting of 25th/26th September, the view was freely expressed that the existing maritime law was unsatisfactory in that liability was based on fault and the limit was too low. The possibility of a system of compulsory insurance was also considered. There was some support for a solution whereunder compensation for those who had suffered would be provided by Governments out of money levied by them on the oil industry.

It appears to the Working Group that two preliminary questions arise before the nature of the International Subcommittee's work can be settled. They are :

- a) Is there any need for change in the present state of the law ?
- b) If there is, how should the change be effected ?

If it is thought that there is a need for change and that it should take the shape of a new maritime convention, the Working Group considers that the preparation of a new convention would have to be undertaken in two stages. Their discussions have shown that many of the points that will have to be settled are interdependent in the sense that the solution of one depends on the solution adopted for another. This makes it desirable to settle first the major questions of principle so as to have fixed points for development in detail. The Group has therefore formulated six questions of principle for consideration at the first stage. The eight sections of this Report set out in the form of a questionnaire the two preliminary points and the six points of principle with a commentary on each. You are asked to express the views of your Association on each of these questions. If it is considered that there are further questions of *major principle* (it is appreciated that there will be many points of detail to be discussed after the framework of a new convention has been put down on paper) to be settled before the preparation of a new convention is begun — please set them out at the end of your reply to the Questionnaire.

- a) l'étendue considérable des dommages qui peuvent être causés par des fuites de cargaisons maritimes de cette nature;
- b) le principe du recouvrement des dépenses engagées par les Gouvernements à l'occasion des mesures prises pour protéger les intérêts des personnes ayant subi ou menacées de subir des dommages.

Bien qu'aucune décision n'ait été prise à la réunion des 25 et 26 septembre, les participants ont émis franchement l'opinion que le droit maritime en vigueur n'était pas satisfaisant dans la mesure où la responsabilité était basée sur la notion de faute et la limite fixée trop basse. La possibilité d'instituer un système d'assurance obligatoire a également été considérée. Certains des participants se sont montrés favorables à une solution qui consisterait à laisser aux Gouvernements le soin d'indemniser les personnes ayant subi un préjudice sur des fonds constitués en taxant l'industrie pétrolière.

Le Groupe estime cependant qu'il faut résoudre deux questions préalables avant que l'on puisse définir la nature des travaux de la Commission Internationale, à savoir :

- a) Y a-t-il lieu de modifier le droit existant ?
- b) Si oui, comment faudrait-il procéder ?

Si l'on estime qu'un changement sous la forme d'une convention maritime nouvelle s'impose, l'élaboration de cet instrument devrait, d'après le Groupe, se faire en deux étapes. Les discussions ont montré que nombre des points à résoudre sont étroitement liés, en ce sens que de la solution adoptée pour l'un dépendra celle adoptée pour un autre. Il en résulte qu'il convient de régler d'abord les grandes questions de principe, pour disposer de points fixes à partir desquels se fera l'élaboration des détails. Le Groupe a donc énoncé six questions de principe, qui devront être examinées au cours de la première étape. Dans les huit sections du présent rapport, il présente, sous forme de questionnaire, en les accompagnant d'observations à chaque fois, les deux questions préalables et les six questions de principe en jeu. Vous êtes invités à faire connaître les vues de votre association sur chacun de ces points. Si vous estimez qu'il existe d'autres questions fondamentales de principe qui doivent être réglées avant qu'on entreprenne l'élaboration d'une convention nouvelle (et il va sans dire que de nombreux points de détail devront être débattus lorsque les grandes lignes de cette convention auront été couchées sur le papier), nous vous saurions gré de les indiquer à la suite de votre réponse au questionnaire.

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 ?

COMMENTARY

Although this question comes logically first the answer to it must depend upon whether it is thought that cases like the « TORREY CANYON » cannot be satisfactorily handled without the introduction of concepts not hitherto used in maritime law. These are chiefly :

- a) strict liability
- b) compulsory insurance
- c) the recovery of the cost of protective measures.

Each of these is discussed in subsequent sections. If it is thought that any one of them should be introduced, then in the opinion of the Working Group, a new convention will be necessary. If it is thought that the problem can be handled without recourse to any of these concepts, an adaption of existing law (e.g. increase of the limit of liability under the 1957 Convention) should be sufficient.

The Working Group thinks it right to call attention to a factor which should be taken into account in answering this question in particular and also to some extent, in answering subsequent questions. Hitherto it has been the practice of the C.M.I. to prepare a draft convention with at most only informal and unofficial consultation with the Governments of the countries to which National Associations belong. Governments as a whole did not formally come into the picture until the Diplomatic Conference when their views were necessarily decisive. Co-operation with IMCO is changing this practice. Governments now will make their attitudes known through IMCO as discussions are proceeding. The view of the Working Group reached after the IMCO meeting of 25th/26th September is that most Governments are likely to think that they cannot get the protection against oil pollution which they want without some fairly drastic change in the present state of the law. In deciding your answers to this and other questions it is necessary to take this factor into account. Even if you think that the present state of the law is satisfactory from a commercial point of view, you must consider what changes you are prepared, if necessary, to accept. If a new system is to be devised, the object of the C.M.I. will be to help in the production of a new convention that is both acceptable to Governments and commercially workable.

I

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

OBSERVATIONS

Bien que cette question soi en bonne logique la première, on y répondra nécessairement de manière différente suivant que l'on juge possible ou non de régler de façon satisfaisante des affaires comme celle du « TORREY CANYON » sans avoir recours à des notions jusqu'ici inusitées en droit maritime, à savoir essentiellement :

- a) la responsabilité objective
- b) l'assurance obligatoire
- c) le recouvrement des dépenses afférentes aux mesures de protection.

Chacun de ces points sera débattu dans les sections qui suivent. Si l'on estime qu'il y a lieu d'introduire l'une quelconque de ces notions, il faudra, selon le Groupe de Travail, élaborer une convention nouvelle. Si l'on croit, par contre, pouvoir résoudre le problème sans faire intervenir aucune de ces notions, on devrait pouvoir se contenter d'adapter le droit existant (en relevant, par exemple, la limite de responsabilité prévue dans la Convention de 1957).

Le Groupe de Travail juge utile d'appeler l'attention sur un facteur dont is conviendra de tenir plus particulièrement compte en répondant à cette question mais aussi, dans une certaine mesure, aux suivantes. Lorsqu'il établissait un projet de convention, le CMI ne consultait jusqu'ici au plus les Gouvernement des pays auxquels appartiennent les Associations Nationales qu'à titre purement officieux. Les Gouvernements tant que tels n'intervenaient officiellement dans la procédure que lors de la Conférence Diplomatique où leur opinion était par la force des choses décisive. La collaboration avec l'OMCI tend à modifier cet usage. Les gouvernements feront désormais connaître leur position par l'intermédiaire de l'OMCI au fur et à mesure de discussions. De la réunion de l'OMCI des 25 et 26 septembre, le Groupe de Travail a conclu que la plupart des Gouvernements seront sans doute inclinés à penser qu'ils ne peuvent obtenir la protection souhaitée contre la pollution par les hydrocarbures sans une modification assez radicale du droit existant. Il vous faudra donc tenir compte de ce facteur quand vous déciderez de la réponse à donner à cette question et aux autres et même si vous jugez le droit actuel satisfaisant sur le plan commercial, vous devrez vous demander quels sont les changements que vous seriez disposés à accepter, le cas échéant. Si l'on décide d'instaurer un système nouveau, le CMI aura pour tâche d'aider à l'élaboration d'une convention nouvelle qui puisse à la fois être acceptée par les Gouvernement et valable sur le plan commercial.

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 ?*

COMMENTARY ON (a)

It has been suggested that there is a simple solution falling outside the field of maritime law and which therefore will not involve any change in the present rules. A premise for this solution is that, whatever system is adopted, the cost of compensation for damage will ultimately be reflected in the price of the commodity and so will fall on the consumer. The solution may be expressed as follows :

The government of any state whose coasts are exposed to pollution by oil who wish to take measures to ensure that such damage is compensated may accept liability for it and finance the the cost of such liability by means of a levy on oil carried to or from its country.

It must be emphasized that this solution is directed towards damage done by oil only. If it is thought that any new measures should cover other cargo besides oil (this topic is considered in the next section) this solution would appear to be ineffective.

There would seem to be certain advantages to this scheme :

(1) There should be no delay in implementing the scheme and, as it is common practice for all States to tax oil products, no new machinery would need to be established.

(2) No revision of existing law covering liability for damage by cargo would be required.

(3) Compensation should be available for damage by oil pollution irrespective of whether or not the offending ship can be found.

(4) Since Governments would have a right of recourse against a shipowner whose offence can be proved, they would be encouraged to take measures that would ensure that offending shipowners are detected.

It is suggested that the disadvantages are as follows :

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 ?*

OBSERVATIONS RELATIVES à a)

D'aucuns ont suggéré qu'il existait au problème une solution simple, ne ressortissant pas au droit maritime et qui n'entraînerait donc pas de modification des règles en vigueur. Cette solution se fonde sur l'argument que le coût des indemnités pour dommages se répercutera toujours en définitive sur le prix de la matière et que, quel que soit le système adopté, il sera de ce fait supporté par le consommateur. La solution envisagée s'énonce donc comme suit :

Le Gouvernement de tout Etat dont le littoral est exposé à la pollution par les hydrocarbures et qui souhaite prendre des mesures pour garantir le dédommagement des personnes lésées peut accepter la responsabilité des dommages et financer les réparations éventuelles en prélevant une taxe sur les hydrocarbures en provenance ou à destination du pays.

Il convient de souligner que cette solution ne vaut que pour les dommages causés par les hydrocarbures. Si l'on pense que les mesures prises devraient également couvrir le cas d'autres cargaisons (question qui est évoquée dans la section suivante), cette solution cesse d'être valable.

Ce système présente semble-t-il un certain nombre d'avantages, à savoir :

1. Il ne se heurterait à aucun délai d'exécution et, dans la mesure où tous les Etats taxent habituellement les produits pétroliers, il n'exigerait pas la mise en place de dispositifs nouveaux.

2. Il n'entraînerait pas de remaniement de la législation en vigueur sur la responsabilité pour dommages causés par une cargaison.

3. On disposerait toujours des fonds nécessaires pour la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, que le navire coupable puisse être trouvé ou non.

4. Les Gouvernements seraient beaucoup plus enclins à prendre les mesures nécessaires pour retrouver les propriétaires de navires coupables dans la mesure où ils auraient un droit de recours contre le propriétaire du navire, lorsque l'infraction peut être prouvée.

Cette solution semble en revanche présenter les inconvénients suivants :

(1) Quite apart from the possible reluctance of Governments to set a precedent in accepting liability for damage of this nature, they may be disinclined (for political reasons) to impose an additional tax on oil notwithstanding the assumption that any extra cost will be borne by the consumer regardless of whether the premium is raised by a direct tax or by an increase in the final cost.

(2) The cost of insuring against pollution damage will be applied on a national basis and will not be spread uniformly on an international basis. This means that in the case of a country with a long coastline but with a small population, the cost per capita will be higher than in a country with a restricted coastline and a large population. The importance of this objection depends on the cost of insurance against damage by oil pollution.

(3) It means that in effect Governments will be going into the insurance business. However the levy is described it is in substance a premium against a risk that has to be estimated. The natural tendency of a Government would be to fix the levy on the high side so as to make sure there is always enough in the pool to meet any possible liability. Then the forces of inertia that operate against any change in legislation may keep the levy at an unnecessarily high figure, the fund will accumulate and then there may be a temptation to use the surplus for other national purposes.

COMMENTARY ON (b)

If the first question is answered affirmatively and the solution just considered is not adopted, it would seem to follow that there must be some change, great or small, in the existing maritime law. Until the major changes are decided upon, it would be premature to consider whether they can best be effected by the adaption of existing conventions or the framing of a new one. But the following points may be taken into account :

If the new rules are restricted to shore damage, the basis of liability may be altered without amending existing conventions (the Collision Convention 1910 only deals with damage to colliding ships, their cargo and persons on board).

If the limit of liability is to be altered *and* liability is to remain with the shipowner (or carrier), then the Limitation Convention 1957 would have to be amended, since this Convention entitles

1. Mis à part le fait que les Gouvernements répugneraient peut-être à créer un précédent en acceptant la responsabilité de dommages de cette nature, ils pourraient n'être pas disposés, pour des raisons politiques, à taxer plus lourdement les hydrocarbures, et cela bien que le coût supplémentaire de toute mesure doive en définitive être supporté par le consommateur, que la prime soit financée par une taxe directe ou par une majoration de prix du produit.

2. Le coût de l'assurance pour dommages dus à la pollution serait calculé sur une base nationale et non pas réparti uniformément sur une base internationale. C'est dire que le coût par habitant en serait plus élevé pour un pays ayant un long littoral et une population réduite que pour un pays ayant une faible étendue de côtes et une nombreuse population. L'importance de cette objection dépendra toutefois du prix de revient de l'assurance pour dommages du chef de la pollution par les hydrocarbures.

3. Cette solution signifie en fait que les Gouvernements acceptent de jouer le rôle de compagnies d'assurances. De quelque manière qu'on décrive la taxe prévue, elle constitue en fait une prime contre un risque qui reste à évaluer. Les Gouvernements auront naturellement tendance à en fixer le montant à un niveau assez élevé, pour être sûrs de toujours disposer des fonds nécessaires pour faire face à une action en réparation éventuelle. On peut s'attendre à voir ensuite jouer les forces d'inertie qui s'opposent à toute modification de la législation : la taxe sera maintenue à un niveau plus élevé qu'il n'est nécessaire, les fonds s'accumuleront et les Gouvernements seront peut-être tentés d'utiliser le surplus à d'autres fins nationales.

OBSERVATIONS RELATIVES à b)

Si on répond par l'affirmative à la première question et que l'on renonce à adopter la solution qui vient d'être envisagée, il s'ensuit, semble-t-il, qu'il faut plus ou moins largement modifier le droit maritime actuel. Tant que l'on n'a pas décidé des changements principaux, il est trop tôt pour se demander si la meilleure façon de procéder est une adaptation des conventions en vigueur ou l'élaboration d'une convention nouvelle. Il convient toutefois de tenir compte des points suivants :

Si les règles nouvelles ne doivent s'appliquer qu'aux dommages à terre, on peut modifier le fondement de la responsabilité sans amender les conventions en vigueur (la Convention de 1910 sur les abordages ne porte que sur les dommages subis par les navires pris dans un abordage, leur cargaison et les personnes à bord).

Si l'on veut modifier la limite de responsabilité, tout en continuant à faire assumer cette responsabilité au propriétaire du navire (ou au transporteur), il faudra amender la Convention de 1957 sur la limitation, puisqu'elle autorise le propriétaire du navire à limiter

the shipowner to limit his liability to approximately £ 24. per ton for material damage.

If liability is imposed on the shipper, receiver or cargo owner, no change in existing Conventions is required.

III

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

COMMENTARY

There are three aspects of this question which must be examined, namely what should be the territorial scope of the convention and what damage or what cargo should be covered.

a) *Territorial Scope :*

Ought the provisions of a new convention to cover damage flowing from incidents occurring in territorial waters ? It would, it might be thought, be inconvenient to try to draw a line between the high seas and territorial waters and have two different sets of principles operating on either side of the line. But then questions might arise about inland waterways.

b) *What kind of damage should be covered :*

i. The first possibility is to confine the convention to damage by pollution by crude oil with the expectation that it will be used as a prototype for later conventions on similar topics. If this is done, it should be easy to arrive at a definition of crude oil. It would have to be considered whether the convention should apply only to crude oil carried as cargo i.e. excluding bunkers; this might depend on whether the convention applied to territorial waters, where leakage from bunkers might be a nuisance. The disadvantage of the prototype method is that it takes a long time to negotiate a convention and to pass it into law and there is much to be said for tackling the problem in one convention, which would avoid what might otherwise be anomalous differences in relation to different sorts of cargo. The scope could be widened by referring, instead of to pollution by crude oil, to pollution by any cargo, this including, for example, chemicals. The scope could also be widened a little more by referring to damage caused by escape of cargo; this would cover fire damage also.

sa responsabilité à £ 24 environ par tonneau de jauge pour les dommages matériels.

Si l'on part du principe de la responsabilité du chargeur, du destinataire ou du propriétaire de la cargaison, il n'y a pas lieu de modifier les conventions actuelles.

III

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

OBSERVATIONS

Cette question comporte trois aspects : quelle doit être la portée géographique de la convention; à quels dommages et à quelles cargaisons ses dispositions doivent-elles s'appliquer ?

a) *Portée géographique*

Les dispositions de la nouvelle convention doivent-elles viser les dommages résultant d'événements de mer qui ont eu lieu dans les eaux territoriales ? Il ne serait pas, semble-t-il, opportun d'essayer de tracer une ligne de démarcation entre la haute mer et les eaux territoriales et de poser deux séries de principes différents applicables de part et d'autre de la ligne en question. Mais il peut alors se poser quelques problèmes au sujet des voies navigables intérieures.

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

i. La première solution consisterait à limiter l'application de la convention aux dommages subis du fait d'une pollution par le pétrole brut en espérant qu'elle servira ensuite de modèle à d'autres conventions sur des problèmes de même nature. On pourrait alors aisément définir ce qu'est le pétrole brut; encore faudrait-il déterminer si la convention ne doit s'appliquer qu'aux cargaisons de pétrole brut, ce qui excluerait le contenu des soutes; ceci peut dépendre de la décision prise au sujet de l'application de la convention aux eaux territoriales où une fuite des soutes pourrait provoquer de sérieux dommages. L'inconvénient d'une telle méthode est dans les délais nécessaires à la négociation d'une convention et à sa mise en œuvre dans les législations nationales et de nombreuses raisons militent en faveur d'une convention unique qui permettrait d'éviter l'application d'un régime différent à des cargaisons de même nature. On pourrait élargir la portée d'une telle convention en y faisant mention non plus de la seule pollution par le pétrole brut mais aussi de la pollution due à toutes les cargaisons y compris, par exemple, les produits chimiques. Et l'on pourrait encore aller un peu plus loin dans ce sens en prévoyant tout dommage provoqué

ii. The scope could be limited by reference to the character of the victims, i.e. it should cover any damage done by any cargo to persons or property on shore.

c) *What kind of cargo should be covered :*

i. The first possibility is to confine the convention to damage caused by crude oil and in this case the remarks made above under (b) (i.) apply.

ii. The second possibility is to draw up a list of cargoes which may cause extraordinary damage if they escape from the ship. We refer hereafter to this type of cargo as « noxious » cargo. We use this expression having in mind that cargo may cause very substantial damage, either by virtue of the nature of the cargo itself or by virtue of the quantity of cargo (innocuous in itself) which is carried. The cargoes to be covered could be listed in a schedule which could be added to from time to time. The disadvantage of this is that scientific developments, particularly in chemicals, may make any list become very rapidly out of date; and it might be difficult to devise suitable machinery for adding to a schedule.

iii. The third possibility is to find a general definition for the sort of noxious cargoes that are to be covered. The difficulty about this is to find a sufficiently precise definition to be workable. If there is to be, for example, compulsory insurance, it must be quite clear what is to be insured and what is not; there cannot be a dispute about whether a cargo comes within a particular definition. So also if courts of law in different countries are to have jurisdiction, there cannot conveniently be different rulings about whether a particular cargo falls within the general definition.

iv. The fourth possibility is to make all cargoes liable for any damage done to third parties. This would be an acceptance of the fact that all cargo is capable of doing damage, though in many cases the risk will be very slight. But since insurability is the key to the new system, it can be left to the insurance market to assess the risk. No hardship will be incurred by the shipper of innocuous cargo because the premium would be nominal. This introduces a flexible system, since the insurance market will respond automatically to changes in the character of commodities and the risks involved in shipping them; and it avoids the need for a general definition.

There are, however, two possible disadvantages. The first is that if the convention is to apply to all cargo carried in all vessels, it will bring

par une cargaison quelconque ce qui permettrait d'étendre les dispositions de la convention aux dommages dus au feu.

ii. On pourrait par contre limiter la portée de la convention en précisant la nature des victimes : on éviterait par exemple que la convention ne s'applique aux dommages subis sur le littoral par des personnes ou des biens du fait d'une cargaison quelconque.

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

i. La première solution consisterait à ne considérer dans la Convention que les dommages dus au pétrole brut et, dans ce cas, il y a lieu de tenir compte des observations formulées à l'alinéa b) i. ci-dessus.

ii. On pourrait encore établir une liste des cargaisons qui peuvent en cas de fuite provoquer des dégâts considérables. Les cargaisons de ce type sont dénomées ci-après « cargaisons nocives ». Par cette expression, on entend les cargaisons qui peuvent provoquer des dégâts extrêmement sérieux soit en raison de leur nature soit du fait des quantités transportées lorsque la cargaison n'est pas dangereuse en soi. On pourrait établir une liste des marchandises ainsi visées et la compléter lorsque cela est nécessaire. L'inconvénient d'une telle procédure est que les progrès de la science, notamment dans le domaine de la chimie, font que toute liste devient rapidement périmée; par ailleurs il pourrait être malaisé de mettre au point une procédure de mise à jour.

iii. Une troisième solution consisterait à formuler une définition générale du type de cargaisons nocives auquel on entend appliquer les dispositions de la Convention. On éprouvera toutefois des difficultés à élaborer une définition qui soit suffisamment précise pour présenter un intérêt. S'il est décidé, par exemple, d'établir un système d'assurance obligatoire on devra connaître avec certitude ce qu'il faut assurer et ce qui n'a pas à l'être; il ne doit pas y avoir de contestations au moment de déterminer à quelle définition correspond telle ou telle cargaison. Et si les tribunaux de certains pays doivent avoir compétence en la matière, il faut éviter qu'ils ne prennent des décisions divergentes.

iv. On pourrait enfin adopter une quatrième solution par laquelle on étendrait les dispositions de la Convention à toutes les cargaisons qui sont la cause de dommages subis par des tiers. On admettrait ainsi que toute cargaison peut provoquer des dégâts bien que ce risque soit négligeable dans de nombreux cas. Etant donné cependant que le nouveau système est fondé sur l'obligation de s'assurer, on peut laisser aux compagnies d'assurances le soin d'évaluer les risques. Le montant des primes sera peu élevé et les transporteurs de cargaisons qui ne présentent aucun danger ne souffriront pas de cette mesure. Ainsi sera institué un système très souple où les primes d'assurance reflèteront automatiquement les variations que peuvent présenter la nature des

within its scope all sorts of small fry; these may find the effecting of an insurance for apparently innocuous cargo, even though the premium is nominal, an intolerable burden. Moreover, since there may, in cases like the « TORREY CANYON », be claims for enormous sums, there would have to be some list of approved insurers; not every certificate would do. The second possible disadvantage of this solution is that it may avoid the need for one general definition of cargo, it would look as if there must be a definition of damage. It would be necessary to exclude, for example, damage done when cargo was being handled. But a definition of damage ought to be much easier. What ever the nature of the cargo, what is being aimed at is damage done by its escape from control, e.g. by pollution, explosion, leakage, etc.

IV

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

COMMENTARY ON (a)

Some arguments in favour of strict liability (in French responsabilité objective) are :

1) Those who engage in maritime adventure must accept that there are risks entailed and should be content to be protected against negligence. But the victims of oil pollution are not engaged in any adventure and can say that those who carry cargo for profit ought to be absolutely responsible for its escape.

2) Damage by oil pollution (whether by fault or accident) is something that should naturally be covered by insurance. It will be awkward and difficult for « shore victims » to obtain cover. Is it not simpler for all the insurance to be carried by ship or cargo and passed on in the cost of the product ?

3) The law of many countries would impose strict liability in a case of this sort; and in other countries the trend is towards strict liability.

produits et les risques de leur transport; et l'on évite d'avoir à formuler une définition générale.

Cette solution peut toutefois présenter deux inconvénients; d'abord, en appliquant la Convention à toutes les cargaisons transportées à bord des navires, on l'étend à nombre de marchandises sans grande importance; l'obligation d'assurer toute cargaison, sans égard pour les dangers qu'elle semble présenter constituerait alors une charge intolérable, même si le montant de la prime est insignifiant. Etat donné, par ailleurs, que les demandes de dédommagement peuvent se rapporter, comme dans le cas du « TORREY CANYON », à des sommes très considérables, il faudrait établir une liste de compagnies d'assurances agréées: tout certificat ne ferait l'affaire. Le deuxième inconvénient éventuel est que si elle permet d'éviter une définition générale des cargaisons visées, cette solution semble par contre exiger une définition des dommages: il serait nécessaire notamment d'exclure les dommages subis lors de la manutention de la cargaison. Mais il devrait être beaucoup plus facile de définir les dommages: en effet, quelle que soit la nature de la cargaison, ce dont on veut se prémunir par une assurance est l'ensemble des dommages que peut provoquer la cargaison en s'échappant de l'endroit où elle est arrimée, qu'il s'agisse de pollution, d'explosion, de fuites etc...

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?*

OBSERVATIONS SUR a)

Voici quelques arguments en faveur d'une responsabilité objective:

1. Tous ceux dont les activités sont liées à la mer doivent en accepter les dangers et juger satisfaisante une protection contre les risques de négligence. Toutefois, les victimes d'une pollution par les hydrocarbures n'ont pas, pour leur part, accepté de tels risques et peuvent juger que la responsabilité des dégâts provoqués par une cargaison doit incomber à ceux qui la transportent pour leur profit.

2. Les risques de dommages du fait d'une pollution par les hydrocarbures (en cas de faute ou d'accident) devraient être naturellement couverts par une assurance. Les personnes qui peuvent subir un préjudice du fait d'une pollution du littoral peuvent difficilement se prémunir contre de tels accidents. Ne serait-il pas plus simple de faire supporter par le navire ou la cargaison l'ensemble des frais d'assurance qui seraient ensuite absorbés par le prix du produit?

3. La législation de nombreux pays imposerait, dans de tels cas, une responsabilité objective; dans d'autres pays, il se produit une évolution dans ce sens.

4) Under strict liability the non-marine victim is spared what for him would be the difficult task of proving a marine fault.

The arguments advanced against imposing liability without fault include the following :

1. It would be inequitable to give those sustaining pollution damage a preferred status vis à vis personal injury, death and property damage claimants with claims arising out of other marine casualties.

2. A seaworthy steamship or motor vessel, properly manned, is not per se a dangerous instrumentality, and the operator should not be required to pay for or insure against losses not caused by his fault. Nuclear vessels are in a special category; even so, the Nuclear Ship Convention has not been ratified.

3. Oil cargoes are not per se dangerous, and their owners should not be required to pay for or insure against losses caused by such cargoes.

4. In a competitive market, it may not be possible for the shipowner to pass on the extra cost of insurance against liability without fault to the shipper in the form of additional freight; shipowners large enough to be self-insurers may have an advantage over small operators. Furthermore, the owner of tankers under long term time or consecutive voyage charter would be unable to increase the charter rate of hire or freight so as to recover the cost of insuring against liability without fault.

5. The Liberian Board of Investigation found the « TORREY CANYON » at fault. Hence, no need for a convention imposing liability without fault is indicated by the case which prompted this study.

COMMENTARY ON (b)

The substantial question here is whether liability should be imposed on the ship or on the cargo.

If it is liability for fault only it would presumably be put on the shipowner as usual.

But if it is strict liability, then since the damage is caused by the nature of the cargo rather than by the vessel as such, it can be argued that it would be more logical to impose it on the cargo owner. As

4. Dans le cadre de la responsabilité objective, la victime ignorante des choses de la mer n'a pas à démontrer qu'il y a eu faute dans ce domaine, ce qui constituerait pour elle une tâche délicate.

Les arguments présentés à l'encontre d'une responsabilité objective sont, notamment, les suivants :

1. Il serait injuste d'accorder aux préjudices subis du fait d'une pollution par les hydrocarbures un régime de faveur par rapport aux blessures, décès ou dommages dus à d'autres types d'accidents maritimes.

2. Un navire à vapeur ou à moteur en état de navigabilité ayant à bord un équipage compétent et en nombre suffisant ne constitue pas en soi un instrument dangereux et son exploitant n'a pas à réparer les dommages qui ne sont pas de son fait ou à s'assurer contre de tels risques. Les navires nucléaires occupent à cet égard une place particulière : il n'empêche que la convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires n'a pas été ratifiée.

3. Les cargaisons d'hydrocarbures ne sont pas dangereuses en soi et leurs propriétaires n'ont pas à réparer les dommages provoqués par ces cargaisons ou à s'assurer contre de tels risques.

4. Un marché concurrentiel peut ne pas permettre à un propriétaire de navire d'imposer aux chargeurs sous la forme d'un taux de prêt plus élevé le coût supplémentaire de l'assurance destinée à couvrir les risques encourus du fait d'une responsabilité objective. A cet égard, les propriétaires de navires suffisamment importants pour être leurs propres assureurs seraient peut-être avantagés par rapport aux petits exploitants. Par ailleurs, les propriétaires de navires-citernes ayant fait l'objet d'un affrètement de longue durée ou pour plusieurs voyages consécutifs ne pourraient pas augmenter le montant de la location et le taux de fret prévu dans la charte-partie pour récupérer le coût d'une assurance contre les risques entraînés par la responsabilité objective.

5. La Commission d'enquête du Libéria a jugé que le « TORREY CANYON » avait commis une faute. Par conséquent, l'accident qui est à l'origine de la présente étude ne rend pas nécessaire une convention fondée sur une responsabilité objective.

OBSERVATIONS SUR b)

La question primordiale est ici celle de l'attribution de la responsabilité au navire ou à la cargaison.

S'il s'agit d'une responsabilité à base de faute, celle-ci doit vraisemblablement incomber, comme il est d'usage, au propriétaire du navire.

Si, par contre, il est décidé d'instituer une responsabilité objective, on peut juger plus logique de l'attribuer au propriétaire de la cargaison

against this there is the difficulty of identifying the cargo owner, particularly while the voyage is in progress. Also it is easier for a shipowner to insure his liability on a time basis than for a shipper to take out an insurance for each shipment made. So convenience may suggest that the carrier should accept liability and adjust the freight accordingly.

V

Should liability be limited ?

COMMENTARY

In maritime transport it has for long been accepted that liability for third party damage should be limited. Various arguments for this situation have been advanced over the years, the huge capital risks involved in maritime transport, the desire to encourage an important and nowadays even vital service etc. While these reasons still retain weight, it is believed at present the main arguments for retaining a limitation system are the following :

(i) It is important to everybody participating in a maritime adventure that a ship and her cargo is not tied up in port until the amounts of third party claims are finally ascertained and security given for the aggregate amounts of them but that the adventure could proceed by quickly putting up security for a maximum amount known in advance.

(ii) The difficulty — or for practical purposes even the impossibility — of obtaining insurance cover for a third party risk unless a maximum liability is fixed and known in advance.

At this stage the question is whether limitation of liability should be accepted in principle. If it is, the method of fixing the ceiling will require exhaustive consideration at a later stage. It may be useful now just to look at some of the problems involved.

If liability is put on the ship, it should be possible to retain the basic idea of the 1957 Convention, introducing modifications such as increasing the figure per ton, increasing the minimum limit and providing for a progressive scale of liability for vessels over a certain size.

If on the other hand liability is put on the cargo, there is no international precedent to fall back upon. There are, however, in some

étant donné que le dommage est dû à la nature de la cargaison plutôt qu'au navire proprement dit. On peut cependant opposer à cette formule la difficulté qu'il peut y avoir à déterminer le propriétaire de la cargaison particulièrement lorsque le voyage est en cours. Par ailleurs, le propriétaire d'un navire peut s'assurer plus aisément pour une période déterminée qu'un chargeur ne peut le faire pour chaque expédition. Il serait donc, semble-t-il, plus commode de faire accepter une telle responsabilité par le transporteur qui établirait son taux de fret en conséquence.

V

La responsabilité doit-elle être limitée ?

OBSERVATIONS

La limitation de la responsabilité civile est un principe depuis longtemps accepté dans le domaine du transport maritime. Divers arguments ont été avancés au cours des années à l'appui de ce principe, notamment les énormes risques qu'encourt tout capital dans le transport maritime, le désir d'encourager un service public important est de nos jours même vital, etc. Tandis que ces raisons font toujours poids, il semble qu'actuellement les principaux arguments en faveur d'un système de limitation sont les suivants :

i) Il importe pour tous ceux qui participent à une expédition maritime qu'un navire et sa cargaison ne soient pas retenus au port, jusqu'à ce que le montant des indemnités ait été finalement établi et une garantie offerte pour l'ensemble du montant, mais que le navire puisse continuer sa route en présentant une garantie pour un montant maximal connu à l'avance.

ii) La difficulté — ou dans la pratique l'impossibilité — d'obtenir une assurance de responsabilité civile, à moins qu'une limite de la responsabilité soit fixée et connue à l'avance.

A ce stade, la question est de savoir si la limitation de la responsabilité doit être acceptée en principe. Dans l'affirmative, la méthode selon laquelle on fixe le plafond nécessitera un examen approfondi à un stade ultérieur. Il pourrait être cependant utile d'examiner maintenant certains des problèmes en cause.

Si la responsabilité s'applique au navire, il serait possible de maintenir l'idée fondamentale de la Convention de 1957, en y apportant quelques modifications, telles que l'accroissement du chiffre par tonne, le relèvement de la limite minimale et l'établissement d'une échelle progressive de responsabilité pour les navires au-delà de certaines dimensions.

countries provisions about the transport of nuclear cargo where the method of limiting liability for third party damage is to fix it at a certain amount per kilo of the nuclear cargo carried. Were the scope of a new convention confined to damage done by petroleum products only, a limitation system might possibly be devised based on the same idea. If it is believed that a new Convention should cover third party damage caused not only by petroleum products, but also by cargo of other types then it would no doubt cause certain difficulties to elaborate a system of limitation that would be at the same time fair and reasonable and workable as well. Basing the limitation method on cargo values would obviously cause great difficulties owing to the various commodities involved, the fluctuation of market values and the difficulty in assessing these factors in advance of the incident.

VI

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

COMMENTARY

Owing to the considerable amount of damage that may be occasioned by cargo, victims may have no effective redress if the ship is lost and the person liable (whether shipowner, cargo owner or shipper) is not solvent. If present rules of liability are to be amended, or new rules set up, their purpose will be to ensure effective redress for the victims. Does this imply the obligation for the person liable to show at all times that, in the event of damage, adequate funds shall be made available to the victims, for instance by way of compulsory insurance or by providing other types of security ?

If the answer is affirmative, one should consider the practical problems involved. More particularly, how is evidence of suitable security to be provided and by whom ? Is this feasible, whether liability rests on the ship or on the cargo ? Should there be a direct recourse of the victims against the person providing the security ?

It would seem at first sight as if the best way of enforcing any system of compulsory security would be by requiring — by analogy with automobile insurance — that an insurance certificate or similar document should be included with the ship's documents. This would not necessarily mean that liability for damage would have to be on the ship,

Si, d'autre part, la responsabilité s'applique à la cargaison, il n'existe pas de précédent international auquel se référer. Il existe cependant dans certains pays des dispositions relatives au transport de cargaisons nucléaires, selon lesquelles la limite de la responsabilité civile est fixée à un certain montant par kilo de cargaison nucléaire transportée. Si la portée d'une nouvelle convention se limitait aux dommages causés par des produits pétroliers seulement, il serait possible d'instituer un système de limitation sur la base de ce principe, mais si l'on estime qu'une nouvelle convention doit couvrir les dommages causés non seulement par des produits pétroliers, mais également par d'autres types de cargaisons, il sera difficile d'élaborer un système de limitation qui soit en même temps juste, raisonnable et fonctionnel. Une méthode de limitation fondée sur la valeur de la cargaison causerait évidemment d'énormes difficultés, étant donné les diverses marchandises impliquées, les fluctuations des valeurs sur le marché et la difficulté d'évaluer ces facteurs avant l'accident.

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 ?

OBSERVATIONS

Etant donné les dommages considérables qu'une cargaison peut provoquer, les victimes risquent de n'obtenir aucune réparation effective, si le navire est perdu et si la personne responsable (que ce soit l'exploitant, le propriétaire de la cargaison ou le transporteur) n'est pas solvable. Si l'on modifie les règles de responsabilité en vigueur ou si l'on élabore de nouvelles règles, ce sera dans le but d'assurer une réparation effective aux victimes. Ceci implique-t-il que la personne responsable soit obligée de montrer à tout instant que, en cas de dommages, des fonds suffisants seront mis à la disposition des victimes, au moyen par exemple d'une assurance obligatoire ou autre forme de garantie ? Si tel est le cas, il convient d'examiner les problèmes pratiques que cela entraîne. Plus particulièrement, qui témoignera d'une agarantie appropriée et comment ? Dans le cas où ceci serait possible, la responsabilité s'applique-t-elle au navire ou à la cargaison ? Doit-il y avoir un recours direct des victimes contre la personne fournissant la garantie ?

De prime abord, il semble que le meilleur moyen de rendre exécutoire tout système d'assurance obligatoire serait de prescrire — par analogie au système d'assurance automobile — qu'un certificat d'assurance ou un document semblable soit compris dans les documents du

but it would at any rate have to be the ship's responsibility to see that the document was obtained. It is difficult to discuss the practicability of this without first putting down on paper some scheme for comment and criticism, and the scheme below is appended purely for that purpose.

SCHEME

1. A contracting State shall not permit a vessel under its flag to trade unless the vessel is covered in respect of her liability under the Convention. The cover required is a contract of indemnity by an insurance company or other financial guarantor approved by the Government of the contracting State whereunder the indemnifier binds himself in the event of any claim being made under the convention, to deposit in a court having jurisdiction under the convention such a sum, not exceeding the limit of liability, as the court shall order.

2. A contracting State shall issue to every vessel, under its flag that is permitted to trade, a certificate that the vessel is covered in accordance with paragraph 1; and it shall not permit vessels of other contracting States to enter its ports unless they can produce such a certificate.

3. A contracting State shall not permit a vessel of a non-contracting State to enter its ports unless she is covered in accordance with paragraph 1 by an insurance company or other financial guarantor approved by the contracting State.

VII

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

COMMENTARY

Unless an International Tribunal is set up, this will have to be the court of some country or countries. If the precedent set by the nuclear conventions is followed, this will be the country where the damage is sustained. If damage is sustained only in one country, this is simple and there is no need for any further machinery. It is, however, not at all improbable that as in the case of the « TORREY CANYON » the same incident will result in damage being done to the coasts of two

navire. Ceci ne signifierait pas nécessairement que la responsabilité civile s'applique au navire, mais le navire aurait toutefois la responsabilité de s'assurer que le document a été obtenu. Il est difficile d'examiner si cela est possible dans la pratique avant d'avoir rédigé un projet quelconque qui fasse l'objet d'observations et c'est à cette seule fin qu'est présenté le projet ci-après.

PROJET

1. Un Etat contractant n'autorisera pas un navire battant son pavillon à procéder à un commerce quelconque, si ce navire n'est pas couvert en fonction de sa responsabilité prévue par la Convention. La couverture requise est une assurance responsabilité fournie par une compagnie d'assurances ou autre garant financier agréé par le Gouvernement de l'Etat contractant qui s'engage, en cas d'actions en réparation intentées en vertu de la Convention, à déposer devant la juridiction prévue par la Convention une somme telle que le tribunal l'exigera, ne dépassant pas la limite de la responsabilité.

2. Un Etat contractant délivrera à tous les navires, battant son pavillon et autorisés à procéder à un commerce quelconque, un certificat selon lequel le navire est couvert en conformité du paragraphe 1; il n'autorisera pas les navires d'autres Etats contractants à entrer dans ses ports s'ils ne peuvent présenter un tel certificat.

3. Un Etat contractant n'autorisera pas un navire d'un Etat non contractant à entrer dans ses ports, à moins que ce navire soit couvert en conformité du paragraphe 1 par une compagnie d'assurances ou par tout autre garant financier agréé par l'Etat contractant.

VII

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

OBSERVATIONS

A moins que l'on établisse un tribunal international, la juridiction compétente comprendra les tribunaux d'un ou de plusieurs pays. Si l'on s'en tient au précédent créé par les conventions nucléaires, la juridiction sera celle du pays où les dommages ont été subis. Si un seul pays devait être touché, la question serait simple et il n'y aurait pas lieu de prévoir d'autre procédure. Toutefois, il est fort probable, comme dans le cas du « TORREY CANYON », qu'un même accident endommage le littoral de deux pays et il est assez peu vraisemblable qu'un gouverne-

countries. It is not likely that the government of any country would be willing to require its subjects to seek recourse in the courts of another country. Apart from limitation of liability there seems to be no reason why claims should not be made in the courts of each country in which damage occurs. It might then be left to the option of the insurer to choose the country in which to deposit the fund. It would then have to be provided :

- (a) that the courts of the country administering the fund accept foreign judgments on the same basis as their own; and
- (b) that the country places no restriction on the satisfaction of such judgments in foreign currency.

The distribution of the fund would then become merely mechanical.

VIII

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

COMMENTARY

Protective measures are deemed to include all measures taken after an incident has occurred and which appeared at the time to be reasonably necessary in order to prevent or minimise injury. It may happen that no damage occurs at all to the country which takes the measures, either because they are successful or because the supposed eventuality does not materialise. Nevertheless, it would seem equitable that if danger is reasonably apprehended, it should not be a defence to a claim for the cost of protective measures that no damage was in fact done. For the purpose of jurisdiction a country to which damage was threatened and which took protective measures accordingly would have the same status as a country to which damage was done.

It would be useful to know whether the cost of protective measures is allowed in principle under different systems of law.

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,

ment quelconque accepte que ses ressortissants soient tenus de chercher recours devant les tribunaux d'un autre pays. La question de la limitation de la responsabilité mise à part, il ne semble pas y avoir de raison pour qu'une action en réparation ne puisse être intentée devant les tribunaux de chaque pays ayant subi des dommages. On pourrait alors laisser à l'assureur le soin de choisir le pays où les fonds seront déposés, quitte à prévoir :

- a) que les tribunaux du pays où le fonds est géré accepteraient les jugements étrangers au même titre que les leurs, et
- b) que le pays en cause ne ferait en aucune manière obstacle au règlement en monnaie étrangère des indemnités allouées par les tribunaux.

La répartition du fonds deviendrait alors une simple opération comptable.

VIII

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

OBSERVATIONS

On considère que les mesures de protection comprennent toutes les mesures que l'on prend après un accident et qui semblent alors raisonnablement nécessaires en vue de prévenir ou minimiser le préjudice. Il se peut qu'aucun dommage ne soit subi par le pays qui prend de telles mesures, soit parce que celles-ci sont menées à bien, soit parce que l'éventualité d'un danger ne se concrétise pas. Néanmoins, il semblerait équitable que lorsque l'on a des raisons de s'attendre à un danger, l'argument selon lequel aucun dommage n'a en fait été causé, ne devrait pas constituer une défense contre l'action en dommages pour les dépenses supportées du chef des mesures de protection. Lorsqu'il s'agit d'établir la juridiction compétente un pays menacé par un danger qui prend des mesures de protection en conséquence devrait être considéré sur le même pied qu'un pays auquel des dommages ont été causés.

Il serait utile de savoir si le recouvrement des dépenses engagées pour prévenir des dommages est autorisé en principe selon les divers systèmes de droit.

Votre droit national permet-il à un demandeur, dans des cas où une indemnisation serait accordée pour des dommages causés, d'être indemnisé pour des dépenses résultant de mesures raisonnablement prises en vue d'éviter des dommages,

- (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 ?

- a) si ces mesures sont prises par le propriétaire du bien menacé ?
- b) si elles sont prises par un autorité nationale ou locale agissant dans l'intérêt général, mais non en vertu de ses obligations légales ?
- c) si elle sont prises par une personne étrangère agissant tout simplement par bienveillance ?

Estimez-vous qu'une nouvelle convention doive prévoir le recouvrement des frais des mesures de protection dans l'un de ces divers cas ou dans tous ?

CONTAINERS

GREECE CR-29

GRECE CR-29 (tra.)

HELLENIC MARITIME LAW ASSOCIATION

OBSERVATIONS ON THE GENOA DRAFT
CONVENTION

The Hellenic Maritime Law Association supports in principle the drafting of an international convention regarding the International Combined Transport (ICT).

However, it is of the opinion that some particular problems of a common carriage by sea of a container must not be disregarded in favour of a set of rules for combined transport and mainly those problems affecting the liability and limitations of the carrier.

Regarding now the particular suggested rules of the Genoa Draft Convention, the Hellenic Maritime Law Association would submit the following observations :

1. We appreciate that if for no other but historical reasons, the meaning of the ICT includes the limitation of « ...at least two stages, one of which is by sea... ». The inclusion of the particular wording of the transport by sea as a must, is in our opinion not necessary from the practical point of view and will formulate particular rules and regulations for international — combined — « sea transport » only, while the whole idea of the new rules is that of a unification and simplification of the international transport by sea, irrespective of the means of transportation.

Furthermore, the Combined Transport Operator (CTO) appears to be completely independent from the ownership of the vehicle of transport of the goods, which could result in the CTO being in effect insolvent. For this reason, we wonder if the proposed new regulations exclude the possibility of the consignee or shipper to bring legal action against the owner or other responsible person or entity of the transportation means or vehicle and wonder if in actuality the proposed regulations should not allow the interested party (or parties) the choice of initiating a claim or legal action against the CTO or any other person or entity responsible for the transportation of goods on the basis of the existing rules of law.

2. Regarding the liability of the CTO as set forth in Article 4 of the Genoa Draft Convention, we note that the limitations of liability

ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE
CONVENTION DE GENES

L'Association Hellénique de Droit Maritime soutient, en principe, la rédaction d'une convention internationale concernant le Transport Combiné International (T.C.I.).

Cependant, elle est d'avis que certains problèmes particuliers d'un transport usuel par mer ne doivent pas être négligés en faveur d'un jeu de règles pour le transport combiné et, principalement, les problèmes concernant la responsabilité et les limitations du transporteur.

Pour ce qui concerne en fait les règles particulières proposées dans le Projet de Gênes, l'Association Hellénique de Droit Maritime se permet de soumettre les observations suivantes :

1. Nous nous rendons compte que si ce n'est que pour des raisons historiques, la signification du Transport Combiné International comprend la restriction « ...au moins deux phases dont l'une est par mer... ». L'inclusion de la référence particulière du transport par mer comme étant obligatoire n'est pas nécessaire, à notre avis, du point de vue pratique et créerait des règles et règlements particuliers pour le Transport Combiné International « par mer » seulement alors que le but des nouvelles règles est une unification et une simplification du transport international maritime, indépendamment des moyens de transport.

De plus, la nature de l'« Operator » de Transports Combinés (O.T.C.) semble être complètement indépendante de celle du propriétaire du véhicule de transport des marchandises, ce qui pourrait donner comme résultat effectif l'insolvabilité de l'OTC. Pour cette raison, nous nous demandons si les nouvelles dispositions excluent la possibilité pour le destinataire ou le chargeur d'introduire une action légale contre le propriétaire ou autre personne physique ou morale responsable des moyens de transport ou du véhicule et nous nous demandons si, au fait, les dispositions proposées ne devraient pas donner à la partie (ou parties) intéressées le choix de réclamer ou d'introduire une action en justice contre l'OTC ou toute autre personne physique ou légale responsable du transport de marchandises en vertu des lois existantes.

of the CTO as noted in sections (a), (b) and (c) are in effect included in the general clause of section (d) and, in our opinion, should either be excluded altogether, or else be included as subnotations to the general liability exception clause of section (d).

3. Regarding the proposed set-up of the equality of the market value and invoice, we again wonder if it would not be proper to add to the invoice value a nominal and reasonable percentage for the anticipated profit of the consignee both in monetary and time values in the case of lost or damaged goods.

4. Finally, we note that the proposed discharge of all liabilities of the CTO unless suit is brought within nine months after delivery of the goods is rather arbitrary and certainly unusual and we would propose and suggest that the one year time delay from delivery be maintained as henceforth.

Alkis Argyriades

2. En ce qui concerne la responsabilité de l'OTC prévue dans l'article 4 du Projet de Convention de Gênes, nous remarquons que les limitations de la responsabilité de l'OTC prévue dans les sous-paragraphes (a), (b) et (c) sont effectivement incluses dans la clause générale du sous-paragraph (d) et devraient, à notre avis, être complètement exclues, ou bien être incluses comme sous-notes à la clause générale d'exemption de responsabilité du sous-paragraph (d).

3. En ce qui concerne la proposition de parité entre la valeur du marché et celle de la facture, nous nous demandons encore s'il n'est pas indiqué d'ajouter à la valeur de la facture un pourcentage normal et raisonnable pour le bénéfice espéré du consignataire tant en argent qu'en perte de marché dans le cas de marchandises perdues ou avariées.

4. Finalement, nous remarquons que la prescription de responsabilité de l'OTC, à moins qu'une action en justice soit intentée endéans les neuf mois après livraison des marchandises, est assez arbitraire et certainement peu habituelle et nous voudrions suggérer qu'un délai d'un an à partir de la livraison soit maintenu, comme auparavant.

Alkis Argyriades



INDEX

Administration

	Page
Meeting of the Bureau Permanent of 29th November 1967	4
Report regarding the minutes	
Réunion du Bureau Permanent du 29 novembre 1967	5
Compte rendu du procès-verbal	

Conventions 1967

Passenger of passenger luggage by sea	12
Transport de bagages de passagers par mer	13
Vessels under construction	30
Navires en construction	31
Maritime liens and mortgages	40
Privilèges et hypothèques maritimes	41
Assistance and salvage at sea	56
Assistance et sauvetage maritimes	57
Bills of Lading	62
Connaissements	63

« Torrey Canyon »

TC-1 Preliminary Report	68
TC-1 Rapport préliminaire (tra.)	69
TC-2 Report after the Rome meeting	96
TC-2 Rapport à l'issue de la réunion tenue à Rome (trad.)	97

Containers

CR-29 Report Greece	126
CR-29 Rapport Grèce (tra.)	127

C.M.I. DOCUMENTATION

The amount of the subscription has been fixed at Belgian Francs 300,— per year (forwarding by surface mail). The National Associations may group their orders. The administration of the subscriptions will be taken care of by the Administrative Secretariat. Payment can be made by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account N° 104.690 of the International Maritime Committee with the Société Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postal Cheque Office, Brussels in favour of account N° 1015.58 of Henry Voet-Genicot — Account C.M.I., Borzestraat, 17, Antwerp (Belgium).

DOCUMENTATION C.M.I.

Le prix de l'abonnement a été fixé à Francs Belges 300,— par an (expédition par voie maritime). Les Associations Nationales peuvent faire des commandes groupées. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif. Le paiement pourra être effectué par chèque payable à Anvers, ou par virement bancaire au compte N° 104.690 dont le Comité Maritime International est titulaire à la Société Générale de Banque à Anvers ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles au compte N° 101558 en faveur de Henry Voet-Genicot — Compte C.M.I. Borzestraat, 17, Antwerpen (Belgique).