

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1981

MONTREAL

II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

**XXXIInd INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

MONTREAL

1981

**XXXII^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

1

AGENDA AND OFFICERS OF THE CONFERENCE

ORDRE DU JOUR ET BUREAU DE LA CONFERENCE

AGENDA

- Revision of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea of 23 September 1910.
- Review of liabilities arising from carriage of hazardous and noxious substances.

OFFICERS OF THE CONFERENCE

PRESIDENT : Francesco BERLINGIERI

VICE-PRESIDENTS : A.J. STONE
A.M. BOAL
Kaj PINEUS

SECRETARIES-GENERAL : W.T. SMITH
Jan RAMBERG
Henri VOET

SECRETARIES : J. CARTON
R.G. CHAUVIN
A.S. HYNDMAN
B. MALOTT

ORDRE DU JOUR

- Revision de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910.
- Etude de la responsabilité relative au transport de substances dangereuses et nocives.

BUREAU DE LA CONFERENCE

- PRESIDENT : Francesco BERLINGIERI
- VICE-PRESIDENTS : A.J. STONE
A.M. BOAL
Kaj PINEUS
- SECRETAIRES-GENERAUX : W.T. SMITH
Jan RAMBERG
Henri VOET
- SECRETAIRES : J. CARTON
R.G. CHAUVIN
A.S. HYNDMAN
B. MALOTT

2

LIST OF ATTENDANCE LISTE DES PARTICIPANTS

LIST OF ATTENDANCE
LISTE DES PARTICIPANTS

ARGENTINA

Asociación Argentina de Derecho Marítimo

- Mr. A.C. CAPPAGLI, Lawyer, Manzano & Cappagli, Corrientes 538, 14e Floor, (1043) Buenos Aires.
- M. F.G. DAGLIO, Avocat, RAMSA - Recuperos y Asesoramientos Marítimos S.A., Avenida de Mayo 666, Piso 3, Oficina "A", Buenos Aires.
- Mrs. E.M. KROM, Lawyer, Edye, Roche, de La Vega y Ray, 25 de Mayo 489-5e piso, Buenos Aires.
- Mr. D.M. LOPEZ SAAVEDRA, Lawyer, Schuarzberg, Lopez Saavedra & Neira, Corrientes 1145-6e piso, Buenos Aires.
- Mr. L.B. MONTIEL, Lawyer, Edye, Roche, de La Vega y Ray, 25 de Mayo 489-5e piso, Buenos Aires.
- M. A.O. RAVINA, Abogado, Asociación Argentina de Derecho Marítimo, Lavalle 1537 piso 1ro.F 2do. Cuerpo, 1048 Buenos Aires.
- Mr. J.D. RAY, Lawyer, Edye, Roche, de Lavega y Ray, 25 de Mayo 489-5e Floor, Buenos Aires.
- M. F. Romero CARRANZA, Avocat, Organización Techint, Leandro N. Alem, 1067 Buenos Aires.
- Mr. B.I. VARELA, Naval Expert, Darraguetra 1056, (1609) Boulogne-paia, Buenos Aires.

AUSTRALIA and NEW ZEALAND

The Maritime Law Association of Australia and New Zealand

- Mr. D. JONES, Partner/Legal Firm, Morris Fletcher & Cross, Box 204, GPO, Brisbane 4001, Queensland, Australia.
- Mr. I. MACKAY, Partner, P. & I. Services, P.O. Box 3291, Wellington, New Zealand.
- Mr. A.D. MACKENZIE, Solicitor, Stone & Co., P.O. Box 1334, Wellington, New Zealand.
- Mr. P.A. WILLEE, Prosecutor for the Queen, Executive Secretary, Maritime Law Association of Australia & New Zealand, Nubrik House, 271 William Street, Melbourne, Vic. 3000.

BELGIQUE

Association Belge de Droit Maritime

- M. C.F.L. BUISSERET, Avocat, Président de l'Association Belge de Droit Maritime, Louizastraat 32, B-2000 Antwerpen.
- M. J. COENS, Avocat, Meir 14-B5, 2000 Antwerpen.
- M. L. DELWAIDE, Avocat, Markgravestraat 17, 2000 Antwerpen.
- M. G. FLETCHER, Dispacheur, Langlois & Cie s.p.r.l., 29, Lange Nieuwstraat, 2000 Antwerpen.
- Mlle H. SCHRYNEMAKERS, Secrétaire, Comité Maritime International, 17 Borzestraat, B-2000 Antwerpen.
- M. L. TRICOT, Avocat, Professeur, 108, Italiëlei, 2000 Antwerpen.
- Mr. L. VAN GRIMBERGEN, Chief of Secretariat, Voet-Genicot, 17 Borzestraat, 2000 Antwerpen.
- Mr. P.C. VAN HAVRE, Dispacheur, Langlois & Co. s.p.r.l., 29 Lange Nieuwstraat, 2000 Antwerpen.
- Mr. H.F. VOET, Dispacheur, Comité Maritime International, 17 Borzestraat, B-2000 Antwerpen.
- Mr. H.J.E. VOET, Dispacheur, Comité Maritime International, 17 Borzestraat, B-2000 Antwerpen.
- M. L.R. WYFFELS, Avocat, Justitiestraat 19, 2000 Antwerpen.

BRAZIL

Associação Brasileira de Direito Marítimo

- Mr. P.CALMON, Lawyer, Professor, Pedro Calmon Filho & Associados, Av. Franklin Roosevelt 194, 21021 Rio de Janeiro.
- Mrs. M.C. PADILHA, Claims Manager, Companhia de Navegacao Maritima Netumar, Av. Pres. Vargas 482, 22e Andar.
- Mr. R.L. PEREIRA, Average Adjuster, Ruemah Leonardo Gomes Pereira, Av. Churchill 60, Gr. 1104, 20020 Rio de Janeiro.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

- Dr. G.J. ALBRECHT, Solicitor, Barrister, Notary Public, Ahlers, Schottelius, Woelper, Hinter dem Schuetting, D-2800 Bremen 1.
- Dr. H.-C. ALBRECHT, Lawyer, Hasche, Albrecht, Fischer, Grosse Theaterstrasse 42, 2000 Hamburg 36.
- Dr. J. BARTELS, Lawyer, Societät Blaum-Dettmers-Rabstein, Herrlichkeit 5-6, 2800 Bremen 1.
- Dr. C. BREITZKE, Lawyer, Dres. Lebhun & Puchta, Vorsetzen 35, D-2000 Hamburg 11.
- Mr. G.E. BRUNN, Lawyer, Secretary, Deutscher Transport-Versicherungs-Verband, Roedingsmarkt 16, D-2000 Hamburg 11.
- Dr. G. COELER, Lawyer, Paulstrasse 3, 2000 Hamburg 1.

- Mr. W. DEHN, Manager Legal and Insurance, Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft Ballindam 25, 2000 Hamburg 1.
- Mr. E. DETTMERS, Attorney at law, Public Notary, Societät Blaum-Dettmers-Rabstein, Herrlichkeit 5-6, 2800 Bremen 1.
- Dr. P. EHLERMANN, Lawyer, 30 Abteistrasse, 2000 Hamburg 13.
- Dr. R. HARNISCH, Lawyer, Dr. Schackow & Partner, P.O. Box 10 19 07, 2800 Bremen 1.
- Mr. B. KLINGSPORN, Ministerial Counsellor, Ministry of Justice, Heinemannstrasse 6, D-5300 Bonn.
- Dr. G.F. KÖHLER, Attorney, Dr. Schackow & Partner, 17, Domshof (P.O. Box 10 19 07), D-2800 Bremen.
- Dr. B. KRÖGER, Managing Director, Verband Deutscher Reeder, Esplanade 6, D-2000 Hamburg 36.
- Mr. H. KUEHL, Lawyer, J. & K. Brons, Am Wall 192, POB 10 68 80, 2800 Bremen.
- Prof. Dr. Jur. J. LEBUHN, Lawyer, Drs. Lebuhn & Puchta, 35 Vorsetzen, D-2000 Hamburg 11.
- Dr. V. LOOKS, Lawyer, Hasche-Albrecht-Fischer, Grosse Theaterstrasse 42, 2000 Hamburg 36.
- Mr. E. MÜLLER, Lawyer, Verband Deutscher Reeder, Esplanade 6, D-2000 Hamburg 36.
- Dr. G. PASSEHL, Lawyer, Rechtsanwälte Dres. Dabelstein & Passehl, Grosse Elbstrabe 36, 2000 Hamburg 50.
- Dr. K.F. PUCHTA, Lawyer, Dres. Lebhun & Puchta, Vorsetzen 35, D-2000 Hamburg 11.
- Dr. W. RICHTER, Judge, Cour of Appeal Bremen, Mackensenweg 4, D-2800 Bremen 33.
- Mr. H.G. ROEHREKE, Attorney-at-Law, Roehreke, Boye, Reme, Von Werder, Ballindamm 26, D-2000 Hamburg 1.
- Dr. N. SCHOEN, Lawyer, Dres. Schoen & Pflueger, Spitalerstrasse 22, 2000 Hamburg 1.
- Dr. J. TRAPPE, Lawyer, Dr. Von Berenberg-Gossler & Partner, 46 Neuer Wall, 2000 Hamburg 36.
- Dr. B. VOGELER, Lawyer, Hasche-Albrecht-Fischer, Grosse Theaterstrasse 42, 2000 Hamburg 36.
- Mr. H. von BREVERN, Lawyer, Ernst Russ, Alsterarkaden 27, 2 Hamburg 36.
- Dr. L. WEIPERT, Solicitor and Notary Public, Societät Blaum-Dettmers-Rabstein, Herrlichkeit 5-6, D-2800 Bremen 1.
- Mr. H.M.C. WÖLPER, Solicitor/Notary and Barrister, Ahlers, Schottelius, Wölper, Hinter dem Schütting, 2800 Bremen 1.

CANADA

Canadian Maritime Law Association Association Canadienne de Droit Maritime

- Mr. J.P. ADAMS, Partner, Halley, Hunt, P.O. Box 610, St. John's, Newfoundland A1C 5L3.
- Mr. W.D. ANGUS, Lawyer, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Suite 800, 1155 Dorchester Blvd. West, Montréal, Québec H3B 3V2.
- Mr. G.P. BARRY, Advocate, McMaster Meighen, 630 Dorchester Blvd. West, Montréal, Québec H3B 4H7.

- M. E. BAUDRY, Avocat, Lavery, O'Brien, 2 Complexe Desjardins, Suite 3100, Montréal, Québec H5B 1G4.
- Mr. D. BEARD, Barrister and Solicitor, Beard, Winter, Gordon, 200 University Avenue, Toronto, Ontario M5H K4.
- Mr. M.J. BIRD, Barrister and Solicitor, Owen, Bird, P.O. Box 49130, 28th Floor, 595 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V7X 1J5.
- Mr. T. BISHOP, Advocate, Brisset, Bishop, Davidson & Davis, 620, rue St-Jacques, Montréal, Québec H3C 1C7.
- Mr. D. BRANDER SMITH, Lawyer, Bull, Housser & Tupper, P.O. Box 11130, 1055 West Georgia Street, Vancouver, British Columbia V6E 3R3.
- Mr. L. BREAN, General Counsel, CN Marine, Suite 1402, 1791 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3L1.
- M. J. BRISSET, Avocat, Brisset, Bishop, Davidson & DAVIS, Suite 600, 620 rue St-Jacques, Montréal, Québec H3C 1C7.
- Mr. C.H. BROTHERTON, Average Adjuster, 1550, Av. Docteur Penfield, Suite 707, Montréal, Québec H3G 1C2.
- Mr. R.V. BURNS, Lawyer, McRaie, Montgomery & Cunningham, 1585-555 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V7X 1H8.
- M. P. CAMU, Président, La Société Maritime March Ltée, 360 St-Jacques, Suite 1400, Montréal, Québec H2Y 1K1.
- Mr. J.A. CANTELLO, Treasurer, Canadian Maritime Law Ass., Osborn & Lange Inc., 759 Victoria Square, Montréal, Québec H2Y 2K5.
- Mr. J. CARTON, Special Advisor, Halco Inc., 1303 Greene Avenue, Westmount, Québec H3Z 2A7.
- M. R.G. CHAUVIN, Avocat, Lavery, O'Brien, 2 Complexe Desjardins, Suite 3100, Montréal, Québec H5B 1G4.
- Miss B. CHRISTIE, Legal Department, Federal Commerce & Navigation Ltd., P.O. Box 146, Tour de la Bourse, Montréal, Québec H4Z 1C4.
- Miss K.A. CONNIDIS, Lawyer, McTaggart, Potts, Stone, Winters & Herridge, 390 Bay Street, Suite 2600, Toronto, Ontario M5H 2Y2.
- M. P.G. COTÉ, Avocat, Ogilvy, Renault, Suite 700, 1 Place Ville-Marie, Montréal, Québec H3B 1Z7.
- Mr. J.R. CUNNINGHAM, Lawyer, McRae, Montgomery & Cunningham, 15th Floor, 555 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V7X 1H8.
- M. R. CYPHOT, Avocat, Brisset, Bishop, Davidson & Davis, 620 St-Jacques, Suite 600, Montréal, Québec H3C 1C7.
- Mr. G. DEERE, Principal Surveyor Eastern Canada, The Salvage Association, 620 St-Jacques, Suite 210, Montréal, Québec H3C 1C7.
- Mr. M. DE MAN, Barrister and Solicitor, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, 1155 Dorchester Blvd. West, 39th Floor, Montréal, Québec H3B 3V2.
- M. B.M. DESCHÊNES, Avocat, De Grandpré, Colas, Deschênes, Godin, Paquette, Lasnier & Alary, 25e étage, Place Victoria, Montréal, Québec H4Z 1C2.
- M. J.P. DORAIS, Avocat, Geoffrion, Prud'homme, 500 Place d'Armes, Suite 1200, Montréal, Québec H2Y 2W4.
- M. L. FORTIER, Avocat, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, 1155 Dorchester Blvd. West, 39th Floor, Montréal, Québec H3B 3V2.
- Mr. N.H. FRAWLEY, Lawyer, Paterson, MacDougall, Box 411, Suite 2800, Commerce Court North, Toronto, Ontario M5L 1G3.
- Mr. B.O'N. GALLERY, Publisher & Editor, «"Seaports & The Shipping World"», 4634 St. Catherine Street West, Montréal, Québec.
- M. R. GAUDREAU, Avocat, Langlois, Drouin & Associés, 126 rue St-Pierre, Québec, Québec G1K 4A8.

- Mlle J.GAUTHIER, Avocate, Ogilvy, Renault, 1 Place Ville-Marie, Suite 700, Montréal, Québec H3B 1Z7.
- M. P.A. GERVAIS, Avocat, Doheny, MacKenzie, Grivakes, Gervais & Lemoyne, 1203-5 Place Ville Marie, Montréal, Québec H3B 2H1.
- Prof. E. GOLD, Prof. of Law & Executive Director, Dalhousie Ocean Studies Programme, 1321 Edward Street, Halifax, Nova Scotia B3H 4H9.
- Mr. J.E. GOULD, Lawyer, McInnis, Cooper & Robertson, P.O. Box 730, Halifax, Nova Scotia B3J 2V1.
- Mr. S.J. HARRINGTON, Lawyer, McMaster Meighen, 7th Floor, 630 Dorchester Blvd. West, Montréal, Québec H3B 4H7.
- Mr. I.E. HARRIS, Lawyer, Cerini, Salmon, Watson, Souaid & Harris, 1010 Ste-Catherine Street West, Suite 1020, Montréal, Québec H3B 3S1.
- M. J. HARVEY, Fonctionnaire, Transports Québec, 700 Est Blou. St-Cyrille, Québec, Québec G1R 5A9.
- Mr. R.B. HOLDEN, Avocat, Geoffrion, Prud'homme, 500 Place d'Armes, Suite 1200, Montréal, Québec H2Y 2W4.
- Mr. A.S. HYNDMAN, Lawyer, McMaster Meighen, 630 Dorchester Blvd. West, Montréal, Québec H3B 4H7.
- Mr. J.L.J. JESSIMAN, Barrister (Partner), McRae, Montgomery & Co., 15th Floor, Two Bentall Centre, 555 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V7X 1H8.
- Mr. P. JONES, Lawyer, McMillan, Binch, P.O. Box 38, Royal Bank Plaza, Toronto, Ontario M5J 2J7.
- Mr. J. JOY, Lawyer, Williams, Williams & Buffett, 6 Logy Bay Road, P.O. Box 9187, St. John's, Newfoundland A1A 2X9.
- Mr. J. KAVANAUGH, President & General Manager, Eastern Canada Towing Ltd., P.O. Box 337, Halifax, Nova Scotia B3J 2N7.
- Mr. D.R. KING, Customs House Broker/Freight Forwarder, Canadian International Freight Forwarders Association, Montréal, Québec H2Y 3E9.
- Mr. S. KNOWLES, Richards, Hogg International, 360 St. Jacques, Suite 912, Montréal, Québec H2Y 1P5.
- Mr. M. KOTHAWALA, Manager-Legal/Insurance/Claims, Matthew Ship Chartering Ltd., Suite 108, 4823 Sherbrooke Street W., Montréal, Québec H3Z 1G7.
- Mr. J.W. KYLE, Vice-President, Average adjusting, Reed Stenhouse Ltd., P.O. Box 1010, Halifax, Nova Scotia B3H 2X1.
- M. L. LALANDE, Avocat, 95 Ave McNider App. 701, Outremont, Québec H2V 3X5.
- M. R. LANGLOIS, Avocat, Langlois, Drouin & Associés, 290 Place d'Youville, Montréal, Québec H2Y 2B6.
- M. J.A. LAURIN, Avocat, McMaster Meighen, 630 ouest, Bd Dorchester, 7^{me} étage, Montréal, Québec H3B 4H7.
- M. R.S. LEFEBVRE, Avocat, Ministère des Pêcheries et Océans, 240 Saprks Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6.
- Mr. N. LETALIK, Research Assistant, Dalhousie Ocean Studies Programme, 1321 Edward Street, Halifax, Nova Scotia B3H 4H9.
- Mr. A. LOISEAU, Manager, Saguenay Shipping Ltd., 2021 Union Avenue, Montréal, Québec H3A 2Y5.
- Mr. P.D. LOWRY, Lawyer/Partner, Campney & Murphy, P.O. Box 49190, 16th Floor, 595 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V7X 1K9.
- M. R. LUSSIER, Courtier d'assurance, Dolard Lussier Ltée, C.P. 308, Sorel, Québec J3P 5P9.
- Mr. T. MCGLOAN, Lawyer, Gilbert, McGloan, Gillis & Jones, P.O. Box 7174, P.S. "A", Saint John, New Brunswick E2L 4S6.

- Mr. D.G. McALLISTER, President, McAllister Towing & Salvage Ltd., 410 St. Nicholas, Room 401, Montréal, Québec H2Y 2P5.
- Mr. K. MacINNIS, Barrister, Burchell, Jost MacAdam, Hayman & Merrick, P. O. Box 36, Halifax, Nova Scotia B3J 2L4.
- Mr. P.R.D. MacKELL, Advocate, Martineau, Walker, Place Victoria-Stock Exchange Tower, Suite 3400, Montréal, Québec H4Z 1E9.
- Mr. R. MacKINNON, Associate Regional Counsel, Genstar Ltd., 800, 1111 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6E 2J3.
- Mr. N.D. McRAE, Underwriter, Marine Underwriters Ltd., 1245 Sherbrooke Street West, Suite 1050, Montréal, Québec H3G 1G2.
- Mr. B.N. MALOTT, Président, Transworld Shipping Ltd., 363 St. François Xavier Street, Suite 230, Montréal, Québec H2Y 3P9.
- Mr. D.F.H. MARLER, Lawyer, David F.H. Marler Law Offices, 276 St-Jacques West, Suite 906, Montréal, Québec H2Y 1N3.
- Mr. H. MATHERS, Shipping Agent, I.H. Mathers & Son Ltd., P.O. Box 3550, Halifax, Nova Scotia B3J 3J3.
- Mr. F. METCALF, Barrister-at-Law, Metcalf & Holm, Suite 708, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8.
- Mr. L. MOORE, Corporate Insurance Manager, C.S.L. Group Inc., 759 Victoria Square, Montréal, Québec H2Y 2K3.
- Mr. D.G. MORRISON, Barrister and Solicitor, Bull, Housser & Tupper, 3000 Royal Centre, P.O. Box 11130, 1055 West Georgia Street, Vancouver, British Columbia V6E 3R3.
- Mr. D.J. MURPHY, Senior Counsel, Canadian Transport Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N9.
- Mr. M. NADON, Lawyer, Martineau, Walker, Place Victoria-Stock Exchange Tower, Suite 3400, Montréal, Québec H4Z 1E9.
- Mr. Arthur NIGHTINGALE, President, Saguenay Shipping Limited, 2021 Union Avenue, Montreal, Quebec H3A 2Y5.
- Mr. W. O'NEIL, President, The St. Lawrence Seaway Authority, Place de Ville, Tower "A", 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1R 5A3.
- Mr. A.H.E. POPP, Avocat-Conseil général adjoint, Contentieux - Ministère des Transports - Chambre 406, Tour A, Place de Ville, Ottawa, Ontario K1A 0N5.
- Mr. V. PRAGER, Avocat, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb., 1155 Dorchester Blvd. West, Montréal, Québec H3B 3V2.
- Mr. R. SIMPSON, Vice-Président/Administrateur, Gerard Parizeau Ltée, 410 St-Nicholas, Montréal, Québec H2Y 2R1.
- Mr. W.T. SMITH, Director, Shipowners Assurance Mngmt. Ltd., 620 rue St. Jacques, Suite 205, Montréal, Québec.
- Mr. W. SPICER, Lawyer, McInnis, Cooper & Robertson, P.O. Box 730, Halifax, Nova Scotia B3J 2V1.
- Mr. G. STRATHY, Barrister, McTaggart, Potts, Stone, Winter & Herridge, Suite 2600, 390 Bay Street, Toronto, Ontario M5H 2Y2.
- Mr. A.J. STONE, Barrister, McTaggart, Potts, Stone, Winters & Herridge, Suite 2600, 390 Bay Street, Toronto, Ontario M5H 2Y2.
- Prof. W. TETLEY, Professor, McGill University, 3644 Peel Street, Montréal, Québec H3A 1W9.
- Mr. P. TOURIGNY, Avocat, Langlois, Drouin & Associés, 290 Place d'Youville, Montréal, Québec H2Y 2B6.
- Mr. P.M. TROOP, Lawyer, Department of Justice, Justice Building, Wellington & Lyons Street, Ottawa, Ontario K1A 0H8.
- Mr. G. VAILLANCOURT, Lawyer, Langlois, Drouin & Associés, 126 rue St-Pierre, Québec, Québec G1K 4A8.

- Mr. D. VON RICHTHOFEN, Economiste Principal, Politique Maritime Transports Canada, 17^{me} étage, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Ontario K1A 0N7.
- Mr. L. WARD, Senior Economist, Canadian Transport Commission, 15 Eddy Street, 15th Floor, Hull, Québec K1A 0N9.
- Mrs. A. WIGGINS, Imperial Oil Ltd., Room 1912, 111 St. Clair Ave. West, Toronto, Ontario M5W 1K3.
- Mr. J. YODEN, Solicitor, CN Marine, Suite 1402, 1791 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3L1.

CHILE

Asociación Chilena de Derecho Marítimo

- M. E. CORNEJO, Président de l'Association Chilienne de Droit Maritime, Professeur, Ansieta, Cornejo & Guzman, Casilla 75, Valparaiso.
- Mr. A. ANSIETA NUNEZ, Attorney & Average Adjuster, Ansieta, Cornejo & Guzman, Casilla 75, Valparaiso.

CHINA

China Council for the Promotion of International Trade

- Mr. Wang SHOUMAO, Secretary of Maritime Arbitration Commission, China Council for the Promotion of International Trade, Fuxingmenwai Street, Beijing.
- Mr. Li MINSHENG, Deputy Manager, Business Department, China Salvage Co., Fuxinglu 10, Beijing.
- Mr. Yan CUNHOU, Average Adjuster, China Council for the Promotion of International Trade, Fuxingmenwai Street, Beijing.
- Mr. Zhang CHANGLIN, Member of the Research Department, China Ocean Shipping Company, c/o Haight, Gardner, Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 1004.

COLOMBIA

Asociación Colombiana de Derecho Marítimo

- Mr. G. SAMIENTO R., Attorney, Guillermo Sarmiento/Asociación Colombiana Derecho Marítimo, Calle 12 No. 7-32 Of. 1002, Bogotá D.E.

DANMARK

Dansk Soretsforening

- Mr. J. BREDHOLT, Head of Division, Ministry of Industry Denmark, Slots-holmsgade 12, 1216 Copenhagen.
- Mr. J. ERLUND, Advocate, Gorrissen & Partners, 37 Amaliegade, 1256 Copenhagen K.

- Mr. F. HASLE, Deputy Managing Director, The East Asiatic Company Ltd., 2, Holbergsgade, DK 1099 Copenhagen K.
- Mr. H.L. LEVY, Director, Assuranceforeningen Skuld, Frederiksborggade 15, 1360 Copenhagen.
- Mr. B. NIELSEN, Advocate, Reumert & Partners, 17 Frederiksgade, 1265 Copenhagen K.
- Mr. A. PHILIP, Advocate, Dr. Jur., Frederiksgade 1, 1265 Copenhagen K.
- Mr. K. PONTOPPIDAN, Lawyer, Danish Shipowners' Association, 33 Amaliegade, 1256 Copenhagen K.
- Mr. S. THORSEN, Advocate, Reumert & Partners, Bredgade 26, 1260 Copenhagen K.

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

Gesellschaft für Seerecht der DDR

- Dr. R. RICHTER, Lawyer-Assistant Professor, Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, Gesellschaft für Seerecht der DDR, Lagerstrasse 26, Rostock
- Dr. N. TROTZ, Lawyer, Akademie für Staat und Recht der DDR, Gesellschaft für Seerecht der DDR, Lagerstrasse 26, Rostock.

ESPAÑA

Asociación de Derecho Marítimo

- Mr. J.L. GONI, Lawyer, Goni, Alcantara & Co. (Solicitors), Serrano, 91, Madrid.
- M. M. OLIVENCIA RUIZ, Professeur Droit Commercial, Av. Republica Argentina, 13 Seville.
- Mr. J. SOLE, Practicing Lawyer, Serrano, 27, Madrid 1.

FRANCE

Association Française du Droit Maritime

- M. LL. AISENSTEIN, Avocat à la Cour de Paris, 234, boulevard Sain-Germain, 75001 Paris.
- M. P. BOULOY, Avocat à la Cour de Paris, 5, rue de Chaillot, 75016 Paris.
- Mme M.A. CHAUVEAU, c/o Association Française du Droit Maritime, 73, boulevard Haussmann, 75008 Paris.
- M. H. de RICHEMONT, Avocat à la Cour de Paris, 12bis, avenue Bosquet, 75007 Paris.
- M. M.C.C. DUBOSC, Avocat au Barreau du Havre, 17, rue Anfray, Le Havre (76600).
- M. E. du PONTAVICE, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, 27, rue de Fleurus, 75006 Paris.
- M. P. EMO, Avocat à la Cour de Rouen, 4, avenue Gallieni, 76130 Mont-Saint-Aignan.

- M. E. FONTAINE, Avocat à la Cour de Paris, Gide Loyrette Nouel, 26, cour Albert I, Paris 8^{me}.
- M. H. GRELLET, Administrateur des Sociétés Maritimes SAGA MRM, 42, boulevard Victor Hugo, 92200 Neuilly sur Seine.
- M. J.-M. LASSEZ, Avocat à la Cour de Paris, S.C.P. Warot-Lassez, 71, boulevard Raspail, 75006 Paris.
- M. P. LATRON, Conseiller Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 20, rue Vivienne, 75082 Paris, Cedex 02.
- M. R. LE BRUN, Avocat au Barreau de Morlaix, 51, rue Ange de Guernisac, 29202 Morlaix.
- M. J. LIGONIE, Secrétaire Général, Groupe Forasol-Foramer, 15-17, avenue Sainte-Foy, 92200 Neuilly-sur-Seine.
- Mme F. ODIER-MOUSSU, Chef du service juridique du Comité Central des Armateurs de France, 73, boulevard Haussmann, 75008 Paris.
- Mlle G. PAGEARD, Avocat à la Cour de Paris, S.C.P. Warot-Lassez, 71, boulevard Raspail, 75006 Paris.
- M. J. POTIER, Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime, Directeur honoraire de la Cie Maritime des Chargeurs Réunis-Paris, 6, rue des Tournelles, 78060 Versailles.
- M. E. TERNON, Fondé de pouvoir, G. & D. Guian, 51, rue de Miromesnil, Paris.
- M. J. VILLENEAU, Avocat à la Cour de Paris, Président de l'Association Française du Droit Maritime, Villeneuve, Rohart, Simon, 38, rue Scheffer, 75016 Paris.
- M. J. WAROT, Avocat à la Cour de Paris, Vice-Président du Comité International, S.C.P. Warot-Lassez, 51, avenue Montaigne, 75008 Paris.

GREAT BRITAIN

British Maritime Law Association

- Mr. C. BARCLAY, Naval Architect-Consultant, 139 Sloane Street, London SW1X 9AY.
- Mr. W.C. BECKETT, Solicitor, Department of Trade, Monsanto House, Victoria Street, London SW1.
- Mr. A. BESSEMER CLARK, General Manager, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association, 1 Pepys Street, London EC3N 4AL.
- Mr. W. BIRCH REYNARDSON, Deputy, Senior Partner, Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
- Mr. G. BRICE Q.C., Arbitrator, Lloyds Salvage, Queen Elizabeth Building, Temple, London EC4Y 9BS.
- Mr. R. BROOKE, Senior Admiralty Manager, Richards, Butler and Co., 5 Clifton Street, London EC2A 4DO.
- Mr. B. BROOKE-SMITH, Manager, The London Steam-Ship Owner's Mutual Insurance Association, 17 Crosswall, London EC3N 2AT.
- Mr. T.R. BROOKS, Lloyd's Underwriter, Brooks & Dooley (Underwriting) Ltd., Lloyd's, Lime Street, London, EC3M 7H1.
- Mr. F.J.J. CADWALLADER, Professor Maritime Law, University of Cardiff, King Edward Avenue, Cardiff, Wales.
- Sir J. DONALDSON, Judge, High Court of Justice, Strand, London WC2.
- Mr. R.M.L. DUFFY, General Council of British Shipping, 30-32 St. Mary Axe, London EC3A 8ET.

- Mr. R.E.M. ELBORNE, Partner, Elborne, Mitchell, Three Quays Tower Hill, London EC3R 6DS.
- Mr. P.A. GERRIE, Director of Lloyd's Insurance Brokers, Gault, Armstrong and Kemble Ltd., Blomfield House, 85 London Wall, London EC2.
- Mr. J.G. GORDON, Solicitor of the Supreme Court, Hill, Dickinson & Co., Irongate House, Duke's Place, London EC3A 7LP.
- Mr. P.J.S. GRIGGS, Solicitor, Ince & Co., Knollys House, 11 Byward Street, London EC3.
- Mr. A.J. GROOM, Lawyer, Charles Taylor & Co., 120 Fenchurch Street, London EC3.
- Mr. C. HARRIS, Senior Partner, P. & I Club/Barrister, Charles Taylor & Co., 120 Fenchurch Street, London EC3M 5HA.
- Mr. P.M. HARRISSON, Partner, Clyde & Co. Solicitors (and British Maritime Law Association), 30 Mincing Lane,, London EC3R 7BR.
- Mr. J. HONOUR, General Manager, West of England Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd., 1 Pepys Street, London EC3N 4AL.
- Mr. G. HUDSON, Average Adjuster, Ernest, Robert, Lindley & Sons, Ibox House, Minorities, London EC3N 1EL.
- Mr. N. HUDSON, Claims Adjuster, Commercial Union Assurance Co. Ltd., P.O. Box 420, St. Helen's, 1 Undershaft, London EC3P 3DQ.
- Mr. M. LACEY, Senior Managing Clerk, Horrocks & Co., 50 Fleet Street, London EC4Y 1NJ.
- Sir Michael MUSTILL, High Court Judge, Royal Courts of Justice, Strand, London WC2.
- Mr. D. O'MAY, Solicitor, Ince & Co., Knollys House, 11 Byward Street, London EC3R 5EN.
- Mr. D.G. POWLES, Lecturer in law, University of Wales Institute of Science and Technology, Law Dept., U.W.I.S.T., King Edward VII Avenue, Cardiff.
- Mr. R.P.T. RILEY, Senior Partner, Tindall, Riley & Co., Managers of The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd., Southwark Towers, 32 London Bridge Street, London SE1 9SY.
- Mr. R. RUTHERFORD, Adjuster of Marine Claims, Lloyd's, 10, Glebehyrst, Sandersteal, Surrey.
- Mr. D.W. TAYLOR, Partner/Solicitor, Hill, Dickinson & Co., Irongate House, Dukes Place, London EC3.
- Mr. A.R. TROUGHTON, Partner-Solicitor, Holman, Fenwick & Willan, Marlow House, Lloyds Avenue, London EC3.
- Mr. L. WATKINS, Secretary & Treasurer, British Maritime Law Association, 1 Pepys Street, London, EC3N 4AL.

GRECE

Helliniki Enosis Naftikou Dikaiou

- M. A. ANTAPASSIS, Avocat, Skouze 19, Le Pirée.
- Mr. D. MARKIANOS, Advocate, 27, J. Drossopoulou Street, Athens 134.
- Mr. J.S. PERRAKIS, Advocate, Transmed Shipping SA, 120 Vasilissis Sofias, Piraeus 7.
- Mr. N. SCORINIS, Lawyer, Scorinis Law Offices, 67 Vas. Konstantinou Ave., Piraeus (10A).
- M. P. SOTIROPOULOS, Avocat, Didotou 34, Athènes.

IRELAND

Irish Maritime Law Association

- Mr. F.J. LYNN, Adjuster of Claims (Marine), Insurance Corporation of Ireland Ltd., Burlington Road, Dublin 4.
- Mr. B. McGOVERN, Barrister at Law, 2 Glenageary Woods, Dun Laoghaire, Co. Dublin.
- Mr. J.N. McGOVERN, Barrister at Law, Secretary & Administration Manager, Irish Shipping Ltd., Merrion Hall, Strand Road, Dublin 4.
- Mr. D. McNULTY, Barrister at Law, Claims Manager, Irish Shipping Ltd., Merrion Hall, Strand Road, Dublin 4.

ITALIA

Associazione Italiana di Diritto Marittimo

- Mr. N. BALESTRA, Studio Legale Prof. Avv. Nicola Balesra, Piazza Corvetto 2/5, 16122 Genoa.
- Mr. G. BERLINGIERI, Studio Legale Berlingieri, Via Roma 10/2, 16121 Genoa.
- Miss G. BOI, Studio Legale Berlingieri, Via Roma 10/2, 16121 Genoa.
- Mr. M. MARESCA, Studio Legale Maresca, Via Bacigalupo 4/13, 16122 Genoa.
- Mr. S. TURCI, Studio Avv. Sergio Turci, Via Roma 5/7, 16121 Genoa.
- Mr. G. VINCENZINI, Studio Legale Vincenzini, Scali D'Azeglio 52, 57100
- Mr. A. BERLINGIERI, Studio Legale Berlingieri, Via Roma 10/2, 16121 Genoa.
- Mr. C. KIELLAND, Studio Legale Prof. Avv. Nicola Balestra, Piazza Corvetto 2/5, 16122 Genoa.
- Mr. M. MORDIGLIA, Studio Legale Mordiglia, Via XX Settembre 14/17, 16121 Genoa.
- Mr. E. VINCENZINI, Studio Legale Vincenzini, Scali D'Azeglio 52, 57100 Livorno.
- Mr. E. VOLLI, Studio Legale Prof. Avv. Volli, Via San Nicolò 30, 34100 Trieste.

JAPAN

The Japanese Maritime Law Association

- Mr. S. ABE, Attorney-at-Law, Legal Adviser, Japanese Shipowners Association, 13-2, Jiyugaoka 3-Chome, Meguro-Ku, Tokyo.
- Mr. K. EGASHIRA, Associate Professor of Law, University of Tokyo, Faculty of Law, Hongo 7-3-1, Bunkyo, Tokyo.
- Mr. M. FUKUOKA, Resident Representative, N.Y.K. Line, c/o March Shipping Ltd., Suite 1210, 360 St. James Street West, Montréal, Québec, H2Y 1P5, Canada.
- Mr. T. IMAI, Assistant General Manager of Shipping Company, N.Y.K. Line, 3-2, Marunouchi 2-Chome, Chiyoda-Ku, Tokyo.
- Mr. S. KITAHARA, Executive Director, The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, 2-1-10, Nihonbashi, Chuo-Ku, Tokyo.
- Mr. M. NAKANISHI, General Manager of Marine Claims Dept. The Tokyo Marine & Fire Insurance Company Ltd., 2-1, Marunouchi 1-Chome, Chiyoda-Ku, Tokyo.

- Mr. Y. OGAWA, Attorney-at-Law, Yoshida & Partners, 5th Floor Jyoban-Kosan Bldg., 11-4 Ginza 5-Chome, Chuo-Ku, Tokyo.
- Mr. T. OHTORI, Professor of Law, President of the Japanese Maritime Law Association, Vice-President of CMI, 2-304 Hongo 4-20, Bunkyo-Ku, Tokyo.
- Mr. S. OCHIAI, Professor, Law School Seikei University, 52 Winchester court, Vicarage Gate, Kensington, London W8, Great Britain.
- Mr. A. TAKAKUWA, Attorney-at-Law, Takakuwa Law Office, 24-4, Kichijojiminamicho, 4-Chome, Musashino-shi, Tokyo, 180.
- Mr. M. TANIDA, Chief Representative of New York Off., Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., Two World Trade Center, Suite 9910, New York, N.Y. 10048, U.S.A.
- Mr. H. TANIKAWA, Professor of Law, Seikei University, Faculty of Law, (Home) 15-33-308, Shimorenjaku 4, Mitaka City, Tokyo.
- Mr. A. YAMAMICHI, Attorney-at-Law, Law Offices of Yamamichi & Vono, 1-1-5 Kyobashi, Chuo-Ku, Tokyo.
- Mr. H. YAMASHITA, Montreal Senior Representative, Mitsui O.S.K. Lines Ltd., 400, Lansdowne Ave., Apt. 306, Westmount, Québec, H8Y 2V3, Canada.

MEXICO

Asociación Mexicana de Derecho Maritimo

- Mr. I. MELO, President, Asociación Mexicana de Derecho Maritimo, Montes Urales 365, Mexico, 10, D.F. Mexico.

NEDERLAND

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

- Mr. R. CLETON, Legal Counsellor, Ministry of Justice, Ridderlaan 27, 2596 PE The Hague, Holland.
- Mr. J.J.H. GERRITZEN, Average Adjuster, Vereenigde Dispatcheurs, P.O. Box 2839, 3000 CV Rotterdam.
- Mr. R.E. JAPIKSE, Advocate, Nauta Van Haersolte, Weena 750, Rotterdam.
- Mr. J. KLEINGELD, Director, North Netherlands Protection Club, 20 Erasmuslaan, 9752 Pg Haren, Holland.
- Mr. J.A. MOOLENBURGH, Lawyer, Smit International Nederland BV, Zalmstraat 1, 3016 DS Rotterdam.
- Mr. J.G. SCHULTSZ, Advocate, Member Executive Council CMI; President, Netherlands Maritime Law Association, 42 Pieter de Hoochstraat, 1071 EG Amsterdam.
- Mr. J. VAN BEUNINGEN, Managing Director, Smit International Ocean Towage & Salvage Company, P.O. Box 1042, 3000 B.A., Rotterdam.
- Miss I.H. WILDEBOER, Lawyer, Van Doorne & Sjollema Advocaten, Postbus 22105, 3003 DC Rotterdam.

NIGERIA

Nigerian Maritime Law Association

- Mr. AKA-BASHORUN, Legal Practitioner, Ala Aka-Bashorun & Co., 22a Jebba Street West, Ebute-Metta, Lagos.
- Mr. G. ETOMI, Chris Ogunbanjo & Co., 3, Hospital Road, Box 1785, Lagos.
- Mr. L.N. MBANEFO, Legal Practitioner, Mbanefo & Mbanefo, 17, Martins Street, Lagos.
- Mr. C.O. OGUNBANJO, Lawyer, Chris Ogunbanjo & Co., P.O. Box 1785, Lagos.
- Mr. F.O. OLOFINMAKIN, Lawyer, Nigerian Ports Authority, 26/28 Marina, Lagos.
- Mr. E.O. OLOYEDE, Legal Practitioner, Bade Oloyede & Co., 18 Commercial Avenue, Yaba, Lagos.
- Mrs. R.E. SAGOE, Legal Practitioner, Eniola Alakija & Co., 19 Breadfruit Street, (2nd Floor), P.O. Box 1832, Lagos.
- Mr. F. SAREGBON, Barrister, Fola Sasegbon, 11 Williams Street, Lagos.
- Mr. A.O. SOGBESAN, Legal Practitioner, Fortitude Chambers, P.O. Box 8416, Lagos.

NORGE

Den Norske Sjøretts-Forening

- Mr. B. ENGSTROM, Head of Division, Ministry of Justice, P.O. Box 8005, Dep' Oslo 1.
- Mr. E. IRGENS, Lawyer, Vogt, Ditley-Simonsen, Irgens, Ore & Rafen, Stortingsgaten 18, Oslo 1.
- Mr. F. MUNTHE, Attorney-at-Law, Nordisk Skipsrederforening, P.O. Box 3000, El., Oslo 2.
- Mr. A.H. RIKHEIM, Lawyer, Norwegian Shipowner's Association, Raadhusgt. 25, IV, Oslo 1.
- Mr. E. SELVIG, Professor of Law, Director Scandinavian Institute of Maritime Law, Karl Johans gt 47, Oslo 1.
- Mr. H. STANG LUND, Attorney-at-Law, Wikbork, Rein & Co., P.O. Box 1511 Vika, Oslo 1.
- Mr. S. UELAND, Claims Manager/Lawyer, Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig), Stortingsgt. 18, P.O. Box 1376 Vika, Oslo 1.
- Mr. G. VEFLING, Lawyer, Managing Director, Central Union of Maritime Underwriters, Hansteensgt. 2, Oslo 2.

PANAMA

Instituto Panameño de Derecho Marítimo

- Mr. J. NORIEGA PEREZ, President - Instituto Panameño de Derecho Marítimo Arosemena, Noriega y Castro, Calle Elvira Mendez #10, P.O. Box 5246, Panamá 5.
- Mr. W. de CASTRO, Vice President - Instituto Panameño de Derecho Marítimo De Castro & Robles, Box 7082, Panamá 5.

PERU

Asociación Peruana de Derecho Maritimo

- Mr. N. CORROCHANO, Marine Underwriter, Companis Internacional de Seguros del Peru, 323 Junin Street, Lima 1.
- Mr. E. MONCLOA, Lawyer, Moncloa, Vigil, Del Rio & Urday (Law Offices), Av. Tacna 543, Of. 124, Lima.
- Mr. P. URDAY, Lawyer, Moncloa, Vigil, Del Rio & Urday (Law Offices), Av. Tacna 543, Of. 124, Lima 1.
- Mr. R. VIGIL, Lawyer, Minero Peru Commercial, Av. Tacna #543, Of. 124, Lima 1.
- Mr. G. VIZCARRA, Insurance Expert, Consorcio Naviero Peruano S.A., Paseo de la Republica No 3587, 6o Piso, San Isidro, Lima.

PHILIPPINES

- Mr. J.L. MISA, Partner, Bito, Misa & Lozada Law Office, P.O. Box 781, P.O. Box 781, Manila.

POLOGNE

Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego

- Mr. W. ADAMCZAK, Legal Advisor, Polish Ocean Lines, 10, Lutego Street 24, Gdynia.
- Mr. M. CHORZELSKI Lawyer, Polish Steamship Co., (Home) ul. Stryjowskię 52, 80-631 Gdansk-Stogi.

PORTUGAL

Comissão de Direito Maritimo International

- Mr. H. ARMANDO dos ANJOS, Lawyer, Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio, 85, Lisboa.
- Mr. F.O. CORREA D'AZEVEDO, Professor, Lisbon University, R. Nova do Almada, 18-20 Lisboa.
- Mr. E. SERRA-BRANDAO, President, Secil, Av. Cons. Fernando Sousa, 19-180 Lisboa.

SUISSE

Association Suisse de Droit Maritime

- Mr. R.Th. SARASIN, Dr. en droit, Directeur général des Cies d'Ass. La Baloise, Président de l'Association Suisse de Droit Maritime, Aeschenplatz 7, CH-4052 Bâle.
- Dr. C.E. BENZ, Lawyer, Gayler, Neuer & Partner (Law Offices), 48 Bahnhofstrasse, CH-8001 Zurich.
- Mr. W. MÜLLER, Docteur en droit, avocat, Vice-Président du CMI, St. Alban-graben 8, CH-4015 Bâle.

SVERIGE

Svensk Förening för Internationell Sjö rätt

- M. L. BOMAN, Avocat, Advokatfirman Morssing & Nycander, Box 3299, 103 66 Stockholm.
- Mr. L. DELS, Assistant Claims Manager, Sveriges Angfartygs Assurans Förening (The Swedish Club), P.O. Box 4094, S-4400 40 Gothenburg.
- Mr. L. HAGBERG, Lawyer, Mannheimer & Zetterlof, Box 2235, S-403 14 Gothenburg.
- Mr. P.E. HEDBORG, Deputy Chairman, The Swedish Club, P.O. Box 4094, S-400 40 Gothenburg.
- Mr. M. HILDING, President, Swedish Association of International Maritime Law, Stockholm City Court, Box 8307, S-10420 Stockholm.
- Mr. N. KILHLBOM, Chairman, Atlantica Insurance Co. Ltd., Box 2251, S-403 14 Gothenburg.
- Mr. C. PALME, Lawyer, Claes Pamle & Co., Hamngatan 11, S-111 47 Stockholm.
- Mr. K.L.A. PINEUS, Maritime Consultant, Skeppsbrohuset, S-411 18 Gothenburg.
- Mr. J. RAMBERG, Professor, University of Stockholm, Vretvägen 13, S-183 63 Täby.

UNITED STATES

The Maritime Law Association of the United States

- Mr. R.B. ACOMB, Attorney, Jones, Walker, Waechter, Poitevent, Carrere & Denegre, 28th Floor, 225 Baronne Street, New Orleans, Louisiana 70112.
- Mr. D. ALLEN, Partner-Law Firm, Cichanowicz & Callan, 80 Broad Street, New York, N.Y. 10004.
- Mr. T. BISSEL, Lawyer-Partner, Hill, Betts & Nash, 1 World Trade Center, New York, N.Y. 10048.
- Mr. E. BLUESTEIN, Jr, Attorney, Fulbright & Jaworski, 800 Bank of the Southwest Bldg., Houston, Texas 77002.
- Mr. A.M. BOAL, Partner, Boal, Doti & Larsen, One World Trade Center, Suite 8909, New York, N.Y. 10048.
- Mr. L.D. BRADLEY, Attorney, Lillick McHouse & Charles, 707 Wilshire Boulevard, Los Angeles, California 90017.
- Mr. E.T. BRENNAN, Attorney, Adams, Adams, Brennan & Gardner, P.O. Box 1208, Savannah, Georgia.
- Mr. T.A. BROWN, Attorney at Law, Brown, Sims & Ayre, 2000 South Post Oak Road, Suite 1735, Houston, Texas 77096.
- Mr. R.H. BROWN, Jr, Lawyer, Kirlin, Campbell & Keating, 120 Broadway, New York, N.Y. 10271.
- Mr. A.C. BURNS, President, Lamorte Burns (West) Inc., 300 Cagney Lane Apt. PH 10, Newport Beach, California 92663.
- Mr. R. CAPONE, Attorney, Kirlin, Campbell & Keating, 3134 North Piedmont Street, Arlington, Virginia 22207.
- Mr. J.E. CAREY, Senior Partner, Hill Rivkins Carey Loesberg O'Brien & Mulroy, 72 Wall Street, New York, N.Y. 10005.
- Mr. W. CARROLL, Jr, Lawyer, Terribery Carroll Yancey & Farrell, 2100 I.T.M. Bldg., New Orleans, Louisiana 70130.

Mr. J. CHEAVENS, Attorney, Baher & Botts, 3000 One Shell Plaza, Houston, Texas 77002.

Mr. J.H. CLEVELAND III, Maritime Counsel, Bethlehem Steel Corporation, One State Street Plaza, Suite 3293, New York, N.Y. 10004.

Mr. M.M. COHEN, Partner, Burlingham Underwood & Lord, One Battery Park Plaza, New York, N.Y. 10004.

Mr. R.M. CROWE, Lawyer, Armbrecht Jackson Demouy Crowe Holmes & Reeves, Post Office Box 290, Mobile, Alabama 36601.

Mr. C. DALTON, Attorney, Seawell McCoy Dalton Hughes Gore & Timms, 936 Wainwright Building, Norfolk, Virginia 23501.

Mr. M. DEMING, Partner/Lawyer, Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004.

Mr. M.E. DE ORCHIS, Lawyer, Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004.

Mr. B.G. DEUTSCH, Attorney at Law, Deutsch Kerrigan & Stiles, 4700 - One Shell Square, New Orleans, Louisiana 70139.

Mr. T.G. DIMITRY, Partner, Vinson & Elkins, First City National Bank, Houston, Texas 77112.

Mr. J.J. DONOVAN, Partner (Law), Donovan Maloof Walsh & Kennedy, 161 William Street, New York, N.Y. 10038.

Mr. E. EFFRAT, Vice President Johnson & Higgins, 95 Wall Street, New York, N.Y. 10005.

Mr. W. FARIS, Lawyer, Faris Ellis Cutrone Gilmore & Lautenschlaeger, 1207 Whitney Building, New Orleans, Louisiana 70130.

Mr. R.A. FLETCHER, Lawyer, Fletcher Rauch & Mahoney, 1900 Avenue of the Stars, Suite 1100, Los Angeles, California 90067.

Mr. B. FOREL, Manager, Legal & Claims, Italian Line, One Whitehall Street, New York, N.Y. 10004.

Mr. S. GAINSBURGH, Attorney at Law, Kierr Gainsburgh Benjamin Fallon & Lewis, 1718 First N.B.C. Bldg., New Orleans, Louisiana 70112.

Mr. L.J. GUSMANO, Lawyer-Senior Partner, Kirilin Campbell & Keating, 120 Broadway, New York, N.Y. 10005.

Judge C.S. HAIGHT, United States District Judge, U.S. Courthouse, Foley Square, New York, N.Y. 10007.

Mr. P.D. HARDY, Attorney - Partner in Firm Holland & Knight, Post Office Box 1288, Tampa, Florida 33601.

Mr. E.W. HARPER, Partner, Lord Day & Lord, 25 Broadway, New York, N.Y. 10021.

Mr. R. HAYDEN, Partner, Hill Rivkins Carey Loesberg O'Brien & Mulroy, 72 Wall Street, New York, N.Y. 10005.

Mr. N.J. HEALY, Partner, Healy & Baillie, 29 Broadway, New York, N.Y. 10006.

Mr. N.J. HEALY, Jr, Marine Insurance Adjuster, Lamorte Burns & Co. Inc., One World Trade Center, Suite 3147, New York, N.Y. 10048.

Mr. R.M. HICKS, Jr, Claims Manager, American Hull Insurance Syndicate, 14 Wall Street, New York, N.Y. 10005.

Mr. J.J. HIGGINS, Attorney, Kirilin Campbell & Keating, 120 Broadway, New York, N.Y. 10271.

Mr. N. HOBSON, Attorney, Milling Benson Woodward Hillyer Pierson & Miller, 1100 Whitney Bldg., New Orleans, Louisiana 70130.

Mr. A.T. HOWARD, Jr, Attorney, Johnstone Adams May Howard & Hill, P.O. Box 1988, Mobile, Alabama 36633.

Mr. T.R.H. HOWARTH, Attorney, partner Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004.

- Mr. R. HUGHES, Attorney, Seawall McCoy Dalton Hughes Gore & Timms, 936 Wainwright Bldg., Norfolk, Virginia 23501.
- Mr. D.A. JACOBSEN, Admiralty Lawyer, Bigham Englar Jones & Houston, 14 Wall Street, New York, N.Y. 10005.
- Mr. R.M. JULIAN, Attorney, Julian & Seele, Box 79518, Houston, Texas 77079.
- Mr. E.C. KALAJDIAN, Attorney, Thatcher Proffitt & Wood, 40 Wall Street, New York, N.Y. 10005.
- Mr. M.O. KASANIN, Attorney, McCutchen Doyle Brown & Enersen, Three Embarcadero Center, San Francisco, California 94111.
- Mr. A.J. KUFFLER, Lawyer, Palmer Biezup & Henderson, Public Ledger Bldg., Philadelphia, Pennsylvania 19106.
- Mr. T.H. LEACH, Attorney of Law, Leach Paysse & Baldwin, Suite 3920, One Shell Square, New Orleans, Louisiana 70139.
- Mr. J.D. LEBLANC, Jr, Partner and Attorney, Chaffe McCall Phillips Toler & Sarpy, 1500 First National Bank of Commerce Bldg., New Orleans, Louisiana 70112.
- Mr. M.W. LECKSZAS, Attorney at law, Ober Grimer & Shriver, 1600 Maryland National Bank Bldg., Baltimore, Maryland 21202.
- Mr. T.A. LE GROS, Lawyer, Le Gros Buchanan Paul & Madden, 2910 Seattle-First National Bank Bldg., Seattle, Washington 98154.
- Mr. D.A. LINDQUIST, Attorney, Chaffe McCall Phillips Toler & Sarpy, 1500 First National Bank of Commerce Bldg., New Orleans, Louisiana 70112.
- Mr. H.M. LORD, Attorney, Burlingham Underwood & Lord, One Battery Park Plaza, New York, N.Y. 10004.
- Mr. W. LUCAS, Attorney at Law, Lucas & Murphy, P.C., 818 Olive Street, Suite 440, St. Louis, Missouri 63101.
- Mr. E. MADDY, Partner/Lawyer, Kirlin Campbell & Keating, 120 Broadway, Suite 3161, New York, N.Y. 10271.
- Mr. D.L. MALOOF, Lawyer, Donovan Maloof Walsh & Kennedy, 161 William Street, New York, N.Y. 10038.
- Mr. K.H. MAO, Senior Vice President / Average Adjusting Frank B. Hall & Co. of N.Y. Inc., Wall Street Plaza, New York, N.Y. 10005.
- Mr. D. MARTOWSKI, Executive Vice President, Transport Mutual Services Inc., 2 Broadway, New York, N.Y. 10004.
- Mr. H. McCORMACK, Attorney, Healy & Baillie, 29 Broadway, New York, N.Y. 10006.
- Mr. J.C. McHOSE, Counsel, Lillick McHose & Charles, 707 Wilshire Blvd., Los Angeles, California 90017.
- Mr. T. McKEY, Admiralty Lawyer, Bogle & Gates, The Bank of California Center, Seattle, Washington 98164.
- Mr. F.J. MacLAUGHLIN, Attorney at Law, Lillick McHose & Charles, 707 Wilshire Blvd., 44th Floor, Los Angeles, California 90017.
- Mr. J. McMAHON, Partner - Maritime Attorney Healy & Baillie, 29 Broadway, New York, N.Y. 1006.
- Mr. J.C. MOORE, Avocat, Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004.
- Mr. J.F. MOSELEY, Attorney, Toole, Taylor, Moseley & Joyner, 1000 Barnett Bank Building, Jacksonville, Florida 32202.
- Mr. P.V. MOYLES, Attorney at Law, Freehill Hogan & Mahar, 21 West Street, New York, N.Y. 10006.
- Mr. J.A. MURPHY, Attorney at Law, Lucas & Murphy, P.C., 818 Olive Street, Suite 440, St. Louis, Missouri 63101.

Mr. T.O. MURPHY, Attorney, Thompson Hine & Flory, 1100 National City Bank Bldg., Cleveland, Ohio 44114.

Mr. E.B. NIXON, Lawyer, Burlingham Underwood & Lord, One Battery Park Plaza, New York, N.Y. 10004.

Mr. F.J. O'BRIEN, Attorney, Hill Rivkins Carey Loesberg O'Brien & Mulroy, 72 Wall Street, New York, N.Y. 10005.

Mr. J.W. O'NEILL, Lawyer, Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10009.

Mr. W. O'NEIL, Attorney, Barham & Churchill, Suite 2390, Pan American Life Center, 601 Poydras Street, New Orleans, Louisiana 70130.

Mr. D.R. OWEN, Attorney, Semmens Bowen & Semmes, 10 Light Street, Baltimore, Maryland 21202.

Mr. R.W. PALMER, Partner, Palmer Biezup & Henderson, Public Ledger Bldg., Philadelphia, Pennsylvania 19106.

Mr. G.W. PAULSEN, Lawyer, Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004.

Mr. P.M. POLIAK, Attorney, Madden Poliak McDougall & Williamson, Suite 1220, 1411 - 4th Ave. Bldg., Seattle, Washington 98101.

Mr. K.E. ROBERTS, Lawyer/Partner, Schwabe Williamson Wyatt Moore & Roberts, 120 Standard Plaza, Portland, Oregon 97204.

Mr. T.C. ROBINSON, Partner/Lawyer, Ray Robinson Hanninen & Carle, 135 South Lasalle Street, Chicago, Illinois 60603.

Mr. J. ROSS, Senior Partner of law Firm Ross Griggs & Harrison, 2600 Two Allen Center, Houston, Texas 77002.

Mr. M. RYAN, Partner/Attorney, Hill Betts & Nash, One World Trade Center, Suite 5215, New York, N.Y. 10048.

Mr. G.A. SCHILL, Jr, Lawyer, Royson Rayzor Vickery & Williams, Suite 3710 One Shell Plaza, Houston, Texas 77002.

Mr. T. SCHOENBAUM, Professor of Law, Tulane University, School of Law, New Orleans, Louisiana 70118.

Miss B.H. SCHRAMKE, Claim Adjuster, Freehill Hogan & Mahar, 21 West Street, New York, N.Y. 10006.

Mr. W.F. SEARLE, Chairman, Searle Consortium Ltd., 808 Timber Branch Parkway, Alexandria, Virginia 22302.

Mr. R.M. SHARPE, Jr, Partner, Sharpe & Kajander, 1553 Esperson Building, Houston, Texas 77002.

Mr. J.W. SIMS, Lawyer, Phelps Dunbar Marks Claverie & Sims, 1300 Hibernia Bank Building, New Orleans, Louisiana 70112.

Mr. B.D. STARER, Partner, Haight Gardner Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004.

Mr. G.S. STARING, Lawyer, Lillick McHouse & Charles, Two Embarcadero Center, Suite 2600, San Francisco, California 94111.

Mr. J. SULLIVAN, Partner / Attorney, Mendes & Mount, Three Park Avenue, New York, N.Y. 10016.

Mr. W.G. SYMMERS, Partner, Symmers Fish & Warner, 111 East 50th Street, New York, N.Y. 10022.

Mr. F.L. TETREAUULT, Lawyer, Graham & James, One Maritime Plaza (3rd Floor), San Francisco, California 94111.

Mr. P. VERKUIL, Dean, Tulan Universtiy / School of Law, New Orleans, Louisiana 70118.

Mr. E.D. VICKERY, Attorney, Royson Rayzor Vickery & Williams, 3710 One Shell Plaza, Houston, Texas 77002.

- Mr. D. VILLAREAL, Attorney, Fowler White Gillen Boggs Villareal & Banker, P.A., Post Office Box 1438, Tampa, Florida 33601.
- Mr. K.H. VOLK, Attorney, Burlingham Underwood & Lord, One Battery Park Plaza, New York, N.Y. 10004.
- Mr. G. WADDELL, Partner in Law Firm Dorr Cooper & Hays, 260 California Street, San Francisco, California 94111.
- Mr. D. WAESCHE, Partner-Attorney, Waesche Scheinbaum & O'Regan, 120 Broadway, New York, N.Y. 10271.
- Mr. J.V. WALKER, Attorney, Fulbright & Jaworski, 800 Bank of the Southwest Bldg., Houston, Texas 77002.
- Mr. G.D. WARE, Attorney at Law, Crenshaw Ware & Johnson, 1640 Virginia National Bank Bldg., Norfolk, Virginia 23510.
- Mr. J.B. WINSTON, Attorney, Phelps Dunbar Marks Claverie & Sims, 1300 Hivernia Bank Bldg., New Orleans, Louisiana 70112.
- Dr. F.L. WISWALL, Jr, Chairman of the Legal Committee Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, 548 Fifth Avenue, New York, N.Y. 10036.
- Mr. E.B. WOOD, Lawyer, Wood Tatum Mosser Brooke & Holden, Suite 1300, 1001 SW5th Ave., Portland, Oregon 97204.
- Mr. A.N. YIANNOPOULOS, Professor of Law, Tulane University, New Orleans, Louisiana 70118.
- Mr. J.F. YOUNG, Lawyer-Partner, Krusen Evans & Byrne, Public Ledger Bldg., Independence Square, Philadelphia, Pennsylvania 19106.
- Mr. G. ZACHARKOW, Chairman, Marine Office of America Corporation, 80 Maiden Lane, New York, N.Y. 10038.

U. R. S. S.

Association Soviétique de Droit Maritime

- Miss I.I. BARINOVA, Senior Research Associate, Lawyer, Scientific Research Research Institute of Maritime Transport, 6, B.Koptevsky PR. A-319, Moscow.
- Mr. M.Z. DESHALIT, Senior Research Associate, Lawyer, Scientific Research Institute of Maritime Transport, 6, B.Koptevsky PR. A-319, Moscow.
- Mr. G.G. IVANOV, Head of Legal Department, Lawyer, Ministry of Merchant Marine of the USSR, 1/4, Shdavov Street, Moscow 103759.
- Mr. V.A. ORLOV, Lawyer, Foreign Relations Department, Ministry of Merchant Marine of the UUS, 1/4 Zhdanov Street, Moscow 103759.

VENEZUELA

Comité Marítimo Venezolano

- Mrs. G. AGUIAR, Lawyer, Instituto Nacional de Canalizaciones, Edf. I.N.C., Calle Caracas, Ciudad Comercial Tamanaco, Chuao, Caracas 1060.
- Mr. P. AREVALO SUAREZ, Lawyer Maraven S.A., Edf. y Av. La Estancia, Chuao, Caracas 1060.

- Dr. L. COVA-ARRIA, Président Comité Marítimo Venezolano, Luis Cova Arria y Asociados, Oficina 713, Edf. Karam, Avenida Urdaneta, Caracas 1010.
- Mrs. O. MOSTAFFA, Lawyer, Instituto Nacional de Canalizaciones, Edf. I.N.C., Calle Caracas, Ciudad Comercial Tamanaco, Chua, Caracas 1060.
- Mr. R. REYERO-ALVAREZ, Lawyer - Manager Insurance & Claims, Venezulan Shipping Line C.A. Venezolana de Navegacion, Av. Rómulo Gallego, Sector El Samán, Edf. C.A.V.N., Apartado 669, Caracas 1071.
- Mr. W. ULLOA-FERRER, Lawyer Matheus & Ulloa, Edf. Phelps, piso 4, Oficina 411, Veroes a Ibarra, Avenida Urdaneta, Caracas 1010.
- Mr. I. ALVAREZ, Master Marine, C.A. Venezolana de Navegacion, One World Trade Center, Suite 2073, New York, N.Y. 10048, U.S.A.
- Mrs. M.O. CARRERO DE VALDIVIA, Lawyer, Instituto Nacional de Canalizaciones, Edf. I.N.C., Calle Caracas, Ciudad Comercial Tamanaco, Chuao, Caracas 1060.
- Mr. J. DAVILA CARDENAS, Lawyer, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Esq. de Carmelitas, Edf. Ramia, Avenida Urdaneta, Caracas 1010.
- Mrs. M. MURATTI DE FRANCO, Lawyer of the Legal Department C.A. Venezolana de Navegacion, Edf. C.A.V.N., Avenida Rómulo Gallego, Sector El Samán, Apartado 669, Caracas 1071.
- Mr. B.J. TRIAS DE PRADO, Lawyer, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Esquina de Carmelitas, Edf. Ramia, Avenida Urdaneta, Caracas 1010.

YUGOSLAVIA

Jugoslavensko Udruzenje Za Pomorsko Pravo

- Mr. J. BABIC, Legal Adviser, Rijecka Banka, 51000 Rijeka Trg P. Togliattia 3A.
- Mr. V. BORCIC, Legal Adviser, Secretary of the Yugoslav Association Jadroagent, POB 120 Koblerov trg bb 51001, Rijeka.
- Mr. V. FILIPOVIC, Professor, Faculty of Law, Cestarceva 2, 41000 Zagreb.
- Mr. G. IVKOVIC, Attorney at Law, P.O. Box 366, 51001 Rijeka.
- Mr. H. KACIC, Counsellor Atlantska Plovidba, Dubrovnik 50000, Buiceva 10.
- Mr. F. PIROVIC, Manager of Salvage Association, Luko (Port) - Rijeka - J.P. Kamova 95.
- Dr. P. STANKOVIC, Professor, Dean of the Faculty, Faculty of Maritime & Transportation, Studentska 2, 51000 Rijeka.

OBSERVERS — OBSERVATEURS

INTERNATIONAL GROUP OF P & I ASSOCIATIONS

Mr. T. COGHLIN, Partner, Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA, Great Britain.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

Mr. S.A. COTTON, 30/32 St. Mary Axe, London EC3A 8 ET., Great Britain.

RUTGERS UNIVERSITY

Mr. S. FRIEDEL, Camden, New Jersey United States.

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

Mr. R. GANTEN, Director, 1-4 Yarmouth Place, London W1Y 7DW.

I.M.C.O. — O.M.C.I.

Mr. T.A. MENSAH, Director of Legal Affairs & External Relations, 104 Picadilly, London W1V 0AE, Great Britain.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DISPACHEURS EUROPEENS

Mr. A.J. PIERRON, Président, Bourse Maritime, Place Lainé, 33075 Bordeaux, Cedex, France.

INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE

Mr. R.T. SARASIN, Directeur Général, La Baloise, Cie d'Assurance, 7, Aeschenplatz, 4002 Bâle, Suisse.

OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM

Mr. J. STEELE, Chevron Shipping Company, 555 Market Street, San Francisco, California 94105, United States.

INTERNATIONAL SALVAGE UNION

Mr. A.B. WILBRAHAM, King William House, Market Place, Hull HU11RB, Great Britain.

C.M.I. SECRETARIAT DU C.M.I.

Mr. Henri VOET Jr., Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen, Belgium.

Mr. Leo VAN GRIMBERGEN, Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen, Belgium.

Mme M. VAN GRIMBERGEN, Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen, Belgium.

Mlle Hélène SCHRYNEMAKERS, Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen, Belgium.

3

OPENING SESSION SEANCE INAUGURALE

SPEECH DELIVERED
BY PROFESSOR FRANCESCO BERLINGIERI,
PRESIDENT OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DISCOURS PRONONCE
PAR LE PROFESSEUR FRANCESCO BERLINGIERI,
PRESIDENT DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Monsieur le Président de l'Association Canadienne
de Droit Maritime.

Messieurs les Ministres, Monsieur le Maire, votre Seigneurie,
Messieurs les Batonniers, Mesdames et Messieurs,

La Conférence de Montréal est la XXXII^{ème} Conférence du Comité Maritime International depuis sa fondation en 1896. Jusqu'en 1960 toutes les Conférences ont eu lieu en Europe mais dans les derniers 20 ans le siège des Conférences s'est déplacé dans tous les continents : de New York à Tokyo, de Hambourg à Rio de Janeiro et maintenant à Montréal. Ce fait n'est pas seulement la conséquence de la rapidité des moyens de transport modernes mais surtout de la croissante internationalité du droit maritime et du désir du CMI d'élargir du point de vue géographique et aussi qualitatif le champ de son activité et de prendre en considération les problèmes et les nécessités juridiques du plus grand nombre possible de pays.

Jusqu'en 1950 le CMI était pratiquement la seule organisation internationale dont l'activité était exclusivement dévouée à l'unification du droit maritime. Dans les 60 ans qui ont suivi sa fondation les résultats obtenus par le CMI ont été d'une importance fondamentale car ils ont constitué la base du droit maritime international privé moderne.

Après 1950 plusieurs organisations inter-gouvernementales ont acquis un croissant intérêt pour l'unification du droit maritime public et privé. Cet intérêt est une raison de grande satisfaction pour le CMI, car l'initiative des organisations inter-gouvernementales est indispensable pour une unification au niveau mondial.

The very valuable work which has been performed in the past 20 years by inter-governmental organizations such as IMCO, UNCTAD and UNCITRAL has not rendered the initiative and the activity of a private organization such as CMI less important or less beneficial for the unification of maritime law. Even if some re-adjustment in the activity of the CMI has proved necessary, its work has continued in co-operation with intergovernmental organizations and particularly with IMCO.

Two cornerstones of this co-operation are the 1969 Pollution Convention and the 1976 Limitation Convention. I am proud to say that this Montreal Conference constitutes a third landmark, for we are here to discuss the draft of a new Salvage Convention which the CMI has been asked to prepare by the Legal Committee of IMCO ; we are also here to consider the draft of an International Convention on Hazardous and Noxious substances prepared by IMCO with a view to giving to IMCO our best possible co-operation.

The widening of the CMI activity in the world is proved by a recent new initiative, which consists in the preparation with the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific of guidelines for modern maritime legislations in the countries of South East Asia.

The continuing importance of the CMI is also proved by the increasing number of national associations : since the last conference of Rio de Janeiro in 1977, seven new members have been admitted from countries of all continents : Peru, Columbia and Panama in South and Central America, The People's Republic of China and South Korea in Asia, Nigeria in Africa and Czechoslovakia in Europe. To the delegates from these countries who are present today, I extend a particularly warm welcome.

On behalf of the Delegates of all National Associations attending to this Conference, I would like to express to the Canadian Maritime Law Association, to its President, Mr. Arthur Stone, and to the Members of the Organizing Committee, the great appreciation of all of us for having invited the CMI to hold its XXXIIInd Conference in Montreal, May I express the wish that our work will be profitable and that by the end of this Conference the aims which we have fixed for it will be achieved.

4

CLOSING SESSION
SEANCE DE CLOTURE

STATEMENT BY MR. T.A. MENSAH,
DIRECTOR, LEGAL DIVISION
INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION
(IMCO)

DECLARATION DE MONSIEUR T.A. MENSAH,
DIRECTEUR, DIVISION LEGALE
ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE
DE LA NAVIGATION MARITIME
(OMCI)

Mr. President, Ladies and Gentlemen,

Permit me first of all to extend to you and the Conference the warm greetings and best wishes of Mr. C.P. SRIVASTAVA, the Secretary-General of IMCO. Mr. SRIVASTAVA had hoped to be with you at this Conference, but was prevented from attending by unforeseen developments. He has asked me to express his regrets and to assure you and the C.M.I. of his esteem and best wishes for success, at this Conference and for the future.

Mr. President, the Association between IMCO and the C.M.I. has been a long and fruitful one; and the working cooperation between our two organizations in the harmonization and progressive development of maritime law commenced at the very inception of IMCO's work in the field of maritime law following the "TORREY CANYON" disaster in 1967. This cooperation has formed the backbone of some really worthwhile projects and has resulted in several important international treaties. The 1969 Civil Liability Convention was a direct result of the collaboration between IMCO and the C.M.I. and so, in an indirect but real sense, was the 1971 Fund Convention. The cooperation again produced the 1974 Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims. Nor should one forget the very useful drafts which the Rio Conference of 1977 produced on Collisions and Drilling Riggs. Although the pressure of work on other subjects has so far prevented the Legal Committee of IMCO from dealing with these drafts, the Committee has stated and reiterated its intention to take up the drafts at the earliest convenient opportunity.

Over the past fourteen years the C.M.I. has consistently shown a readiness and willingness to come to the assistance of IMCO by the preparation of well-considered studies and drafts to form the basis of the work of the Legal Committee. This readiness and willingness to cooperate was fully demonstrated when the C.M.I. offered to undertake a preliminary ex-

mination of the question of salvage when that topic emerged as one of the major issues requiring review in the aftermath of the "AMOCO CADIZ" disaster—an offer which was gratefully accepted by the Legal Committee with the full endorsement of the Council and Assembly of our Organisation.

IMCO deeply appreciates the relationship with the C.M.I. and values highly the arrangement under which the learned and informed expertise of the C.M.I. and its national associations is combined with the political authority of IMCO's inter-governmental machinery to produce solutions and regimes which are technically sound, commercially and economically feasible and politically acceptable. It is our hope in IMCO that this time-tested and mutually beneficial arrangement will lead to the development of a new regime of the law and practice in the field of salvage, a regime which will meet and satisfy the concerns and interests of the many parties which are involved in or affected by salvage operations.

The Legal Committee of IMCO is now awaiting the results of the C.M.I.'s work on this subject and it is my very sincere hope that, as in the past, the draft which will emanate from this Conference will provide a useful basis for the future work of the Legal Committee. I also believe that the usefulness of your draft will be even more enhanced if it is clearly shown to represent the consensus of the Conference and the C.M.I. as a whole. I would therefore, respectfully urge you all to make every effort to reach widely acceptable and accepted compromises on the issues on which there are still substantive differences outstanding. My own experience of the C.M.I. and its Conferences over the years leaves me in no doubt at all that you will produce such a consensus in this case. I wish you, on behalf of the IMCO Secretariat, all success in this worthy endeavour.

Thank you.

5

**DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION
ON SALVAGE**

**PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE
SUR L'ASSISTANCE EN MER**

DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE

Chapter I. — GENERAL PROVISIONS

Art. 1-1. **Definitions**

1. **Salvage operations** means any act or activity undertaken to assist a vessel or any property in danger in whatever waters the act or activity takes place.
2. **Vessel** means any ship, craft or structure capable of navigation, including any vessel which is stranded, left by its crew or sunk.
3. **Property** includes freight for the carriage of the cargo, whether such freight be at the risk of the owner of the goods, the shipowner or the charterer.
4. **Damage to the environment** means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, explosion, contamination, fire or similar major incidents.
5. **Payment** means any reward, remuneration, compensation or reimbursement due under the provisions of this Convention.

Art. 1-2. **Scope of application**

1. This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a contracting State, as well as when the salvor belongs to, or the salvaging vessel or the vessel salvaged is registered in a contracting State.
2. However, the Convention does not apply :
 - a) when all vessels involved are vessels of inland navigation,
 - b) when all interested parties are nationals of the State where the proceedings are brought,
 - c) to warships or to other vessels owned or operated by a State and being used at the time of the salvage operations exclusively on governmental non-commercial services,
 - d) to removal of wrecks.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'ASSISTANCE EN MER

Chapitre 1. — DISPOSITIONS GENERALES

Art. 1-1. Définitions

1. **Opération d'assistance** signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou n'importe quel bien en danger quelles que soient les eaux dans lesquelles l'acte ou l'activité se produit.
2. **Navire** signifie tout bâtiment de mer, engin ou ensemble capable de naviguer, y compris tout navire échoué, abandonné par son équipage, ou coulé.
3. **Bien** comprend le fret du transport de la cargaison, que ce fret soit aux risques du propriétaire des marchandises, de l'armateur ou de l'affrèteur.
4. **Dompage à l'environnement** signifie un dommage matériel important à la santé des hommes, à la faune marine ou aux ressources de la mer dans la zone côtière ou dans les eaux intérieures et adjacentes, par pollution, explosion, contamination, incendie ou autre accident important analogue.
5. **Païement** s'entend du règlement de toute indemnité, rémunération ou remboursement dû en application des dispositions de la présente Convention.

Art. 1-2. Champ d'application

1. Cette Convention s'appliquera toutes les fois que des actions judiciaires ou arbitrales, relatives aux matières traitées dans cette Convention, seront introduites dans un Etat contractant, ainsi que dans le cas où l'assistant est ressortissant d'un Etat contractant ou lorsque le navire assistant ou le navire assisté est immatriculé dans un Etat contractant.
2. Toutefois, la Convention ne s'applique pas :
 - a) lorsque tous les bâtiments intéressés sont des bateaux de navigation intérieure,
 - b) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de l'Etat où la procédure est introduite,
 - c) aux navires de guerre ou aux autres navires appartenant ou exploités par un Etat et utilisés au moment de l'opération d'assistance exclusivement à des services gouvernementaux non commerciaux,
 - d) à l'enlèvement des épaves.

Art. 1-3. Salvage operations controlled by Public Authorities

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.
2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.
3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

Art. 1-4. Salvage contracts

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that the contract otherwise provides expressly or by implication.
2. The master shall have authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel and of property thereon.
3. Nothing in this article shall affect the application of the provisions of article 1-5.

Art. 1-5. Invalid contracts or contractual terms

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if :

- a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable, or,
- b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

Chapter II. — PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS

Art. 2-1. Duty of the owner and master

1. The owner and master of a vessel in danger shall take timely and reasonable action to arrange for salvage operations during which they shall co-operate fully with the salvor and shall use their best endeavours to prevent or minimize danger to the environment.

Art. 1-3. Opérations d'assistance effectuées par les autorités publiques ou sous leur contrôle

1. Cette Convention n'affecte en aucune manière les dispositions des lois nationales ou de toute Convention Internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par les autorités publiques ou sous leur contrôle.
2. Toutefois les assistants effectuant de telles opérations ont le droit de se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.
3. Le droit d'une autorité publique à bénéficier ou non des droits et recours prévus par la présente Convention, lorsque cette autorité aura accompli une opération d'assistance constituant pour elle une obligation, sera déterminé par la loi de l'Etat où cette autorité est située.

Art. 1-4. Contrats d'Assistance

1. Cette Convention s'appliquera à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où le contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.
2. Le capitaine a le droit de conclure des contrats d'assistance au nom et pour le compte des propriétaires du navire et des biens se trouvant à bord.
3. Cet article n'affecte en rien les dispositions de l'article 1-5.

Art. 1-5. Nullité des contrats ou de certaines clauses

Un contrat, ou l'une de ses clauses, peut être annulé ou modifié si :

- a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et lorsque ses clauses ne sont pas équitables, ou si :
- b) le paiement convenu est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services réellement rendus.

Chapitre II.

EXECUTION DES OPERATIONS D'ASSISTANCE

Art. 2-1. Obligations du propriétaire du navire et du capitaine

1. Le propriétaire et le capitaine d'un navire en danger doivent prendre en temps utile des mesures raisonnables pour obtenir assistance ; ils doivent coopérer pleinement avec l'assistant pendant les opérations d'assistance, et faire tous leurs efforts pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement.

2. The owner and master of a vessel in danger shall require or accept other salvor's salvage services whenever it reasonably appears that the salvor already effecting salvage operations cannot complete them alone within a reasonable time or his capabilities are inadequate.
3. The owners of vessel or property salvaged and brought to a place of safety shall accept redelivery when reasonably requested by the salvors.

Art. 2-2. Duties of the salvor

1. The salvor shall use his best endeavours to save the vessel and property and shall carry out the salvage operations with due care. In so doing the salvor shall also use his best endeavours to prevent or minimize damage to the environment.
2. The salvor shall, whenever the circumstances reasonably require, obtain assistance from other available salvors and shall accept the intervention of other salvors when requested so to do by the owner or master pursuant to paragraph 2 of Article 2-1 ; provided, however, that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such intervention was not necessary.

Art. 2-3. Duty to render assistance

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.
2. The contracting States shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in the preceding paragraph.
3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

Art. 2-4. Co-operation of contracting States

A contracting State shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

2. Le propriétaire et le capitaine d'un navire en danger doivent exiger ou accepter les services d'autres assistants toutes les fois qu'il apparaît raisonnable que l'assistant effectuant déjà les opérations d'assistance ne pourra les achever seul dans un délai raisonnable ou que ses moyens sont inadéquats.
3. Les propriétaires du navire ou des autres biens sauvés et conduits en lieu sûr devront accepter la restitution de ce navire ou de ces biens lorsqu'elle sera raisonnablement offerte par les assistants.

Art. 2-2. Obligations de l'assistant

1. L'assistant doit faire tous ses efforts pour sauver le navire et les biens et doit mener les opérations de sauvetage avec tout le soin voulu. L'assistant doit également faire tous ses efforts pour éviter ou limiter les dommages à l'environnement.
2. Lorsque les circonstances raisonnablement l'imposent, l'assistant doit obtenir l'aide d'autres assistants disponibles et accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il en est requis par l'armateur ou le capitaine en application du paragraphe 2 de l'article 2-1 ; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération ne sera pas affecté s'il est démontré que cette intervention n'était pas nécessaire.

Art. 2-3. Obligation de prêter assistance

1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de se perdre en mer.
2. Les Etats contractants doivent rendre obligatoires les dispositions résultant du paragraphe précédant.
3. Le propriétaire du navire ne sera pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation mentionnée au paragraphe 1.

Art. 2-4. Coopération des Etats contractants

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend une décision sur les problèmes relatifs aux opérations d'assistance, telle que l'admission dans les ports des navires en détresse ou des dispositions pour faciliter le travail des assistants, tout Etat contractant doit prendre en considération la nécessité d'une coopération entre assistants, autres parties intéressées et autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et couronnée de succès des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour éviter des dommages à l'environnement en général.

Chapter III. — RIGHTS OF SALVORS

Art. 3-1. **Conditions for reward**

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have no useful result.
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owners.

Art. 3-2. **The amount of the reward**

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following considerations without regard to the order in which presented below :
 - a) the value of the property salvaged,
 - b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment,
 - c) the measure of success obtained by the salvor,
 - d) the nature and degree of the danger,
 - e) the efforts of the salvors, including the time used and expenses and losses incurred by the salvors,
 - f) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment,
 - g) the promptness of the service rendered,
 - h) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations,
 - i) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.
2. The reward under paragraph 1 of this Article shall not exceed the value of the property salvaged at the time of the completion of the salvage operation.

Art. 3-3. **Special compensation**

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and failed to earn a reward under Article 3-2 at least equivalent to the compensation assessable in accordance with Article 3-3, he shall be entitled to compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

Chapitre III. — DROITS DES ASSISTANTS

Art. 3-1. Conditions pour avoir droit à une rémunération

1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à rémunération.
2. Sauf disposition contraire, aucune rémunération n'est due au titre de cette Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.
3. Les dispositions de ce chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Art. 3-2. Montant de la rémunération

1. La rémunération doit être fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance en tenant compte des considérations suivantes, sans égard à l'ordre dans lequel elles sont ci-dessous présentées :
 - a) la valeur des biens assistés,
 - b) l'habileté et les efforts des assistants pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement,
 - c) l'étendue du succès obtenu par les assistants,
 - d) la nature et l'importance du danger,
 - e) les efforts des assistants, y compris le temps employé, les dépenses effectuées et les pertes subies par eux,
 - f) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel,
 - g) la promptitude des services rendus,
 - h) la disponibilité et l'utilisation de navires et d'autres matériels spécialisés pour les opérations d'assistance,
 - i) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel des assistants.
2. La rémunération prévue par le paragraphe 1 de cet article ne peut pas dépasser la valeur des biens assistés au moment où s'est achevée l'opération d'assistance.

Art. 3-3. Rémunération spéciale

1. Si l'assistant a exécuté des opérations d'assistance à un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer un dommage à l'environnement et n'a pu obtenir en application de l'article 3-2 une rémunération au moins équivalente aux montants déterminables conformément à cet article, il aura droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité équivalente à ses dépenses telles qu'ici définies.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1 of Article 3-3 hereof, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the compensation payable by the owner to the salvor thereunder may be increased, if and to the extent that the tribunal considers it fair and just to do so, bearing in mind the relevant criteria set out in paragraph 1 of Article 3-2 above, but in no event shall it be more than doubled.
3. "Salvor's expenses" for the purpose of paragraphs 1 and 2 of this Article means the out of pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operations, taking into consideration the criteria set out in paragraph 1 (g), (h) and (i) of Article 3-2.
4. Provided always that the total compensation under this Article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under Article 3-2.
5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any payment due under this Article.
6. Nothing in this Article shall affect any rights of recourse on the part of the owner of the vessel.

Art. 3-4. Apportionment between salvors

1. The apportionment of a reward between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in Article 3-2.
2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his employees.

Art. 3-5. Salvage of persons

1. No remuneration is due from the persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of national law on this subject.

2. Si dans les circonstances énoncées au paragraphe 1 de l'article 3-3, l'assistant a évité ou limité le dommage à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité due par le propriétaire du navire à l'assistant pourra être augmentée, si et dans la mesure où le tribunal l'estime convenable et juste, en prenant en considération les différents critères énoncés dans le paragraphe 1 de l'article 3-2 ci-dessus, mais en aucun cas elle ne pourra être supérieure au double.
3. « Les dépenses de l'assistant » exposées en vue des objectifs définis aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus signifient les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance et une somme convenable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, en prenant en considération les critères énoncés aux paragraphes 1 (g), (h) et (i) de l'article 3-2.
4. En tout état de cause, l'indemnité totale calculée en application de cet article ne sera payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu du présent article.
5. Si l'assistant a été négligeant et a ainsi failli à son devoir d'éviter ou de limiter le dommage à l'environnement, il peut être entièrement ou partiellement privé de l'indemnité due aux termes de cet article.
6. Rien dans cet article n'affectera les droits de recours du propriétaire du navire.

Art. 3-4. Répartition entre assistants

1. La répartition d'une rémunération entre assistants doit être faite sur la base des critères contenus dans l'article 3-2.
2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant sera déterminée par la loi du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition sera faite suivant la loi régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses employés.

Art. 3-5. Sauvetage des personnes

1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais rien dans cet article n'affecte les dispositions de la loi nationale en la matière.

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

Art. 3-6. Services rendered under existing contracts

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

Art. 3-7. The effect of salvor's misconduct

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under the provisions of this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Art. 3-8. Prohibition by the owners or master

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or the master shall not give rise to payment under the provisions of this Convention.

Chapter IV. — CLAIMS AND ACTIONS

Art. 4-1. Maritime lien

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.
2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.
3. The salvaged property shall not without the consent of the salvor be removed from the port or place at which the property first arrives after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim.

2. Le sauveteur de vies humaines qui est intervenu à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage, a droit à une part équitable de la rémunération accordée à l'assistant pour le sauvetage du navire, ou d'un autre bien ou pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement.

Art. 3-6. Services rendus en cours d'exécution de contrats déjà existants

Aucune rémunération n'est due en application des dispositions de cette Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat déjà conclu avant que le danger ne survienne.

Art. 3-7. Conséquences des fautes de l'assistant

Un assistant peut être privé de tout ou partie de la rémunération due en application des dispositions de cette Convention, dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

Art. 3-8. Défense faite par le propriétaire ou le capitaine

Des services rendus malgré la défense formelle et raisonnable du propriétaire du navire ou du capitaine, ne donnent pas droit à rémunération en application des dispositions de cette Convention.

Chapitre IV. — DEMANDES ET ACTIONS

Art. 4-1. Privilèges Maritimes

1. Rien dans cette Convention ne modifie le privilège maritime du sauveteur tel qu'il résulte d'une Convention internationale ou d'une loi nationale.
2. Le sauveteur ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie satisfaisante lui a été valablement offerte ou fournie pour le montant de sa créance intérêts et frais compris.
3. Les biens sauvés ne seront pas, sans le consentement de l'assistant, déplacés du premier port ou lieu où ces biens sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie satisfaisante pour répondre à la réclamation de l'assistant.

Art. 4-2. Duty to provide security

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under the provisions of this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.
2. Without prejudice to paragraph 1 of this Article, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

Art. 4-3. Interim payment

The court or arbitral tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may by interim decision order that the salvor shall be paid such amount on account as seems fair and just and on such terms including terms as to security where appropriate as may be fair and just according to the circumstances of the case. In the event of an interim payment the security provided under Article 4-2 shall be reduced accordingly.

Art. 4-4. Limitation of actions

1. Any action relating to payment under the provisions of this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.
2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.
3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been first adjudged liable in the action against himself.
4. Without prejudice to the preceding paragraphs all matters relating to limitation of action under this Article are governed by the law of the State where the action is brought.

Art. 4-2. Obligation de fournir une garantie

1. La personne tenue du paiement en application des dispositions de cette convention doit à la demande de l'assistant fournir une garantie satisfaisante eu égard à la réclamation de l'assistant intérêts et frais compris.
2. Sous réserve du paragraphe 1 du présent article le propriétaire du navire assisté doit faire de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, des garanties satisfaisantes eu égard aux réclamations formulées contre ceux-ci, intérêts et frais compris.

Art. 4-3. Versement Provisionnel

1. Le tribunal ou les arbitres compétents pour statuer sur la demande de l'assistant peuvent par une décision provisoire ordonner que celui-ci recevra un acompte équitable et juste, assorti s'il y a lieu d'une garantie équitable et juste suivant les circonstances de l'affaire. En cas de versement provisionnel, la garantie prévue à l'article 4-2 sera réduite proportionnellement.

Art. 4-4. Prescription des Actions

1. Toute action en paiement relevant des dispositions de cette convention sera prescrite si une instance judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans.
Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.
2. La personne contre laquelle une demande a été faite peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.
3. Une action recursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est intentée dans le délai fixé par la loi de l'Etat où cette action a été introduite. Toutefois, le délai accordé ne peut être inférieur à 90 jours à partir de la date à laquelle le demandeur à l'action recursoire a réglé la réclamation principale ou a été préalablement jugé responsable dans l'action intentée contre lui.
4. Sous réserve de l'application des paragraphes précédents, toutes les questions concernant la prescription des actions sont régies par la loi de l'Etat où l'action est intentée.

Art. 4-5. Jurisdiction

1. Unless the parties have agreed to the jurisdiction of another court or to arbitration, an action for payment under the provisions of this Convention may, at the option of the plaintiff, be brought in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places :
 - a) the principal place of business of the defendant,
 - b) the port to which the property salvaged has been brought,
 - c) the place where the property salvaged has been arrested,
 - d) the place where security for the payment has been given,
 - e) the place where the salvage operations took place.
2. With respect to vessels owned by a contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdiction set forth in paragraph 1 of this article and shall waive all defences based on its status as a sovereign State. In the case of a vessel owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, owner shall for the purpose of this paragraph mean such company.
3. Nothing in this article constitutes an obstacle to the jurisdiction of a contracting State for provisional or protective measures. The exercise by the salvor of his maritime lien whether by arrest or otherwise against the property salvaged shall not be treated as a waiver by the salvor of his rights, including the right to have his claim for salvage remuneration adjudicated by court or arbitral proceedings in another jurisdiction.

Art. 4-6. Interest

1. The right of the salvor to interest of any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the court or arbitral tribunal seized of the case is situated.

Art. 4-7. Publication of arbitral awards

1. Contracting States shall encourage, as far as possible and if need be with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

Art. 4-5. Compétence

1. Sauf si les parties ont convenu de la compétence d'une autre juridiction étatique ou arbitrale, l'action en paiement relevant de cette convention peut au choix du demandeur être intentée devant un tribunal compétent conformément à la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve :
 - a) le lieu du principal établissement du défendeur ;
 - b) le port où les biens sauvés ont été apportés ;
 - c) le lieu où les biens sauvés ont été saisis ;
 - d) le lieu où la garantie pour le règlement des paiements a été constituée ;
 - e) le lieu des opérations d'assistance.
2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat peut être assigné devant les juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article et doit renoncer à toute défense fondée sur son statut d'Etat souverain. Dans le cas d'un navire propriété d'un Etat et exploité par une société qui est enregistrée dans cet Etat comme exploitant ce navire, le terme « propriétaire » signifiera pour l'application de ce paragraphe ladite société.
3. Rien dans cet article ne constitue un obstacle à la compétence d'un Etat contractant pour les mesures provisoires ou conservatoires. L'assistant qui exerce son privilège maritime par saisie ou autre mesure contre les biens sauvés ne sera pas considéré comme renonçant à ses droits, y compris celui de faire juger sa demande en rémunération d'assistance par une instance judiciaire ou arbitrale devant une autre juridiction.

Art. 4-6. Intérêts

Le droit de l'assistant aux intérêts de toute somme due aux termes de cette convention sera déterminé par la loi de l'Etat où siègera la juridiction étatique ou arbitrale saisie du litige.

Art. 4-7. Publication des sentences arbitrales

Les Etats contractants encourageront dans la mesure du possible et si nécessaire moyennant le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.

Chapter V. — LIABILITY OF SALVORS

Art. 5-1. **Limitation of liability**

1. A contracting State may give salvors a right of limitation equivalent in manner and extent to the right provided for by the 1976 Convention on the Limitation for Maritime Claims.

Chapitre V. — RESPONSABILITE DES ASSISTANTS

Art. 5-1. Limitation de la responsabilité pour les créances maritimes

Les Etats contractants accorderont aux assistants un droit à limitation équivalent au droit prévu par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

6

CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA

Observations by the C.M.I.

TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES OU DANGEREUSES

Observations du C.M.I.

CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA

Observations by the CMI

1. For the purpose of discussing this subject with a view to providing some result which would be of use to the Legal Committee of IMCO the XXXIIInd Conference of the CMI had to make certain fundamental assumptions. The Conference did not discuss the desirability or usefulness of a Convention on Hazardous and Noxious Substances but assumed that there will be a Convention as a result of the work of IMCO. The comments made by the Conference in this paper should not therefore be taken as unanimous agreement that a Convention is either desirable or practicable.

2. The Conference has also conducted its work on the assumption that the Convention will broadly follow the text found in IMCO document LEG XLIV/2, 10 September 1980 (Alternative 2). The Conference did not consider that it should devote time to matters of drafting except insofar as the definition of "Shipper" involved an important matter of principle. Instead, the Conference concentrated on discussing what it saw as the crucial issues on which there is still no agreement at IMCO and on which the comments of the Conference could make a useful contribution.

The Conference did not consider that it should discuss the choice of substances to be subject to the Convention or whether it should be limited to bulk cargoes or deal with packaged cargoes as well, as technical experts at IMCO had already devoted much time and thought to producing the present limited list on the premise that only bulk and not packaged cargoes were to be included. As to the choice of risks to be covered, it was assumed that the Convention will apply both to pollution and to fire and explosion risks from those substances.

3. The first matter of principle considered by the Conference was the identity of the person or persons to be liable under the Convention. Although it appeared to have been generally accepted that the shipowner should bear at least part of the liability under the Convention, it was thought that it was important to review this premise and to examine its rationale. It was felt that although there might be some justification for the shipowner bearing liability, such as the fact that he has custody of the cargo and that he holds himself out as a carrier for reward of the cargoes in question, this was not the only reason for the shipowner being liable particularly in the case

TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES OU DANGEREUSES

Observations du Comité Maritime International

1. Soucieuse d'apporter une contribution utile au Comité Juridique de l'OMCI, la XXXII^{ème} Conférence du C.M.I. a eu à tenir compte de certaines options fondamentales déjà prises. La Conférence n'a pas eu à examiner la question de savoir si une Convention sur les substances dangereuses ou nocives était souhaitable ou utile mais elle a présumé que les travaux de l'OMCI aboutiront un jour à une Convention. Les commentaires formulés par la Conférence dans ce document ne doivent pas, en conséquence, être considérés comme une acceptation sans réserves du principe et de la nécessité d'une telle Convention.

2. La Conférence a poursuivi ses travaux en retenant pour hypothèse que l'OMCI adoptera, grosso modo, le texte publié sous le numéro LEG XLIV/2 du 10 septembre 1980 (variante II). La Conférence n'a pas estimé qu'elle devait s'étendre sur des problèmes de rédaction de texte excepté en ce qui concerne la définition du « chargeur » qui implique une importante matière de principe. De fait, la Conférence a concentré ses discussions sur les points cruciaux au sujet desquels aucun accord n'a encore été acquis à l'OMCI et pour lesquels la Conférence espère apporter une utile contribution.

La Conférence n'a pas pensé qu'elle devait discuter de la liste des substances qui seraient soumises à la Convention, ainsi que sa portée, étant entendu que des experts techniques ont déjà consacré beaucoup de temps à l'OMCI à ce problème et qu'ils ont établi présentement une liste limitée de produits, selon laquelle seules les substances en vrac — et non en colis — seraient soumises à la Convention. En ce qui concerne les différents risques susceptibles d'être régis par la Convention, il a été admis que celle-ci s'appliquerait à la fois aux risques de pollution, d'incendie et d'explosion, provenant de ces substances.

3. La première question de fond prise en considération par la Conférence a été celle relative à l'identité de la personne ou des personnes considérées responsables selon la Convention. Bien qu'il fut apparu d'une façon générale que le propriétaire du navire devrait supporter au moins une partie de la responsabilité dans le cadre de la Convention, il a été admis qu'il était important de réétudier cette proposition et de la justifier. Il a été perçu que bien qu'il y ait une certaine justification à rendre le propriétaire responsable au motif qu'il a la garde de la cargaison et qu'il se comporte comme un transporteur à

of a strict liability regime. The purpose of the Convention is to provide compensation for victims of accidents involving hazardous or noxious cargoes and the shipowner is in practice the party who can most easily and effectively be found to provide compensation, even if only for the primary tranche of liability. There are existing and efficient mechanisms for obtaining and enforcing payment of compensation by shipowners, which can be used to cover HNS liabilities.

The Conference is therefore of the opinion that the shipowner should bear the primary liability under the Convention.

4. The Conference did not discuss whether the liability should be based on fault or should be strict ; the assumption was made that the Convention would apply strict liability in the form contained in Alternative II or in some other modified form.

5. The Conference did however discuss the question of limitation of the shipowner's liability. It was agreed that limitation should be allowed. There were strong indications that cover would be available through shipowner's P & I Clubs, provided that limitation at a reasonable level was allowed. Liability without the benefit of limitation would prevent insurance cover from being available. It will assist in ensuring the continued availability of reasonable coverage if all liabilities — liability under the HNS Convention as well as other contractual, tortious and strict liabilities — were to be covered within the same fund. A proliferation of separate funds would be detrimental to the availability of adequate insurance cover in the long term. Furthermore, it had been agreed at the diplomatic conference leading to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims in 1976 that liabilities arising from the carriage of hazardous cargoes should come within that Convention. Exclusion of HNS Convention liabilities from the 1976 Limitation Convention would be in direct conflict with the terms of the latter Convention.

The Conference is of the opinion that the shipowner should be entitled to limit his liability under the HNS Convention in accordance with the 1976 Limitation Convention and that there should not be a separate fund for HNS liabilities.

titre onéreux, ces considérations n'étaient pas suffisantes pour rendre le transporteur responsable notamment dans le cadre d'un régime de responsabilité objective. L'objet de la Convention est de procurer une indemnisation aux victimes d'événements impliquant des marchandises dangereuses ou nocives et le propriétaire est, d'un point de vue pratique, la partie qui peut le plus facilement et le plus efficacement être recherchée pour procurer cette indemnisation. Il existe déjà des mécanismes efficaces pour obtenir et exécuter des indemnités dues par les propriétaires qui peuvent être utilisés pour les responsabilités dérivant des marchandises dangereuses ou nocives.

En conséquence la Conférence est d'avis que le propriétaire du navire devrait supporter la première tranche de responsabilité, au sens de la Convention.

4. La Conférence n'a pas examiné la question de savoir si la responsabilité devait être fondée sur la faute ou si elle devait être objective. Il a été admis pour hypothèse que la Convention retiendrait une responsabilité objective telle que formulée dans la variante II, dans son texte actuel ou modifié.

5. La Conférence a, par contre, examiné le problème de la limitation de la responsabilité du propriétaire. Il a été admis que cette limitation serait permise. Il a été indiqué que des garanties pourraient très probablement être fournies par les P & I Clubs à condition que la limitation soit fixée à un niveau raisonnable. Une responsabilité sans limitation serait un obstacle à la fourniture de garanties d'assurance. Le fait que toutes les responsabilités — celles résultant de la future Convention, tout comme les responsabilités contractuelles, quasi-délictuelles ou objectives — soient couvertes par le même fonds, faciliterait la mise à disposition de façon continue d'une garantie raisonnable. A long terme, une prolifération de fonds séparés se ferait au détriment d'une couverture d'assurance adéquate. De plus, il a été admis à la Conférence diplomatique qui a adopté la Convention de 1976 sur les Créances Maritimes que les responsabilités résultant du transport de marchandises dangereuses devraient être soumises à cette Convention. C'est pourquoi, exclure de la Convention de 1976 les responsabilités pour les substances dangereuses ou nocives conduirait à des contradictions.

La Conférence est d'avis que le propriétaire du navire soit en droit de limiter sa responsabilité dans le cadre de la future Convention sur le transport par mer de substances dangereuses ou nocives conformément à la Convention de 1976 sur les créances maritimes et qu'il ne soit pas créé de fonds séparé pour les substances dangereuses ou nocives.

6. As a result of this conclusion, and on the assumption that further compensation needs to be found for victims of accidents involving HNS, the Conference considered from where such extra compensation should come. Whilst it was suggested that providing full compensation on the scale which might be necessary in the event of a really catastrophic event involving HNS occurring might be ultimately a governmental task, it was assumed (consistently with the assumptions made throughout this paper as to the possible shape of any Convention which might ensue) that there was to be a tranche of private liability above that borne by the shipowner, which should be placed on those interested in the cargo, presently designated in the IMCO draft as the "shipper".

Devising a workable system for shipper's liability and insurance presents more problems, legal and practical, than in the case of shipowner's liability. Attention is most often concentrated on questions of insurance. This is natural, since the victim looks for his recompense to a stable and identifiable source of funds. If he has a solid right of compensation from the insurers, the existence of a personal claim against the shipper is of no great practical concern. The interests of the shipper should not however be totally subordinated to the demands of liability insurance. The proposed Convention would impose a quite new, and potentially very large, liability on a party who may not have been at fault, and who may indeed have had no connection at all with the accident, except that at some stage he formed a link in the chain through which title passed to the ultimate buyer. Care must be taken to ensure that a definition of shipper, framed with the reference to the problems of insurance also makes it clear who is to bear the personal liability and imposes it on the right party.

The Conference considered four questions relating to insurance.

First, as regards the availability of insurance, it was considered that although there might be a problem of spread of risk if the scope of the Convention is limited, insurance capacity is available for the shipper provided that it is limited to a reasonable sum and provided that the first tranche of liability is borne by the shipowner. Since shipper liability insurance would probably be placed at least initially in a different sector of the market from shipowners' liability insurance, greater overall capacity might be available than if the complete liability were to be placed on the shipowner.

6. En considération de ce qui précède, et en supposant qu'une indemnisation complémentaire doit être trouvée pour les victimes d'accidents impliquant des marchandises dangereuses ou nocives, la Conférence a étudié le point de savoir qui devrait pourvoir à cette indemnisation. S'il a été considéré que dans l'éventualité d'un événement catastrophique impliquant des marchandises dangereuses ou nocives, l'indemnisation en résultant est une affaire de gouvernement, il a été envisagé qu'il devait y avoir une tranche de responsabilité pesant sur des particuliers, au-delà de celle pesant sur le propriétaire, qui devrait être supportée par les intéressés à la cargaison, actuellement définis dans le projet de l'OMCI sous la dénomination de « chargeur ».

Quant à un système valable pour la responsabilité et l'assurance du chargeur, celui-ci présente, du point de vue juridique et pratique plus de problèmes que ceux posés par la responsabilité du propriétaire. L'attention s'est très souvent portée sur la question d'assurance. Cela est normal puisque la victime cherche son indemnisation dans un mécanisme sûr et facile à cerner. Si elle dispose d'un droit certain à indemnisation due par les assureurs, l'existence d'une réclamation personnelle contre le chargeur n'est pas d'un grand intérêt pratique. Les intérêts du chargeur ne devraient pas cependant être uniquement liés aux exigences d'une assurance de responsabilité. Le projet de Convention tendrait à imposer une responsabilité tout à fait nouvelle et virtuellement très large sur une partie qui peut ne pas avoir commis de faute et qui peut, de fait, n'avoir eu quelque lien que ce soit avec l'événement, réserve faite cependant qu'à un instant donné elle ait été un maillon de la chaîne de laquelle elle détient ses droits et ce jusqu'à l'acheteur final. Il doit être pris soin que la définition du chargeur, élaborée en tenant compte des problèmes d'assurance, établisse également clairement sur qui doit peser la responsabilité personnelle et qui exactement devrait la supporter.

La Conférence a pris en considération les quatre questions suivantes relatives à l'assurance.

Primo. En ce qui concerne la possibilité d'une assurance il a été relevé que bien qu'il puisse y avoir un problème de répartition du risque si le domaine d'application de la Convention est limité, le chargeur dispose d'une capacité d'assurance si celle-ci est limitée à un montant raisonnable et si la première tranche de responsabilité pèse sur le propriétaire. Le fait que l'assurance de la responsabilité du chargeur soit placée au moins au départ dans une branche d'assurance différente de celle de l'assurance de la responsabilité du propriétaire rend la capacité d'assurance plus grande que si la responsabilité entière était placée sur le propriétaire.

Second, as regards the identity of the party to be insured, this should plainly be the person upon whom the Convention imposes personal liability. In order to avoid uncertainties as to whether the right party had been named in the certificate it would be legally and practically feasible to effect an insurance on any persons who might incur liability under the Convention : so that in effect there would be "consignment" insurance, rather than "shipper" insurance. Insurers would however also wish to have a named person, to whom they could look for premium and for compliance with the other obligations of an insured. It was therefore envisaged that there would be insurance of "X" or whoever might incur liability under the Convention". The wording of Article 11A should be reconsidered with this possibility in mind.

Third, there is the question of access to the available insurance capacity. It was considered that many substantial shippers of HNS substances would have access to a liability insurance market. More infrequent shippers could perhaps be catered for by a system under which a shipowner took out an annual open cover for shippers' liability, and for the shippers' ultimate account, with the ship's master authorized to issue certificates in the name of the individual shippers.

Fourth, there is the identity of the person whose duty it will be to procure the insurance. In view of the heavy responsibility which will be placed by Article 12 on the shipowner, in the event of failure to establish insurance if that Article remains in its present form (see *infra*), it would seem logical to impose the duty on the "shipper" viz, the person on whose behalf the goods are delivered for carriage.

7. Turning to the question of personal liability, the Conference observed that many of the problems associated with the choice and definition of the party liable and of the party whose duty it is to effect the insurance, and with the nature and content of the insurance, arise from the decision not only to institute a system of cargo liability insurance but also to couple this with the creation of a strict personal liability of the shipper. The latter is not an inevitable feature of a regime of compulsory cargo insurance, and it would in theory be possible to dispense with it, without compromising the essential aim of providing a

Secondo. En ce qui concerne l'identité de la partie qui doit être assurée, il ne fait pas de doute que celle-ci devrait être la personne sur laquelle la Convention fait peser une responsabilité personnelle. Afin d'éviter des incertitudes quant à la partie exactement désignée dans le certificat, il serait juridiquement et pratiquement possible de faire placer une assurance au nom de toute personne qui pourrait avoir une responsabilité selon la Convention, en sorte que se serait plutôt une assurance du « chargement » qu'une assurance du « chargeur ». Les assureurs pourraient cependant aussi souhaiter avoir le nom d'une personne désignée auprès de laquelle ils pourraient quérir la prime et faire exécuter les autres obligations d'un assuré. Il pourrait en conséquence être envisagé qu'il pourrait y avoir une assurance pour le compte de « X » ou toute autre personne qui pourrait avoir une responsabilité aux termes de la Convention ». La rédaction de l'article 11A devrait être revue en ayant à l'esprit cette possibilité.

Tertio. Il y a la question de l'accès au marché d'assurance et de sa capacité. Il a été suggéré que beaucoup de chargeurs importants de marchandises dangereuses ou nocives auraient un accès à un marché d'assurance de responsabilité. Des chargeurs plus occasionnels pourraient peut-être se satisfaire d'un système selon lequel un propriétaire de navire souscrirait une police d'abonnement annuelle pour la responsabilité du chargeur et en fin de compte pour le chargeur lui-même, par l'intermédiaire du capitaine dûment habilité à émettre des certificats au nom de chaque chargeur pris individuellement.

Quarto. Il y a l'identité de la personne qui aura la charge de procurer l'assurance. Compte tenu de la lourde responsabilité qui pèsera selon l'article 12 sur le propriétaire dans l'éventualité d'un manquement à la fourniture d'assurance, si cet article demeure dans sa rédaction actuelle (voir infra) il semblerait raisonnable d'imposer cette obligation sur le « chargeur », c'est-à-dire sur la personne pour le compte de laquelle les marchandises sont remises en vue de leur transport.

7. Quant à la question de la responsabilité personnelle, la Conférence a observé que la plupart des problèmes en relation avec le choix et la définition de la partie responsable et de la partie qui a la charge de mettre en œuvre l'assurance, également liés à la nature et au contenu de cette assurance, résultent non pas seulement de la décision d'instituer un système d'assurance de la responsabilité de la cargaison mais aussi de le joindre à la création d'une responsabilité personnelle objective du chargeur. Cette responsabilité personnelle n'est pas un aspect inévitable d'un régime d'assurance obligatoire de la cargaison et il serait théoriquement possible de s'en dispen-

fund available to satisfy the claims of victims in excess of the level of the shipowners' liability. The Conference has not however explored the feasibility of this modified version of the scheme, as it is inconsistent with the assumption upon which the work of the Conference is based.

The choice of the person to be made strictly liable may be based on grounds of morality or of expediency. These two considerations do not necessarily yield the same answer. If the cargo interests are to be held liable because they share with the shipowner the responsibility for putting the noxious substance into maritime commerce, then there is a case for saying that the consignee also shares in this responsibility, for he will often be the initiator of the transaction under which the goods are shipped. The choice of the consignee would have practical advantages as regards "policing" in relation to shipments from a non-convention country. It must however be acknowledged that the identity of the consignee may change in the course of transit and that he is not usually the person with whom the shipowner has direct contact. Equally, it might be said that it is the producer who has the greatest moral responsibility — if moral responsibility there is — for any damage ultimately caused by a noxious product which he has put into circulation. Perhaps the moral responsibility attaches to all those who deal with the goods as principals: in which case, what is called for might be more in the nature of "product insurance" rather than "shipper insurance".

Assuming that the decision is taken to impose strict liability on the shipper, who should be regarded as the shipper? The person who delivers the goods for shipment, otherwise than a forwarding agent or other person acting in purely ministerial capacity; or the person with whom the contract of carriage is made? The two are not necessarily the same: see, for example, the case of the F.O.B. shipper. To choose the person who makes the contract leads to capricious results, and also would make the scheme of the Convention (as presently conceived) unworkable in practice.

Identification of the party who is to take out the insurance, and whose interest is to be insured, might call for study of the contract of sale, and the law governing that contract, in conjunction with the contract of carriage. This would be quite imprac-

ser sans compromettre pour autant l'objectif fondamental qui consiste à organiser un fonds destiné à satisfaire les réclamations des victimes au-delà de la tranche de responsabilité du propriétaire. La Conférence n'a pas cependant exploré la possibilité de mettre en pratique cette version modifiée du schéma parce qu'elle n'est pas en corrélation avec l'hypothèse de travail sur laquelle la Conférence s'est fondée.

Le choix de la personne qui doit être objectivement responsable peut avoir un fondement moral ou purement pratique. Ces deux notions n'impliquent pas nécessairement la même réponse. Si les intéressés à la cargaison doivent être tenus responsables parce qu'ils partagent avec le propriétaire la responsabilité de mettre en mouvement des marchandises dangereuses dans le commerce maritime, il peut aussi être dit que le destinataire partage également cette responsabilité car il sera souvent celui qui a pris l'initiative de la transaction sous couvert de laquelle les marchandises sont chargées. Choisir le destinataire pourrait avoir des avantages d'ordre pratique en ce qui concerne le « contrôle » des chargements en provenance des pays non partie à la Convention. Il doit cependant être reconnu que l'identité du destinataire peut changer en cours de voyage et qu'il n'est pas généralement la personne avec laquelle le propriétaire a un contact direct. De même il pourrait être dit que c'est le fabricant qui a la plus grande responsabilité morale — s'il y a une responsabilité morale — pour tout dommage causé en fin de compte par un produit dangereux qu'il a mis en circulation. Sans doute, la responsabilité morale incombe à tous ceux qui s'occupent des marchandises en tant que mandants. Dans un tel cas ceci est plus de la nature d'une « assurance d'une responsabilité produits » que d'une « assurance de chargeur ». Considérant que soit prise la décision d'imposer une responsabilité objective sur le chargeur, qui devrait être considéré comme étant le chargeur ? Est-ce la personne qui remet les marchandises en vue de leur transport, autre qu'un transitaire ou toute autre personne ayant une pure fonction administrative, ou encore est-ce la personne avec qui le contrat de transport est passé ? Les deux ne sont pas nécessairement la même. (Voir par exemple le cas du chargeur F.O.B.) Choisir la personne qui fait le contrat conduit à des résultats inattendus et rendrait le schéma de la Convention (telle qu'il est actuellement conçu) pratiquement inexploitable.

L'identification de la partie qui doit prendre l'assurance et dont les intérêts doivent être assurés pourrait faire appel à l'étude du contrat de vente et à la loi le régissant, en liaison avec le contrat de transport. Cela serait tout à fait irréalisable car le « chargeur » devrait être identifié avant le chargement non seulement par le chargeur lui-même mais aussi par l'autorité

licable, since the "shipper" would have to be identified before shipment not only by the shipper himself but also by the supervisory authorities in the country of origin. Thus the Conference recognized that in practice there may be no alternative but to identify "the shipper" as the person who delivers the goods for carriage, as is apparently contemplated by Article 1(4).

Even here there are problems. If the physical shipper is a forwarding agent, it will not always be clear who is his principal in law. There are strong grounds for doubting whether the identification of the shipper ought to depend to any substantial degree on questions of law. If not, how should he be identified? To say that "the shipper" is the person named in the bill of lading is unacceptable, for this person might be a forwarding agent, or there may in fact be no bill of lading. Nor is it an answer to identify him as the person named in the certificate. Quite apart from the fact that this does not accommodate the case where no certificate is issued, the definition is circular: the person liable as shipper is the person insured and the person who is insured is the person liable.

It was felt that a more precise and practicable definition than the one contained in Article 1(4) may very well be necessary.

The Conference is of the opinion that shipper's liability insurance can be made available and that it should be possible to administer certification of such insurance in practice.

The Conference urges that the definition of shipper and the practical and legal problems arising therefrom be further explored.

8. The Conference noted that it was not proposed by IMCO to affect the contractual or statutory relationship among the parties involved in the transportation.

9. The Conference considered briefly the control of shipper's insurance and in particular Article 12 of the Convention. Whilst it was not possible to discuss this question at length, it was thought that objections could be raised to Article 12 and the draconian effect this Article could have on the shipowner's liability.

It was considered that control of both shipowner's and shipper's insurance should be a governmental task.

administrative dans le pays d'origine. C'est pourquoi la Conférence a reconnu qu'il n'y avait en pratique pas d'autre solution que d'identifier le « chargeur » comme étant la personne qui remet les marchandises en vue de leur transport, comme cela résulte apparemment de l'article 1(4). Il y a ici également des problèmes. Si le chargeur est physiquement un transitaire il ne sera pas toujours facile de savoir quel est juridiquement son mandant. Il y a des motifs solides pour douter de la question de savoir si l'identification du chargeur doit dépendre plus ou moins de question juridique.

Dans la négative, comment serait-il identifié ? Dire que « le chargeur » est la personne désignée au connaissance n'est pas acceptable car cette personne pourrait être un transitaire et il se peut qu'il n'y ait pas en fait de connaissance. Ce n'est pas non plus une réponse que d'identifier le chargeur avec la personne désignée dans le certificat. Mis à part le fait que cela ne couvre pas le cas ou aucun certificat n'a été émis, la définition est simpliste : la personne responsable en tant que chargeur est la personne assurée et la personne qui est assurée est la personne responsable. Il a été ressenti qu'une définition plus précise et plus pratique que celle contenue à l'article 1(4) pourrait bien s'avérer vraiment nécessaire.

La Conférence est d'avis que l'assurance de la responsabilité du chargeur peut être rendue disponible et qu'il doit être possible pratiquement de mettre en œuvre une telle assurance par un certificat.

La Conférence insiste pour que l'on poursuive l'examen de la définition de « chargeur » et des problèmes pratiques et juridiques qui en découlent.

8. La Conférence a pris note qu'il n'entre pas dans les intentions de l'OMCI de porter atteinte aux relations contractuelles ou légales des parties engagées dans le transport.

9. La Conférence a brièvement examiné le problème du contrôle de l'assurance du chargeur et en particulier l'art. 12 de la Convention. Bien qu'il n'ait pas été possible d'examiner longuement la question, il a été reconnu que des objections pourraient être soulevées à l'encontre de l'art. 12 et l'effet draconien que cet article pourrait avoir sur la responsabilité du propriétaire a été évoqué.

Il a été considéré que le contrôle de l'assurance du propriétaire et de celle du chargeur devrait être une affaire de gouvernement.

10. The Conference questioned whether the Convention should apply only to maritime carriage of HNS cargoes since accidents are as likely to occur on land as during maritime carriage but it was accepted that different considerations apply to inland carriage. As IMCO is purely a maritime organization, it cannot concern itself with other non-maritime sector of the carriage of these cargoes.



10. La Conférence s'est posée la question de savoir si la Convention devrait seulement s'appliquer au transport maritime de marchandises dangereuse ou nocives, étant donné que des accidents sont susceptibles de survenir aussi bien à terre que pendant le transport maritime. Toutefois il a été admis que les transports terrestres impliquent d'autres considérations. L'OMCI étant une organisation purement maritime ne peut pas s'occuper des parcours non maritimes empruntés par les marchandises dangereuses ou nocives.

7

**LIST OF CONFERENCES
OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

**LISTE DES CONFERENCES
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

CONFERENCES OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

I. BRUSSELS - 1897

President : Mr. Auguste BEERNAERT.

Subjects : Organization of the International Maritime Committee — Collision. — Shipowner's Liability.

II. ANTWERP - 1898

President : Mr. Auguste BEERNAERT.

Subject : Liability of Owners of sea-going vessels.

III. LONDON - 1899

President : Sir Walter PHILLIMORE.

Subjects : Collisions in which both ships are to blame. — Shipowner's liability.

IV. PARIS - 1900

President : Mr. LYON-CAEN.

Subjects : Assistance, salvage and duty to tender assistance. — Jurisdiction in collision matters.

V. HAMBURG - 1902

President : Dr. Friedrich SIEVEKING.

Subjects : International Code on Collision and Salvage at sea. — Jurisdiction in collision matters. — Conflict of law as to ownership of vessels. — Mortgages and Liens on ships.

VI. AMSTERDAM - 1904

President : Mr. E.N. RAHUSEN.

Subjects : Conflicts of law in the matter of Mortgages and Liens on ships. — Jurisdiction in collision matters. — Limitation of Shipowner's Liability.

VII. LIVERPOOL - 1905

President : Sir William R. KENNEDY.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Conflict of Laws as to Maritime Mortgages and Liens. — Brussels Diplomatic Conference.

VIII. VENICE - 1907

President : Mr. Alberto MARGHERI.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Conflict of laws as to Freight.

IX. BREMEN - 1909

President : Dr. Friedrich SIEVEKING.

Subjects : Conflict of laws as to Freight. — Compensation in respect of personal injuries. — Publication of Maritime Mortgages and Liens.

CONFERENCES DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

I. BRUXELLES - 1897

Président : M. Auguste BEERNAERT.

Sujets : Organisation du Comité Maritime International. — Abordage. — Responsabilité des propriétaires de navires.

II. ANVERS - 1898

Président : M. Auguste BEERNAERT.

Sujet : Responsabilité des propriétaires de navires de mer.

III. LONDRES - 1899

Président : Sir Walter PHILLIMORE.

Sujets : Abordages dans lesquels les deux navires sont fautifs. — Responsabilité des propriétaires de navires.

IV. PARIS - 1900

Président : M. LYON-CAEN.

Sujets : Assistance, sauvetage et l'obligation de prêter assistance. — Compétence en matière d'abordage.

V. HAMBOURG - 1902

Président : Dr. Friedrich SIEVEKING.

Sujets : Code international pour l'abordage et le sauvetage en mer. — Compétence en matière d'abordage. — Conflits de lois concernant la propriété des navires. — Privilèges et hypothèques sur navires.

VI. AMSTERDAM - 1904

Président : M. E.N. RAHUSEN.

Sujets : Conflits de lois en matières de privilèges et hypothèques sur navires. — Compétence en matière d'abordage. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

VII. LIVERPOOL - 1905

Président : Sir William R. KENNEDY.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Conflits de lois en matière de privilèges et hypothèques. — Conférence Diplomatique de Bruxelles.

VIII. VENISE - 1907

Président : M. Alberto MARGHERI.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Conflits de lois relatifs au fret.

IX. BREME - 1909

Président : Dr Friedrich SIEVEKING

Sujets : Conflits de lois relatifs au fret. — Indemnisation concernant des lésions corporelles. — Publication des privilèges et hypothèques maritimes.

X. PARIS - 1911

President : Mr. Paul GOVARE.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability in the event of loss of life or personal injury. — Freight.

XI COPENHAGEN - 1913

President : Dr. J.H. KOCH.

Subjects : London Declaration 1909. — Safety of Navigation. — International Code of Affreightment. — Insurance of enemy property.

XII. ANTWERP - 1921

President : Mr. Louis FRANCK.

Subjects : International Conventions relating to Collision and Salvage at sea. — Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Code of Affreightment. — Exonerating clauses.

XIII. LONDON - 1922.

President : Sir Henry DUKE.

Subjects : Immunity of State-owned ships. — Maritime Mortgages and Liens. — Exonerating clauses in Bills of lading.

XIV. GOTHENBURG - 1923

President : Mr. Eliel LÖFGREN.

Subjects : Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code of Affreightment. — International Convention on Bills of Lading.

XV. GENOA - 1925

President : Dr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects : Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code on Affreightment. — Maritime Mortgages and Liens.

XVI. AMSTERDAM - 1927

President : Mr. B.C.J. LODER.

Subjects : Compulsory insurance of passengers. — Letters of indemnity. — Ratification of the Brussels Conventions.

XVII ANTWERP - 1930

President : Mr. Louis FRANCK

Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Compulsory insurance of passengers. — Jurisdiction and penal sanctions in matters of collision at sea.

XVIII. OSLO - 1933

President : Mr. Edvin ALTEN.

Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in matters of collision on the high seas. — Provisional arrest of ships. — Limitation of Shipowners' Liability.

X. PARIS - 1911

Président : M. Paul GOVARE.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en cas de perte de vie ou de lésions corporelles. — Fret.

XI. COPENHAGUE - 1913

Président : Dr. J.H. KOCH.

Sujets : Déclaration de Londres 1909. — Sécurité de la navigation. — Code international de l'affrètement. — Assurance de propriétés ennemies.

XII. ANVERS - 1921

Président : M. Louis FRANCK.

Sujets : Convention internationale concernant l'abordage et le sauvetage en mer. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Code de l'affrètement. — Clauses d'exonérations dans les connaissements.

XIII. LONDRES - 1922

Président : Sir Henry DUKE.

Sujets : Immunité des navires d'Etat. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Clauses d'exonération dans les connaissements.

XIV. GOTHENBOURG - 1923

Président : M. Eliel LÖFGREN.

Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Convention internationale des connaissements.

XV. GENES - 1925

Président : Dr. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Privilèges et hypothèques maritimes.

XVI. AMSTERDAM - 1927

Président : M. B.C.J. LODER.

Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Lettres de garantie. — Ratification des Conventions de Bruxelles.

XVII. ANVERS - 1930

Président : M. Louis FRANCK.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Assurance obligatoire des passagers. — Compétence et sanctions pénales en matière d'abordage en mer.

XVIII. OSLO - 1933

Président : M. Edvin ALTEN.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en haute mer. — Saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

XIX. PARIS - 1937

President : Mr. Georges RIPERT.

Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in the event of collision at sea. — Provisional arrest of ships. — Commentary on the Brussels Conventions. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea.

XX. ANTWERP - 1947

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Ratification of the Brussels Conventions, more especially of the Convention on Immunity of State-owned ships. — Revision of the Convention on Limitation of the Liability of Owners of sea-going vessels and of the Convention on Bills of Lading. — Examination of the three draft conventions adopted at the Paris Conference 1937. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea. — York and Antwerp Rules ; rate of interest.

XXI. AMSTERDAM - 1949

President : Prof. J. OFFERHAUS.

Subjects : Ratification of the Brussels International Conventions. — Revision of the York-Antwerp Rules 1924. — Limitation of Shipowners' Liability (Gold Clauses). — Combined Through Bills of Lading. — Revision of the draft Convention of provisional arrest of ships. — Draft of creation of an International Court for Navigation by Sea and by Air.

XXII. NAPLES - 1951

President : Mr. Amadeo GIANNINI.

Subjects : Brussels International Conventions. — Draft convention relating to Provisional Arrest of Ships. — Limitation of the liability of the Owners of Sea-going Vessels and Bills of Lading (Revision of the Gold clauses) — Revision of the Convention of Maritime Hypothecations and Mortgages. — Liability of Carriers by Sea towards Passengers. — Penal Jurisdiction in matters of collision at Sea.

XXIII. MADRID - 1955

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Liability of Sea Carriers towards passengers. — Stowaways. — Marginal clauses and letters of indemnity.

XXIV. RIJEKA - 1959

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Liability of operators of nuclear ships. — Revision of Article X of the International Convention for the Unification of certain Rules of law relating to Bills of Lading. — Letters of Indemnity and Marginal clauses. — Revision of Article XIV of the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea. — International Statute of Ships in Foreign ports. — Registry of operators of ships.

XIX. PARIS - 1937

Président : M. Georges RIPERT.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en mer. — Saisie conservatoire de navires. — Commentaires sur les Conventions de Bruxelles. — Assistance et Sauvetage de et par avions en mer.

XX. ANVERS - 1947

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles, plus spécialement de la Convention relative à l'immunité des navires d'Etat. — Revision de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de la Convention sur les connaissements. — Examen des trois projets de conventions adoptés à la Conférence de Paris de 1936. — Assistance et sauvetage de et par avions de mer. — Règles d'York et d'Anvers. — Taux d'intérêt.

XXI. AMSTERDAM - 1949

Président : Prof. J. OFFERHAUS.

Sujets : Ratification des Conventions internationales de Bruxelles. — Revision des règles d'York et d'Anvers 1924. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires (clause or). — Connaissements directs combinés. — Revision du projet de convention relatif à la saisie conservatoire de navires. — Projet de création d'une cour internationale pour la navigation par mer et par air.

XXII. NAPLES - 1951

Président : M. Amedeo GIANNINI.

Sujets : Conventions internationales de Bruxelles. — Projet de Convention concernant la saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Connaissements (Revision de la clause-or). — Revision de la Convention des hypothèques et privilèges maritimes. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Compétence pénale en matière d'abordage en mer.

XXIII. MADRID - 1955

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Responsabilités des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Passagers clandestins. — Clauses marginales et lettres de garantie.

XXIV. RIJEKA - 1959

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Responsabilité des exploitants de navires nucléaires. — Revision de l'article X de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit en matière de connaissements. — Lettres de garantie et clauses marginales. — Revision de l'article XIV de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit relatives à l'assistance et au sauvetage en mer. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des exploitants de navires.

XXV. ATHENS - 1962

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Damages in Matters of Collision. — Letters of Indemnity. — International Statute of Ships in Foreign Ports. — Registry of Ships. — Coordination of the Conventions on Limitation and on Mortgages. — Demurrage and Despatch Money. — Liability of Carriers of Luggage.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Bills of Lading. — Passengers' Luggage. — Ships under construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

President : Mr. Albert LILAR.

Subject : Revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages.

XXVIII. TOKYO - 1969

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : « Torrey Canyon ». — Combined Transports. — Coordination of International Conventions relating to Carriage by Sea of Passengers and their Luggage.

XXIX. ANTWERP - 1972

President : Mr. Albert LILAR.

Subject : Revision of the Constitution of the International Maritime Committee.

XXX. HAMBURG - 1974

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Limitation of Liability. — York/Antwerp Rules. — Hague Rules. — Shipbuilding Contracts. — Arbitration.

XXXI. RIO DE JANEIRO - 1977

President : Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects : Draft International Convention for the unification of certain rules concerning civil jurisdiction, choice of law, and recognition and enforcement of judgments in matters of collision. — Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft. — Draft Charterparty (Laytime) Definitions.

XXXII. MONTREAL - 1981

President : Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects : Revision of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea and Protocol of signature of 1910. — Draft Convention on Salvage. — Draft Articles for a Convention on Liability and Compensation in connection with the carriage of noxious and hazardous substances by sea.

XXV. ATHENES - 1962

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Dommages et intérêts en matière d'abordage. — Lettres de garantie. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des navires. — Coordination des conventions sur la limitation et les hypothèques. — Surestaries et primes de célérité. — Responsabilité des transporteurs des bagages.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Connaissements. — Bagages de passagers. — Navires en construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

Président : M. Albert LILAR.

Sujet : Révision de la Convention sur les Privilèges et Hypothèques maritimes.

XXVIII. TOKYO - 1969

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : « Torrey Canyon ». — Transport combiné. — Coordination des Conventions relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

XXIX. ANVERS - 1972

Président : M. Albert LILAR.

Sujet : Révision des Statuts du Comité Maritime International.

XXX. HAMBURG - 1974

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Limitation de la responsabilité. — Règles d'York et d'Anvers. — Règles de La Haye. — Contrats de construction de navires de mer. — Arbitrage.

XXXI. RIO DE JANEIRO - 1977

Président : M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Projet de Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la compétence civile, le choix de la loi, la reconnaissance et l'exécution des jugements en matière d'abordage. — Projet de Convention sur les engins mobiles « Off-Shore ». — Projet de définitions concernant les Chartes-Parties (Staries).

XXXII. MONTREAL - 1981

Président : M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Révision de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910. — Projet de Convention sur le sauvetage — Etude de la responsabilité relative au transport par mer de substances nocives et dangereuses.

Additional copies of the booklet may be purchased at the price of B.Fr. 450.— or US \$ 10.— at the Secretariat of the CMI, c/o Messrs. Henry VOET-GENICOT, 17, Borzestraat, B-2000 Antwerp, Belgium.

INDEX

MONTREAL II

1. Agenda and Officers of the Conference	4
<i>Ordre du jour et Bureau de la Conférence</i>	5
2. List of Attendance	9
<i>Liste des Participants</i>	9
3. Opening Session	33
<i>Séance Inaugurale</i>	33
4. Closing Session	37
<i>Séance de clôture</i>	37
5. Draft International Convention on Salvage	40
<i>Projet de Convention Internationale sur l'Assistance en mer</i>	41
6. Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea	60
<i>Transport par mer de Substances nocives ou dangereuses</i>	61
7. List of Conferences of the International Maritime Com- mittee	76
<i>Liste des Conférences du Comité Maritime International</i>	77

D'autres exemplaires de l'opuscule peuvent être achetés au prix de Fr.B. 450.— ou US \$ 10.— au Secrétariat du C.M.I., c/o Firme Henry VOET-GENICOT, 17, Borzestraat, B-2000 Antwerpen, Belgique.

C.M.I. PUBLICATIONS

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, c/o Messrs. Henry VOET-GENICOT, 17, Borzestraat, B-2000 Antwerp, Belgium.

PUBLICATIONS C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, c/o Firme Henry VOET-GENICOT, 17, Borzestraat, B-2000 Antwerpen, Belgique.