

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

March, 1981

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Mars, 1981

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

Kaj Pineus and Jan Ramberg at Beijing

At the invitation of China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) and the UN Development Programme in China (UNDP) Mr. Jan Ramberg and I paid a visit to Beijing in January 1981. The purpose of our visit was to give lectures on maritime law problems before a Seminar arranged by the CCPIT.

The audience (182 we were told) was most attentive throughout.

Day number one covered the development of maritime law, the formation of the CMI and its activities up to today. The second day was devoted to collision problems and with the results obtained at the Rio de Janeiro Conference. The next we took on global limitation. Day four was an easy day for me in that Mr. Ramberg had the floor to himself, debating with carrier's liability, the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and Multimodal transports. Balance was restored the day after as it was devoted to General Average, practical problems as of today and also General Average under the Hague-Rules régime. The last day we took up the subjects that are to go before the Montreal Conference. I concluded the 16 lectures (split 50/50) by addressing the Seminar on the problem : why is it important for the People's Republic of China to join the CMI and why is it important for the CMI that they join us ?

When we were there it was confirmed to us that the People's Republic of China, through the Legal Department of the CCPIT, had asked to become a member of the CMI. This we thought highly encouraging.

The visit was a stimulating experience. Many of the lectures produced intelligent and worthwhile questions from the floor (in writing and duly translated).

Kaj Pineus et Jan Ramberg à Beijing

A l'invitation de "China Council for the Promotion of International Trade" (CCPIT) et dans le cadre du programme de développement des Nations Unies (UNDP) Jan Ramberg et moi avons visité Beijing au mois de janvier 1981, dans le but de donner des conférences sur des problèmes de droit maritime à un séminaire organisé par le CCPIT.

Les auditeurs (au nombre de 182, nous a-t-on dit) furent très attentifs de bout en bout.

Le premier jour il a été question du développement du droit maritime, de la fondation du C.M.I. et de ses activités jusqu'à nos jours. Le deuxième jour a été consacré aux problèmes de l'abordage et aux résultats de la Conférence de Rio de Janeiro. Le lendemain nous avons traité de la limitation globale. Le quatrième jour était pour moi un jour facile parce que Jan Ramberg était le seul orateur dans des discussions à propos de la responsabilité du transporteur, des règles de La Haye et de Visby, des règles de Hambourg et des transports multimodaux. Le lendemain l'équilibre a été rétabli parce que c'étaient l'avarié commune, les problèmes pratiques actuels ainsi que l'influence sur l'avarié commune des règles de La Haye qui étaient à l'ordre du jour. Le dernier jour fut consacré aux sujets qui seront traités à la Conférence de Montréal. En guise de conclusion de ces 16 conférences (partagées moitié/moitié), j'ai posé à l'auditoire la question: pourquoi est-il important pour le CCPIT de devenir membre du C.M.I. et pourquoi est-il important pour le C.M.I. qu'il en soit ainsi ?

Lorsque nous étions là-bas, il nous a été confirmé que la République Populaire de Chine, à travers le département juridique du CCPIT, avait demandé de devenir un membre du C.M.I. Cette nouvelle nous a paru très encourageante.

La visite fut une expérience stimulante. Les conférences ont, à de nombreuses reprises, donné lieu de la part des auditeurs à des questions intelligentes et qui en valaient la peine (par écrit et dûment traduites).

After the Seminar was over a small Committee asked us to crack some pretty hard legal nuts. We hope we managed to do so in a satisfactory way.

Gothenburg 1981-03-02

Kaj Pineus.

XXXIIInd International Conference of the C.M.I.

The work in preparation of the XXXIIInd Conference has been completed at the meetings of the International Subcommittee on Salvage at Brussels in February 1981 and of the International Subcommittee on Hazardous and Noxious substances at London in January 1981.

Prof. E.Selvig, the Chairman of the first Subcommittee and Mr.J.C.Schultsz, the Chairman of the second Subcommittee have both prepared a final report. A draft for a new Convention on Salvage has been elaborated.

The following preparatory documents will be printed :

A.

- Text of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea and Protocol of signature, Brussels September 23rd, 1910.
- Statement of the Ratifications and Accessions.
- Text of the Protocol to amend the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, Brussels May 27th, 1967.
- Statement of the Ratifications and Accessions.
- Final report of Prof. E.Selvig (SALVAGE-19/III-81).
- Draft Convention on Salvage (SALVAGE-18/II-81).

B.

- Draft Articles for a Convention on Liability and Compensation in connection with the carriage of noxious and hazardous substances by sea (IMCO document LEG XLIV 2).
- Introduction and Questionnaire, December 1980 of Mr.J.C.Schultsz (HNS-1/XII-80).
- Final Report of Mr.J.C.Schultsz (HNS-3/II-81).

The booklets containing the text of these preparatory documents should be available at the end of April, 1981. A copy will, as usual, be sent to the member Associations of C.M.I. Every participant to the Conference will be presented with a booklet, free of charge.

Additional copies of the booklet may be purchased at the price of B.Fr.350.- or US\$10.- at the C.M.I. headquarters either before or after the Montreal Conference or at the Office of the C.M.I. Secretariat at and during the Conference.

Après le séminaire, un petit comité nous a prié de répondre à quelques questions fort difficiles. Nous espérons que nous avons pu le faire d'une manière satisfaisante.

Göteborg, 2 mars 1981,

Kaj Pineus.

XXXIIIème Conférence internationale du C.M.I.

Le travail de préparation de la XXXIIIème Conférence est arrivé à son terme au cours des réunions de la Commission internationale sur le sauvetage à Bruxelles en février 1981 et de celle sur les substances dangereuses et nocives à Londres en janvier 1981.

Le Professeur E. Selvig, qui préside la première Commission et Mr.J.C.Schultsz, qui est le président de la seconde, ont tous deux rédigé un rapport. Un projet final pour une nouvelle Convention sur le sauvetage a également été élaboré.

Les documents préparatoires suivants seront imprimés :

A.

- Texte de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles 23 septembre 1910.
- Etat des Ratifications et Adhésions.
- Texte du Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, Bruxelles 27 mai 1967.
- Etat des Ratifications et Adhésions.
- Rapport final du Professeur E.Selvig (SAUVETAGE-19(tra)/III-81)
- Projet final de Convention sur le sauvetage (SAUVETAGE-18(tra)/II-81).

B.

- Projets d'articles d'une Convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le contexte du transport par mer de substances nocives et dangereuses. (Document OMCI LEG XLIV 2).
- Introduction et Questionnaire, décembre 1980 de Mr.J.C.Schultsz (HNS-1/XII-80).
- Rapport final de Mr.J.C.Schultsz (HNS-3(tra)/II-81).

Il est prévu que l'opuscule contenant le texte de ces documents préparatoires sera disponible à la fin du mois d'avril prochain. Comme d'usage, un exemplaire sera envoyé à toutes les Associations Nationales de Droit Maritime. Les participants à la Conférence recevront également un exemplaire gratuitement.

D'autres exemplaires de l'opuscule peuvent être achetés au prix de Fr.B.350.- ou \$US.10.- au siège du C.M.I., avant ou après la Conférence de Montréal ou au bureau du secrétariat du C.M.I. à et pendant la Conférence.

CHARTERPARTY LAYTIME DEFINITIONS 1980

JOINT ANNOUNCEMENT

on behalf of

The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO),
the Comité Maritime International (CMI), The Federation
of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA)
and the General Council of British Shipping (GCBS)

Over the years, there have been an increasing number of disputes over the meaning of words and phrases used in charterparties. Very often these disputes have given rise to different interpretations of the same word or phrase within and between different jurisdictions. Thus, the charterparty, a document of international character, has become subject to uncertainty, lack of clarity and lack of uniformity.

To diminish this confusion and to widen the international understanding of chartering terms, the BIMCO, CMI, FONASBA and GCBS in consultation with other shipping interests, including cargo interests, have produced definitions of words and phrases commonly used in charterparties – in a laytime context. The Definitions which are entitled "CHARTERPARTY LAYTIME DEFINITIONS 1980" are intended for voluntary adoption only.

Although disputes and uncertainties can apply to all aspects of charterparties, the sponsoring organisations have, in this first edition, confined themselves to laytime which has produced a multiplicity of disputes in which large amounts of money can be at stake.

If a shipowner and charterer wish to incorporate some or all of the Definitions, they may do so by attaching them to the charterparty, (deleting any Definition which they do not want to apply) and inserting the following incorporation clause in the charterparty itself: –

"The 'CHARTERPARTY LAYTIME DEFINITIONS 1980' as attached are incorporated into this charterparty."

In the view of the sponsoring organisations, the availability to the parties at the time of negotiation of a list of Definitions for voluntary adoption will limit and therefore reduce the scope for dispute. This will lead to a reduction in legal expense and therefore in the overall operating costs of owners and charterers.

Single samples of the Definitions may be obtained free of charge from any of the four sponsoring organisations.

Supplies for actual use may be purchased from: –

Fr. G. Knudtzon Ltd.,
55, Toldbodgade
DK-1253 Copenhagen

CHARTERPARTY LAYTIME DEFINITIONS 1980

Issued jointly by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhagen, Comité Maritime International (CMI), Antwerp, The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), London, and the General Council of British Shipping (GCBS), London, December, 1980.

PREAMBLE

The definitions which follow (except such as are expressly excluded by deletion or otherwise) shall apply to words and phrases used in the charterparty, save only to the extent that any definition or part thereof is inconsistent with any other express provision of the charterparty. Words used in these definitions shall themselves be construed in accordance with any definition given to them therein. Words or phrases which are merely variations or alternative forms of words or phrases herein defined are to be construed in accordance with the definition (e.g. "Notification of Vessel's Readiness", "Notice of Readiness").

LIST OF DEFINITIONS

1. "PORT"
2. "SAFE PORT"
3. "BERTH"
4. "SAFE BERTH"
5. "REACHABLE ON ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"
6. "LAYTIME"
7. "CUSTOMARY DESPATCH"
8. "PER HATCH PER DAY"
9. "PER WORKING HATCH PER DAY" or "PER WORKABLE HATCH PER DAY"
10. "AS FAST AS THE VESSEL CAN RECEIVE/DELIVER"
11. "DAY"
12. "CLEAR DAY" or "CLEAR DAYS"
13. "HOLIDAY"
14. "WORKING DAYS"
15. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"
16. "WEATHER WORKING DAY"
17. "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS"
18. "WEATHER PERMITTING"
19. "EXCEPTED"
20. "UNLESS USED"
21. "TO AVERAGE"
22. "REVERSIBLE"
23. "NOTICE OF READINESS"
24. "IN WRITING"
25. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING/DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME"
26. "WHETHER IN BERTH OR NOT" or "BERTH NO BERTH"
27. "DEMURRAGE"
28. "ON DEMURRAGE"
29. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH"
30. "ALL TIME SAVED"
31. "ALL WORKING TIME SAVED" or "ALL LAYTIME SAVED"

DEFINITIONS

1. "PORT" – means an area within which ships are loaded with and/or discharged of cargo and includes the usual places where ships wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area.
If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

2. "SAFE PORT" – means a port which, during the relevant period of time, the ship can reach, enter, remain at and depart from without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

3. "BERTH" – means the specific place where the ship is to load and/or discharge.
If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

4. "SAFE BERTH" – means a berth which, during the relevant period of time, the ship can reach, remain at and depart from without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

5. "REACHABLE ON ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" – means that the charterer undertakes that when the ship arrives at the port there will be a loading/discharging berth for her to which she can proceed without delay.

6. "LAYTIME" – means the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the ship available for loading/discharging without payment additional to the freight.

7. "CUSTOMARY DESPATCH" – means that the charterer must load and/or discharge as fast as is possible in the circumstances prevailing at the time of loading or discharging.

8. "PER HATCH PER DAY" – means that laytime is to be calculated by multiplying the agreed daily rate per hatch of loading/discharging the cargo by the number of the ship's hatches and dividing the quantity of cargo by the resulting sum. Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Quantity of Cargo}}{\text{Daily Rate} \times \text{Number of Hatches}} = \text{Days.}$$

A hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

9. "PER WORKING HATCH PER DAY" or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" – means that laytime is to be calculated by dividing the quantity of cargo in the hold with the largest quantity by the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold. Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Largest Quantity in one hold}}{\text{Daily rate per hatch} \times \text{Number of Hatches serving that hold}} = \text{Days.}$$

A hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

10. "AS FAST AS THE VESSEL CAN RECEIVE/DELIVER" – means that the laytime is a period of time to be calculated by reference to the maximum rate at which the ship in full working order is capable of loading/discharging the cargo.

11. "DAY" – means a continuous period of 24 hours which, unless the context otherwise requires, runs from midnight to midnight.

12. "CLEAR DAY" or "CLEAR DAYS" – means that the day on which the notice is given and the day on which the notice expires are not included in the notice period.

13. "HOLIDAY" – means a day of the week or part(s) thereof on which cargo work on the ship would normally take place but is suspended at the place of loading/discharging by reason of:
(i) the local law; or
(ii) the local practice.

14. "WORKING DAYS" – means days or part(s) thereof which are not expressly excluded from laytime by the charterparty and which are not holidays.

15. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS" – means days which follow one immediately after the other.

16. "WEATHER WORKING DAY" – means a working day or part of a working day during which it is or, if the vessel is still waiting for her turn, it would be possible to load/discharge the cargo without interference due to the weather. If such interference occurs (or would have occurred if work had been in progress), there shall be excluded from the laytime a period calculated by reference to the ratio which the duration of the interference bears to the time which would have, or could have been worked but for the interference.

17. "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS" – means a working day or part of a working day of 24 hours during which it is or, if the ship is still waiting for her turn, it would be possible to load/discharge the cargo without interference due to the weather. If such interference occurs (or would have occurred if work had been in progress) there shall be excluded from the laytime the period during which the weather interfered or would have interfered with the work.

18. "WEATHER PERMITTING" – means that time during which weather prevents working shall not count as laytime.

19. "EXCEPTED" – means that the specified days do not count as laytime even if loading or discharging is done on them.

20. "UNLESS USED" – means that if work is carried out during the excepted days the actual hours of work only count as laytime.

21. "TO AVERAGE" – means that separate calculations are to be made for loading and discharging and any time saved in one operation is to be set against any excess time used in the other.

22. "REVERSIBLE" – means an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations.

23. "NOTICE OF READINESS" - means notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter that the ship has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load/discharge.
24. "IN WRITING" - means, in relation to a notice of readiness, a notice visibly expressed in any mode of reproducing words and includes cable, telegram and telex.
25. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING/DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME" - means that if the main reason why a notice of readiness cannot be given is that there is no loading/discharging berth available to the ship the laytime will commence to run when the ship starts to wait for a berth and will continue to run, unless previously exhausted, until the ship stops waiting. The laytime exceptions apply to the waiting time as if the ship was at the loading discharging berth provided the ship is not already on demurrage. When the waiting time ends time ceases to count and restarts when the ship reaches the loading/discharging berth subject to the giving of a notice of readiness if one is required by the charterparty and to any notice time if provided for in the charterparty, unless the ship is by then on demurrage.
-
26. "WHETHER IN BERTH OR NOT" or "BERTH NO BERTH" - means that if the location named for loading/discharging is a berth and if the berth is not immediately accessible to the ship a notice of readiness can be given when the ship has arrived at the port in which the berth is situated.
27. "DEMURRAGE" - means the money payable to the owner for delay for which the owner is not responsible in loading and/or discharging after the laytime has expired.
28. "ON DEMURRAGE" - means that the laytime has expired. Unless the charterparty expressly provides to the contrary the time on demurrage will not be subject to the laytime exceptions.
29. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" - means the money payable by the owner if the ship completes loading or discharging before the laytime has expired.
30. "ALL TIME SAVED" - means the time saved to the ship from the completion of loading/discharging to the expiry of the laytime including periods excepted from the laytime.
31. "ALL WORKING TIME SAVED" or "ALL LAYTIME SAVED" - means the time saved to the ship from the completion of loading/discharging to the expiry of the laytime excluding any notice time and periods excepted from the laytime.

Personalia

Advices have been received regarding some errata to the 1980-1981 Yearbook:

- pages 24 and 41: British Maritime Law Association:
The correct mention of the name and title of the current President should be: "Rt.Hon.Lord Justice Donaldson".
- page 43 : Kurt Grönfors; to add:
"Professor of law".

Des corrections à l'annuaire 1980-1981 résultent d'avis reçus :

- pages 24 et 41: British Maritime Law Association:
La mention exacte du nom et du titre du président actuel doit être : "Rt.Hon.Lord Justice Donaldson".
- page 43 : Kurt Grönfors; ajouter: "Professor of law".

Subscriptions

The 1981 tariff for the subscriptions to the C.M.I. publications (quarterly CMI NEWS LETTER (4) and Yearbook) is as follows :

- individual subscription B.Fr. 500.-
 - airmail surcharge B.Fr. 500.-
- Global subscriptions by the National Associations:
- 10 first copies: B.Fr. 2.500.-
 - copies 11 to 50: " 100.- each
 - copies 51 and beyond: " 50.- each.

Payment can be made by crossed cheque (non registered letter), or by bank transfer to account No.220-0010353-10, Henry Voet-Genicot/CMI, at the Société Générale de Banque S.A., B.2000 Antwerp.

Abonnements

Le tarif de l'abonnement aux publications du C.M.I. (CMI NEWS LETTER trimestriel (4) et annuaire) pour l'année 1981 est le suivant :

- abonnement individuel Fr.B. 500.-
- supplément envoi avion Fr.B. 500.-

Abonnements collectifs par les Associations Nationales :

- 10 premiers exemplaires: FrB. 2.500.-
- exemplaires 11 à 50: FrB. 100.- chacun
- Exemplaires 51 et au delà: FrB. 50.- chacun

Le paiement peut se faire par chèque barré (lettre non recommandée) ou par virement bancaire au compte No.220-0010353-10, Henry Voet-Genicot/CMI, à la Société Générale de Banque S.A., B-2000 Antwerpen.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

june, 1981

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Juin, 1981

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

The XXXIIInd International Conference of the C.M.I. - Montreal 24-29 May, 1981

La XXXIIème Conférence internationale du C.M.I. - Montréal 24-29 mai 1981

An international conference, even for an organization such as the CMI, is always a challenge. It is so for the host association who takes upon its shoulders the burden of organizing it; for the Chairmen of the CMI International Sub-Committees who prepare the texts to be submitted to the Conference; for the CMI Secretary General Administrative and the CMI Secretariat who have to take care of the preparation and cooperate with the host association in the organization and running of the Conference. And the larger is the number of participants, the greater the challenge.

Montreal, which has been the Conference with the largest attendance in the history of the CMI, has been most successful.

Our hosts, the Canadian Maritime Law Association, have done a magnificent job and have extended to all participants so warm an hospitality that nobody will forget. The preparation of the subjects by the CMI International Sub-Committees proved to be very satisfactory and the Chairmen of the two Sub-Committees, who also chaired the Committees of the whole during the Conference, could not have done a better work.

But all this would not have been sufficient to bring the Conference to a successful end if the participants had not been of so high a level and had not all cooperated to the smooth running of the Conference and if the organization had not been so efficient.

Une Conférence Internationale, fût-elle celle d'une organisation telle que le CMI, contient toujours une part de défi. C'est le cas aussi bien pour l'Association invitante, qui a accepté de porter le fardeau de son organisation, que pour les Présidents des commissions internationales du CMI qui ont préparé les textes que la Conférence doit examiner; il en va de même pour le Secrétaire Général Administratif et le secrétariat du CMI qui ont pour tâche de veiller aux préparatifs et de prendre soin en collaboration avec l'Association invitante de l'organisation et du déroulement de la Conférence. Plus il y a de participants, plus est grand le défi.

Montréal, qui, dans l'histoire du CMI, a été la Conférence avec la plus large participation, fut un énorme succès; nos hôtes, l'Association Canadienne de Droit Maritime, ont accompli un travail magnifique et l'hospitalité dont ils ont témoignée vis-à-vis de tous les participants a été cordiale à ce point que personne ne pourra l'oublier.

La preuve a été faite que la préparation des sujets par les commissions internationales a été particulièrement satisfaisante. Les Présidents des deux commissions, qui ont également présidé les séances plénières des commissions au cours de la Conférence, n'auraient pas pu accomplir un meilleur travail.

Mais tout cela n'aurait pas suffi pour que la Conférence se termine sur une pleine réussite si la qualité des participants n'avait pas été d'un aussi haut niveau, si tous n'avaient pas contribué au déroulement harmonieux de la Conférence et si l'organisation n'avait pas été aussi efficace.

The draft of a new Convention on Salvage, which the CMI had been requested to prepare by the Legal Committee of IMCO, was approved by a very large majority (30 delegations out of 32 voted in favour). The Report on the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea was approved by an even larger majority.
*

The CMI owes a great debt of gratitude to the Canadian Maritime Law Association, to its President Arthur J. Stone, to the President of the Organizing Committee Jo Carton and to all its members for this great achievement.

Francesco Berlingieri,
President of the CMI.

* The texts of the Draft Convention and of the Report will be published under the title "MONTREAL II".

Le projet d'une nouvelle convention sur l'assistance en mer, dont la préparation avait été confiée au CMI par le Comité Juridique de l'OMCI, a été approuvé à une très large majorité (30 délégations sur 32 ont voté en sa faveur). Les observations sur le transport par mer de substances nocives ou dangereuses ont été approuvées à une majorité encore plus large. *

Le CMI a contracté une grande dette de reconnaissance envers l'Association Canadienne de Droit Maritime, son Président Arthur J. Stone, le Président du Comité Organisateur Jo Carton et tous ses membres pour cette magnifique réalisation.

Francesco Berlingieri,
Président du CMI.

* Les textes du projet de convention et des observations seront publiés dans une brochure intitulée "MONTREAL II".

The 1981 CMI Assembly

1. Amendments to the 1978 Constitution and Rules for the election of Officers

Mr Voet reported on the draft amendments to the 1978 Constitution. The main purpose of the amendments was :

- to broaden the criteria for membership of the CMI so as to enable Organizations, the objects or one of the objects of which conform to those of the CMI, in countries where no maritime law associations existed to become members;
- to obtain a clearer division of functions between the various organs of the CMI (the Assembly, the President, the Officers and the Executive Council) ;
- to introduce a system whereby a rotation of the members of the Executive Council could be obtained;
- to bring the Constitution in conformity with the actual situation i.a. by deleting the function of Chief Legal Officer.

After a full discussion of the suggested amendments the Assembly agreed to adopt as the 1981 Constitution the text as enclosed (Encl. 1).

The Assembly accepted "Rules for the election of the Officers of the CMI and of the members of the Executive Council" as enclosed (Encl. 2).

2. Election of new members

The Assembly unanimously accepted as new members :

L'Assemblée du CMI de 1981

1. Amendements aux Statuts de 1978 et règles pour l'élection des membres du Bureau

Monsieur Voet fit rapport sur les projets d'amendements aux Statuts 1978. Le but principal des amendements était :

- d'élargir les critères d'affiliation au CMI de façon à ce que des Organisations de pays où il n'existe pas d'associations de droit maritime, mais dont le but ou l'un des buts est conforme à ceux du CMI, puissent devenir membres;
- d'obtenir une division plus nette des fonctions entre les différents organes du CMI (l'Assemblée, le Président, les membres du Bureau et le Conseil Exécutif) ;
- d'introduire un système permettant la rotation des membres du Conseil Exécutif ;
- de mettre les Statuts en conformité avec la situation réelle, c'est à dire de supprimer la fonction du Conseiller Juridique Principal.

Après une discussion approfondie des amendements proposés, l'Assemblée décida d'adopter comme Statuts 1981 le texte ci-annexé (annexe 1).

L'Assemblée accepta également les "Règles pour l'élection des membres du Bureau et des membres du Conseil Exécutif", suivant annexe 2.

2. Election de nouveaux membres

L'Assemblée accepta à l'unanimité comme nouveaux membres :

- CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE (CCPIT)
- CZECHOSLOVAK COMMISSION FOR MARITIME LAW
- KOREA MARITIME LAW ASSOCIATION
- INSTITUTO PANAMENO DE DERECHO MARITIMO

3.Election of new Titulary Members

The Assembly accepted unanimously as new Titulary Members :

- | | | |
|---------------------------|---|--|
| Argentina | : | Mr.Domingo Martin Lopez
Saavedra, Mr.Marcial José
Z.Mendizábal, |
| | | Mr.Alfredo Mohorade, and
Mr.Luis Beltrán Montiel; |
| Australia and New Zealand | : | Mr. Peter Willis; |
| Denmark | : | Mr.Jan Erlund and Mr.Hans Levy. |
| France | : | Professeur Jambu-Merlin,
Cdt.Pierre Houssin, and
Mr.Roger Parenthou; |
| Ireland | : | Mr.Dermot J.McNulty; |
| Italia | : | Mr.Enrico Vincenzini |
| Sverige | : | Mr.Lennart Hagberg and
Mr.Lorenz Zetterman; |

4.XXXIIInd International CMI Conference, Montreal 24-29 May, 1981

Mr.W.T. Smith of the Canadian Maritime Law Association reported on the preparations for the Montreal Conference. The question was raised whether observers should be allowed to Working group sessions as well. The question was answered in the affirmative.

5.Next Conference

Mr Serra Brandao of the Maritime Law Association of Portugal extended an invitation to the CMI to hold its next Conference in Lisbon. The Assembly accepted the suggestion with thanks and acclamation.

6.Reports on the current CMI subjects

Mr Palme reported on the subject of towage which, as earlier decided, would not be ready for implementation before the decision taken at the Montreal Conference with respect to salvage.

Mr Ramberg reported on the subject of international terminal operators. A short discussion took place and the suggestion was raised to continue the discussion at Montreal. Mr Ramberg undertook to explore the feasibility of such discussions together with the chairman of the International Sub-committee, Dr Remé, Hamburg.

Mr Pineus reported on the studies on Time Bars and Global Limitation of Shipowners' Liability respectively.

- CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE (CCPIT)
- La COMMISSION TCHECOSLOVAQUE DE DROIT MARITIME
- KOREA MARITIME LAW ASSOCIATION
- INSTITUTO PANAMENO DE DERECHO MARITIMO

3.Election de nouveaux Membres Titulaires

L'Assemblée accepta à l'unanimité comme nouveaux Membres Titulaires :

- | | | |
|--------------------------------|---|---|
| Argentine | : | Mr.Domingo Martin Lopez
Saavedra, Mr.Marcial José
Z.Mendizábal |
| | | Mr.Alfredo Mohorade, et
Mr.Luis Beltrán Montiel ; |
| Australie et Nouvelle Zélande: | : | Mr. Peter Willis; |
| Danemark | : | Mr.Jan Erlund et Mr.Hans Levy; |
| France | : | Professeur Jambu-Merlin,
Cdt.Pierre Houssin, et
Mr.Roger Parenthou; |
| Irlande | : | Mr.Dermot J.McNulty; |
| Italie | : | Mr.Enrico Vincenzini |
| Suède | : | Mr.Lennart Hagberg et
Mr.Lorenz Zetterman. |

4.XXXIIIème Conférence Internationale du CMI, Montréal du 24 au 29 mai 1981

Monsieur W.T. Smith de l'Association Canadienne de Droit Maritime fit rapport sur les préparatifs de la Conférence de Montréal. La question de savoir si des observateurs pouvaient être autorisés à suivre les sessions des groupes de travail fut soulevée et il y fut répondu affirmativement.

5.Prochaine Conférence

Monsieur Serra Brandao de l'Association Portugaise de Droit Maritime invita le CMI à tenir à Lisbonne sa prochaine Conférence. Cette invitation fut acceptée avec remerciements et acclamation.

6.Rapports sur les sujets en cours au CMI

Monsieur Palme fit rapport sur la question du remorquage qui, tel que décidé antérieurement, ne pourrait pas être prête pour application avant qu'une décision n'ait été prise à Montréal au sujet du sauvetage.

Monsieur Ramberg fit rapport sur la question des opérateurs internationaux de terminaux. Il y eut une brève discussion et il fut suggéré de la continuer à Montréal. Monsieur Ramberg accepta d'examiner la possibilité d'avoir une telle discussion, en liaison avec le président de la commission internationale, Dr.Remé de Hambourg.

Monsieur Pineus fit rapport sur les études respectives sur les prescriptions et la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de

The firstmentioned study was ready for publication and the study on Global Limitation was expected ready by the end of the summer of 1981. He also drew the attention to the forthcoming ICC/CMI Arbitration Seminar in Paris 28-29 April.

Mr Owen reported that the study on Expert Evidence performed by Mr Arthur Boal was now completed and that it possibly could be published already before the Montreal Conference and, if so, could be made available there to the participants to the Conference.

7.Approval of accounts

The Assembly approved the accounts of the year 1980.

8.Budget for 1981

The proposed budget was carried.

9.Prix Albert Lilar 1981

Mr Van Ryn informed that the dead-line for proposals of candidates for the "Prix Albert Lilar 1981" which could be awarded to scientific contributions within the field of maritime law was set at 1981-05-15. He welcomed such proposals from the CMI member Associations.

10.Standing Committee to the ICC/CMI Maritime Arbitration Organization

The Assembly elected for a three-year period the following members to the Standing Committee :

Kaj Pineus, Vice-Chairman (Sweden)
(re-elected)
Walter Hasche (Germany)
(re-elected)
Jean Warot (France)
Kyriakos Spiliopoulos (Greece)
(re-elected)
Stanislaw Suchorzewski (Poland)
(re-elected)
Lionel Tricot (Belgium)
(re-elected)

navires. La première de ces études serait prête à être publiée et l'étude sur la limitation globale devrait être prête à la fin de l'été 1981. Il attira également l'attention sur le prochain Séminaire CCI/CMI sur l'arbitrage, à Paris les 28 et 29 avril 1981.

Monsieur Owen signala que l'étude effectuée par Monsieur Arthur Boal sur la preuve par expert était maintenant terminée et qu'il était possible qu'elle soit déjà publiée avant la Conférence de Montréal, auquel cas elle pourrait y être mise à la disposition des participants à la Conférence.

7.Approbation des comptes

L'Assemblée approuva les comptes de l'année 1980.

8.Budget pour 1981

Le budget proposé fut adopté.

9.Prix Albert Lilar 1981

Maître Van Ryn informa que la date limite pour les propositions de candidatures au "Prix Albert Lilar 1981", qui peut être accordé à une contribution scientifique dans le domaine du droit maritime, a été fixée au 15 mai 1981. De telles propositions de candidatures de la part d'Associations Membres du C.M.I. seraient les bienvenues.

10.Comité Permanent auprès de l'Organisation Internationale d'Arbitrage Maritime CCI/CMI

L'Assemblée a élu, pour une période de trois ans, les membres suivants auprès du Comité Permanent :

Kaj Pineus, Vice-Président (Suède)
(réélu)
Walter Hasche (Allemagne Fédérale)
(réélu)
Jean Warot (France)
Kyriakos Spiliopoulos (Grèce)
(réélu)
Stanislaw Suchorzewski (Pologne)
(réélu)
Lionel Tricot (Belgique) (réélu).

1981 Constitution

Article 1

The Comité Maritime International is a non-governmental Organization the object of which is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime and commercial law, maritime customs usages and practices.

Statuts 1981

Article 1

Le Comité Maritime International est une organisation non-gouvernementale qui a pour but de contribuer par tous travaux et moyens appropriés à l'unification du droit maritime et commercial, ainsi que des coutumes, des usages et des pratiques en matière maritime.

To this end it shall promote the establishment of National Associations of maritime law and shall cooperate with other international Associations or Organizations having the same object.

Article 2

The domicile of the Comité Maritime International is established in Antwerp, Belgium.

Article 3

1. The Comité Maritime International shall consist of National (or multinational) Associations of maritime law, the objects of which conform to those of the Comité Maritime International and the membership of which is open to persons (individuals and bodies corporate) who either are involved in maritime and commercial activities or are specialists in maritime and commercial law. Member Associations should endeavour to present a balanced view of the various interests represented in their Association.

Where in a country there is no National Association of maritime law in existence, and an Organization in that country applies for membership to the Comité Maritime International, the Assembly may accept such Organization as a member of the Comité Maritime International if it is satisfied that the object of such Organization, or one of its objects, is the unification of maritime and commercial law, maritime customs, usages and practices.

Whenever reference is made in this Constitution to Member Associations, this will be deemed to include any Organization admitted as a member pursuant to this Article.

Only one Association or Organization in each country shall be eligible for membership, unless the Assembly otherwise decides. A multinational Association is eligible for membership only if there is no Member Association in any of its constituent countries.

2. Individual members of Member Associations may be appointed by the Assembly as Titulary Members of the Comité Maritime International upon the proposal of the Association concerned to the maximum number of eighteen per Member Association. The appointment shall be of an honorary nature and shall be decided having regard to the services rendered by the candidates to the Comité Maritime International and to the position which they have achieved in legal or maritime affairs. Titulary Members shall not be entitled to vote.

3. Nationals of States where there is no Member Association in existence who are interested in the objects of the Comité

Il favorisera à cet effet la création d'Associations Nationales de droit maritime. Il collaborera avec d'autres Associations ou Organismes internationaux poursuivant le même but.

Article 2

Le siège du Comité Maritime International est fixé à Anvers, Belgique.

Article 3

1. Le Comité Maritime International se compose d'Associations nationales (ou multinationales) de droit maritime, dont les buts sont conformes à ceux du Comité Maritime International et dont la qualité de membre est accordée à toutes personnes (personnes physiques et personnes morales) qui, ou bien, participent aux activités maritimes et commerciales, ou bien sont des spécialistes du droit maritime et commercial. Chaque Association membre s'efforcera de maintenir l'équilibre entre les divers intérêts représentés dans son sein.

Lorsque dans un pays il n'existe pas d'Association nationale, si une Organisation de ce pays pose sa candidature pour devenir membre du Comité Maritime International, l'Assemblée peut accepter une pareille Organisation comme membre du Comité Maritime International après s'être assurée que le but, ou un des buts poursuivis par cette Organisation est l'unification du droit maritime et commercial ainsi que des coutumes, des usages et des pratiques en matière maritime.

Toute référence dans les présents statuts à des Associations membres comprendra toute Organisation qui aura été admise comme membre conformément au présent article.

Une seule Association ou Organisation par pays est éligible en qualité de membre du Comité Maritime International, à moins que l'Assemblée n'en décide autrement. Une association multinationale n'est éligible en qualité de membre que si aucun des pays qui la composent ne possède d'Association membre.

2. Des membres individuels d'Associations membres visées dans la première partie de cet article peuvent être nommés membres titulaires du Comité Maritime International par l'Assemblée sur proposition de l'Association membre intéressée, à raison de dix-huit au maximum par Association membre. Cette nomination aura un caractère honoraire et sera décidée en tenant compte des services rendus au Comité Maritime International par les candidats et de la notoriété qu'ils auront acquise dans le domaine du droit ou des affaires maritimes. Les membres titulaires n'auront pas le droit de vote.

3. Les nationaux des Etats où il n'existe pas une Association membre mais qui portent de l'intérêt aux objectifs du

Maritime International may be admitted as temporary members but shall not be entitled to vote.

4. International Organizations which are interested in the objects of the Comité Maritime International may be admitted as members but shall not be entitled to vote.

Article 4

The Authorities of the Comité Maritime International are :

- a) the President,
- b) the Assembly,
- c) the Executive Council.

Article 5

The Assembly shall consist of all members of the Comité Maritime International; Member Associations and International Organizations shall be represented by one delegate, who may be accompanied by a maximum of two assistants.

Article 6

The Assembly shall meet in March each year unless the Executive Council decides that the meeting will take place at any other date during the first half year, and also at any other time if requested by the President, by six of its Member Associations or by the Secretaries-General. At least eight weeks notice shall be given of such meetings.

Article 7

Matters to be dealt with by the Assembly, including nomination to vacant offices, shall be set out in the agenda accompanying notices of the meetings. Decisions may be taken on matters not set out in the agenda, other than amendments to this Constitution, provided no Member Association represented in the Assembly objects to such procedure.

In the Assembly each Member Association represented in the Assembly shall have one vote.

All decisions of the Assembly shall be taken by a simple majority of those members present and voting. However, amendments to this Constitution shall require a majority of all Member Associations. If a proposal for an amendment is not carried the Assembly may decide, by a simple majority, to reconvene with advance notice to all Member Associations of not less than eight weeks; at this second meeting decisions may be taken by a simple majority of those members present and voting.

Comité Maritime International, peuvent être admis comme membres temporaires mais n'auront pas le droit de vote.

4. Les Organisations internationales qui portent intérêt aux objectifs du Comité Maritime International peuvent être admises en qualité de membres, mais n'auront pas le droit de vote.

Article 4

Les organes du Comité Maritime International sont :

- a) le Président,
- b) l'Assemblée,
- c) le Conseil Exécutif.

Article 5

L'Assemblée est composée de tous les membres du Comité Maritime International; les Associations et les Organisations Internationales membres seront représentées par un délégué qui peut être accompagné de deux adjoints au maximum.

Article 6

L'Assemblée se réunit chaque année en mars, à moins que le Conseil Exécutif ne décide que la réunion aura lieu à une autre date dans le courant du premier semestre, et en outre à tout autre moment à la demande du président, de six de ses Associations membres ou des secrétaires généraux. Le délai de convocation est de huit semaines au moins.

Article 7

Les questions dont l'assemblée devra traiter, y compris les nominations à des charges vacantes, seront exposées dans l'ordre du jour accompagnant la convocation aux réunions. Des décisions peuvent être prises sur des questions non inscrites à l'ordre du jour, exception faite de modifications aux présents statuts, pourvu qu'aucune Association membre représentée à l'assemblée ne s'oppose à cette façon de faire.

Chaque Association membre représentée à l'assemblée dispose d'une voix.

Toutes les décisions de l'assemblée sont prises à la majorité simple des membres présents et prenant part au vote. Toutefois, la majorité de toutes les Associations membres sera nécessaire pour modifier les présents statuts. Si une proposition de modification n'est pas acceptée, l'assemblée pourra, à la majorité simple, décider de tenir une autre réunion, huit semaines au moins après nouvelle convocation de toutes les Associations membres; lors de cette seconde réunion, la décision pourra être prise à la majorité simple des membres présents et ayant pris part au vote.

Article 8

The functions of the Assembly are :

- a) to elect the Officers of the Comité Maritime International and the members of the Executive Council; to appoint and to terminate the appointment of the Administrative Officer;
- b) to admit new members and observers;
- c) to fix the rates of members' contribution to the Comité Maritime International;
- d) to consider and, if thought fit, to approve the accounts and the budget;
- e) to consider reports of the Executive Council and to issue instructions on the future activity of the Comité Maritime International;
- f) to call International Conferences;
- g) to amend this Constitution;
- h) to adopt bye-laws not inconsistent with the provisions of this Constitution

Article 9

The Officers of the Comité Maritime International shall be :

- a) the President,
- b) one or more Vice-Presidents,
- c) the Secretary-General (Executive),
- d) the Secretary-General (Administrative) and
- e) the Treasurer.

The Secretary-General (Administrative) may be the Treasurer at the same time.

The Officers of the Comité Maritime International shall be elected for a period of three years and shall be eligible for re-election.

Any Member Association whose representative is elected President or Vice-President may appoint an additional delegate to the Assembly.

Article 10

The President of the Comité Maritime International presides over the Assembly, the Executive Council and the International Conferences. He is an ex-officio member of any International Subcommittee and Working Group appointed by the Executive Council.

With the assistance of the Secretaries-General he carries out the resolutions of the Assembly and of the Executive Council, supervises the work of the International Subcommittees and Working Groups and represents the Comité Maritime International externally, in particular in keeping in touch with other International Organizations.

In general, his duty is to ensure the continuity and the development of the work of the Comité Maritime International.

Article 8

Les fonctions de l'assemblée consistent à :

- a) élire les membres du Bureau du Comité Maritime International et les membres du Conseil Exécutif; désigner et révoquer le conseiller administratif;
- b) admettre de nouveaux membres et des observateurs;
- c) fixer le montant de la cotisation des membres du Comité Maritime International;
- d) examiner et, le cas échéant, approuver les comptes et le budget;
- e) étudier les rapports du Conseil Exécutif et lui donner des instructions concernant les activités futures du Comité Maritime International;
- f) convoquer des Conférences Internationales;
- g) modifier les présents statuts;
- h) adopter des règlements qui ne soient pas en désaccord avec les présents statuts.

Article 9

Les membres du Bureau du Comité Maritime International sont :

- a) le Président,
- b) un ou plusieurs vice-présidents,
- c) le secrétaire général exécutif,
- d) le secrétaire général administratif
- e) et le trésorier.

Le secrétaire général administratif peut en même temps être le trésorier.

Les membres du Bureau du Comité Maritime International sont élus pour un terme de trois ans et peuvent être réélus.

Toute Association membre, dont le représentant a été élu président ou vice-président, a le droit de désigner un délégué supplémentaire à l'assemblée.

Article 10

Le président du Comité Maritime International préside l'assemblée, le Conseil Exécutif et les Conférences Internationales. Il est membre de droit de toute commission et tout groupe de travail désignés par le Conseil Exécutif.

Avec le concours des secrétaires généraux il met à exécution les délibérations de l'assemblée et du Conseil Exécutif, surveille les travaux des commissions internationales et des groupes de travail et représente le Comité Maritime International à l'extérieur, notamment par des contacts avec les autres organisations internationales.

D'une manière générale sa mission consiste à assurer la continuité et le développement du travail du Comité Maritime International.

Article 11

The Executive Council shall consist of :

- a) the President,
- b) the Secretary-General (Executive),
- c) the Secretary-General (Administrative),
- d) Six members (whether or not they be members of the Assembly) elected by the Assembly for a period of three years and eligible for re-election.

Article 12

The functions of the Executive Council are :

- a) to maintain contact with:
 - (i) the Officers of the Comité Maritime International,
 - (ii) the Member Associations,
 - (iii) appropriate Intergovernmental Organizations and other International Associations;
- b) to prepare documents for :
 - (i) Member Associations advising them of developments in the field of unification of maritime and commercial law and practice,
 - (ii) Intergovernmental Organizations and other International Associations informing them of the views of the Comité Maritime International on the subject in question;
- c) to initiate new work within the objects of the Comité Maritime International, to appoint Sub-Committees and Working Groups to undertake such work and to supervise them;
- d) to seek advice of specialists in its study of legal problems ;
- e) to widen the scope of membership of the Comité Maritime International;
- f) to edit publications;
- g) to carry into effect the decisions of the Assembly;
- h) to report to the Assembly on the work done and on the initiatives adopted.

Article 13

Five members of the Executive Council shall constitute a quorum. The Executive Council may, however, make decisions without a meeting having been convened provided that all members are consulted. All decisions shall be taken by a simple majority vote. The President or, in his absence, the Secretary-General (Executive) shall have a casting vote where the votes are equally divided.

The Executive Council may delegate to working groups such of its work as it thinks fit. Reports of such working groups shall be submitted to the Executive Council and to no other body.

Article 14

The functions of the Administrative Officer, who may be a body corporate, are :

Article 11

Le Conseil Exécutif est composé :

- a) du Président,
- b) du secrétaire général exécutif,
- c) du secrétaire général administratif,
- d) de six membres (qu'ils soient ou non membres de l'assemblée) qui sont élus par l'assemblée pour un terme de trois ans et qui peuvent être réélus.

Article 12

Les fonctions du Conseil Exécutif sont :

- a) de maintenir le contact avec :
 - (i) les membres du Bureau du Comité Maritime International,
 - (ii) les Associations membres,
 - (iii) les Organisations Intergouvernementales et les autres Associations Internationales appropriées;
- b) de préparer des documents à l'intention des :
 - (i) Associations membres pour les tenir au courant de l'évolution dans le domaine de l'unification du droit maritime et commercial et de la pratique,
 - (ii) Organisations Intergouvernementales et autres Associations Internationales pour les informer des vues du Comité Maritime International sur le problème en question;
- c) d'aborder l'étude de nouveaux travaux du domaine du Comité Maritime International, de créer à cette fin des commissions et des groupes de travail et de surveiller leur activité;
- d) de demander l'avis de spécialistes dans l'étude de problèmes juridiques;
- e) de favoriser le recrutement de membres du Comité Maritime International;
- f) d'éditer des publications;
- g) d'exécuter les décisions de l'assemblée;
- h) de faire rapport à l'assemblée sur le travail accompli et sur les initiatives adoptées.

Article 13

Le Conseil Exécutif ne délibère valablement que si cinq de ses membres sont présents. Toutefois, le Conseil Exécutif peut prendre des décisions sans que les membres aient été convoqués à une réunion, pourvu que tous aient été consultés. Toute décision sera prise à la majorité simple des votes émis. En cas de parité des voix, celle du président ou, en son absence, celle du secrétaire général exécutif, est prépondérante.

Le Conseil Exécutif peut, le cas échéant, déléguer une partie de sa tâche à des groupes de travail. Les groupes de travail feront rapport exclusivement au Conseil Exécutif.

Article 14

Les fonctions du conseiller administratif, qui peut être une personne morale, consistent à :

- a) to convene all meetings of the Assembly, of International Conferences, and of International Subcommittees;
- b) to circulate the agenda, minutes and reports of such meetings;
- c) to make all necessary arrangements for such meetings;
- d) to carry into effect the decisions of the Assembly and of the Executive Council;
- e) to prepare the balance sheet and budget and to present the accounts not later than the 31st of January of each year;
- f) to circulate all relevant reports and/or documents;
- g) in general to carry out the day by day business of the secretariat of the Comité Maritime International.

Article 15

The Comité Maritime International shall meet in International Conferences upon the initiative of the Assembly and at least every four years for the purpose of discussing topics on an agenda drawn up by the Assembly.

The International Conference shall be composed of all members of the Comité Maritime International and such observers as are invited by the Executive Council.

Each Member Association which has the right to vote may be represented by seven delegates, exclusive of the delegate of that Association to the Assembly and his assistants and of Titulary Members. International Organizations members of the Comité Maritime International may be represented by two delegates.

Each Member Association shall have one vote; no other members or Officers of the Comité Maritime International shall have the right to vote.

The right to vote cannot be delegated by one Association to another.

The resolutions of International Conferences shall be taken by a simple majority of the Member Associations present and voting.

Article 16

The Administrative Officer shall receive a salary, as determined by the Executive Council.

Officers of the Comité Maritime International, Chairmen of International Subcommittees and Working Groups, and members of the Executive Council are entitled to claim travelling expenses when travelling exclusively on behalf of the Comité Maritime International.

The Executive Council may also authorize the reimbursement of other expenses of the Officers of the Comité Maritime International.

- a) envoyer les convocations pour toutes les réunions de l'assemblée et des Conférences Internationales, ainsi que des commissions internationales,
- b) distribuer les ordres du jour, procès-verbaux et rapports de ces réunions,
- c) prendre tous arrangements utiles en vue de ces réunions,
- d) mettre en exécution les décisions de l'assemblée et du Conseil Exécutif,
- e) dresser le bilan et le budget et présenter les comptes au plus tard le 31 janvier de chaque année,
- f) distribuer tous rapports appropriés,
- g) d'une manière générale accomplir la besogne courante du secrétariat du Comité Maritime International.

Article 15

Le Comité Maritime International se réunira en Conférence Internationale à l'initiative de l'assemblée et au moins tous les quatre ans aux fins de délibérer des points de l'ordre du jour arrêté par l'assemblée.

La Conférence Internationale est composée de tous les membres du Comité Maritime International et éventuellement des observateurs invités par le Conseil Exécutif.

Chaque Association membre ayant droit de vote peut se faire représenter par sept délégués. Dans ce nombre ne sont compris ni le délégué à l'assemblée de chaque Association et ses adjoints, ni les membres titulaires. Les Organisations internationales, membres du Comité Maritime International, peuvent se faire représenter par deux délégués.

Chaque Association membre dispose d'une voix, à l'exclusion des autres membres ou des membres du Bureau du Comité Maritime International.

La délégation du droit de vote d'une association à une autre association est interdite.

Les résolutions des Conférences Internationales sont prises à la majorité simple des Associations membres présentes et ayant pris part au vote.

Article 16

Le conseiller administratif sera rémunéré, suivant les décisions du Conseil Exécutif.

Les membres du Bureau du Comité Maritime International, les présidents des commissions internationales et des groupes de travail et les membres du Conseil Exécutif ont droit au remboursement des frais de voyages, lorsque ces voyages auront été accomplis uniquement pour le compte du Comité Maritime International.

Le Conseil Exécutif peut également autoriser le remboursement d'autres frais aux membres du Bureau du Comité Maritime International.

Rules for the Election of the Officers of the CMI and of the Members of the Executive Council

Règlement pour l'élection des membres du bureau et des membres du Conseil exécutif

A. Candidates for the election by the Assembly as Vice-Presidents, Secretaries-

A. Des candidats à l'élection par l'Assemblée en qualité de Vice-Prési-

General and Treasurer, are to be proposed at the Assembly by the President, after consultation with the Member Associations.

B. Regarding the appointment of the Administrative Officer and the termination of this appointment the rules will be as follows :
A candidate to be proposed at the Assembly by the President. After his appointment the Administrative Officer shall remain in office until he is replaced.

C. Candidates for the election as Members of the Executive Council mentioned under d) of Article 11 of the 1981 Constitution, to be proposed at the Assembly by a Nominating Committee consisting of the President and the Vice-Presidents, three of which shall constitute a quorum, in consultation with all the Member Associations which shall be requested to suggest candidates with a maximum of three of which only one may be a citizen of the country of the Member Association concerned.

D. This does not deprive members of the Assembly of their right to propose candidates for these elections.

dents, Secrétaires-Généraux et Trésorier seront proposés par le Président après consultation des Associations membres.

B. En ce qui concerne la désignation du conseiller administratif et à sa révocation le règlement est le suivant :
un candidat sera proposé à l'assemblée par le Président. Après sa désignation le conseiller administratif demeurera en fonctions jusqu'à son remplacement.

C. Des candidats à l'élection en qualité de membres du Conseil Exécutif, mentionnés sous la rubrique d) de l'article 11 des statuts 1981, seront proposés à l'assemblée par une commission de présentation composée du Président et des Vice-Présidents, au nombre de trois au moins pour pouvoir valablement délibérer, en consultation avec toutes les Associations membres auxquelles il sera demandé de proposer des candidats à raison de trois au maximum dont un seul pourra être un régional du pays auquel l'Association membre appartient.

D. Rien de ce qui précède ne doit avoir pour effet de priver les membres de l'assemblée de leur droit de proposer des candidats à ces élections.

1981 Prize of the Albert Lilar Foundation

The Jury of the Albert Lilar Foundation has awarded the 1981 prize to Professor William Tetley Q.C. for his book "MARINE CARGO CLAIMS". The prize has been handed to the prizeman by the President of the C.M.I., Professor Francesco Berlingieri, during a ceremony at Montreal on 29 May, 1981 in the presence of all the participants to the XXXIIInd International Conference of the CMI.

Prix 1981 de la Fondation Albert Lilar

Le Jury de la Fondation Albert Lilar a décerné le prix 1981 au Professeur William Tetley Q.C. pour son ouvrage "MARINE CARGO CLAIMS". Le prix a été remis au lauréat par le Président du C.M.I., le Professeur Francesco Berlingieri, au cours d'une cérémonie qui s'est déroulée à Montréal le 29 mai 1981 en présence de tous les participants à la XXXIIème Conférence Internationale du CMI.

Personalia

The list of three Member Associations has recently been amended as follows :

La composition du Bureau de trois Associations membres a récemment été modifiée comme suit :

FRANCE

Président : M.Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour,
Membre de l'Académie de Marine, 38,rue Scheffer-
75016 Paris.

Présidents Honoraire: M.Jean WAROT, Avocat à la Cour,
71, Boulevard Raspail, 75006 Paris.
M.Jacques POTIER, Directeur honoraire de la Compagnie
Maritime des Chargeurs Réunis, 6 rue des Tournelles -
78000 Versailles.

M.René RODIERE, Directeur de l'Institut de Droit Comparé
Professeur émérite à l'Université de Paris II, 28 rue
Saint-Guillaume - 75007 Paris.

Vice-Présidents: M.Emmanuel du PONTAVICE, Professeur à l'Université de Droit,d'Economie et de Sciences Sociales de Paris, 27 rue de Fleurus - 75006 Paris.

M.Pierre HOUSSIN, Administrateur Directeur Général de la Société Maritime des Pétroles B.P.,10 quai Paul Doumer-92401 Courbevoie.

Vice-Président Honoraire: M.Jacques MARCHEGAY, Vice-Président d'Honneur du Comité Central des Armateurs de France, 73 boulevard Haussmann - 75008 Paris.

Secrétaire Général : M.Pierre LATRON, Conseiller Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 20 rue Vivienne - 75082 Paris Cedex 02.

Secrétaires Généraux adjoints: M.Jean-Claude BUHLER, Résidence Le Doge, 20/22, quai de la Marne - 75019 Paris. M.Pierre DARDELET, Courtier d'Affrètement Maritime - S.A.T.A., 35 rue de Prony - 75017 Paris.

Trésorier : Madame Françoise MOUSSU-ODIER, Chef du Service Juridique du Comité Central des Armateurs de France, 73 boulevard Haussmann - 75008 Paris.

Membres: M.Raymond ACHARD, M.Henri CADART, M.Jacques CHANTELOUBE, M.Georges CROISILE, M.Philippe GODIN, M.Pierre GUSTIN, M.Emmanuel LANGAVANT, M.Roger LE BRUN, M.Bernard de MONJOUR, M. André PIERRON, Madame Martine REMOND-GOUILLOUD, M.Jean THILLARD, M.Philippe VITRAC.

POLOGNE - POLAND

POLISH MARITIME LAW ASSOCIATION, Gdansk,
c/o Mr.Zdzisław Brodecki, Secretary General, Maritime Law Institute of the University of Gdansk, Swierczewskiego Str.27, 81-831 Sopot Poland.

President : Dr.hab.iur. Jerzy MŁYNARCZYK, President of the City of Gdańsk, Maritime Law Institute of the University of Gdańsk.

Vice-Presidents:Mr.Stanisław SUCHORZEWSKI, Advocate, Legal Adviser of Polish Ocean Lines, Gdynia.
Mr. Antoni SOŁTYS, LL.M.,Average Adjuster, Polish Chamber of Foreign Trade, Branch Office, Gdynia.

Secretary General: Dr.hab.iur. Zdzisław BRODECKI, Director of the Maritime Law Institute of the University of Gdańsk.

Treasurer : Dr.iur. Wojciech ADAMCZAK, Maritime Law Institute of the University of Gdańsk.

Members of the Board:

Mr.Jerzy CHMURA LL.M.,Mr.Jerzy FIGARSKI LL.M., Mr.Witold FLERA LL.M., Mr.Janusz GASIOROWSKI LL.M., Dr.iur.Zenon KNYPL, Mr.Michał RZESZEWICZ LL.M.,

BRASIL

President : Armando REDIG DE CAMPOS, Lawyer, Av.Alm. Barroso 91/815/816, Castelo, Rio de Janeiro, RJ.20.031.

Vice-Presidents :Joao VICENTE CAMPOS, Lawyer, Av. Rainha Elizabeth 86/801, Copacabana, Rio de Janeiro RJ.22081. Carlos DA ROCHA CUIMARAES, Lawyer, Rua Assembléia, 93/cj., 1203-4, Centro, Rio de Janeiro, RJ.20.011. Jorge AUGUSTO DE VASCONCELLOS, Lawyer, Rua Mexico 90, Rio de Janeiro, Pedro CALMON FILHO, Lawyer, Av.Franklin Roosevelt, 194/8° Rio de Castelo, Rio de Janeiro, RJ.20.021.

Secretary General: Manoel MOREIRA de BARROS E SILVA, Attorney and Legal Adviser, Rua Ronald de Carvalho, 275/202, Copacabana, Rio de Janeiro, RJ.22.021.

Treasurer : Stenio DUGUET COELHO, Lawyer, Rua Laranjeiras, 328 apt.103, Rio de Janeiro RJ.22.240.

New C.M.I. Publications

The documents preparatory to the XXXIIInd International Conference have been published in a booklet : "1981 MONTREAL I". Copies may be purchased by application to the CMI headquarters at the price of US\$.10.-- or B.F.350.-- each.

The resolutions adopted by the XXXIIInd International Conference, the list of participants and other information regarding this Conference will be published in a booklet "1981 MONTREAL II". It is expected to come out of print during the month of August.

The study initiated by the Vice-President Arthur M.Boal on Expert Evidence has been concluded. A booklet "COURT APPOINTED EXPERTS IN MARITIME CASES, A Comparative Law Study by Arthur M.Boal and David R.Owen" is now available and may be obtained by application either to Mr. David R.Owen, Semmes Bowen & Semmes, 10 Light Street, Baltimore Maryland 21202, USA (telephone: 301 539-5040) or to the CMI headquarters at the price of US\$.3,50 or B.F.130.-- each.

Nouvelles publications du C.M.I.

Les documents préparatoires à la XXXIIème Conférence Internationale ont été publiés dans une brochure: "1981 MONTREAL I". Des exemplaires sont en vente au siège du C.M.I. au prix de \$US10.-- ou FB.350.- chacun.

Les résolutions adoptées par la XXXIIème Conférence Internationale, la liste des participants et d'autres renseignements concernant cette Conférence seront publiés dans une brochure "1981 MONTREAL II". Il est prévu qu'elle sorte de presse au cours du mois d'août.

L'étude entreprise par le Vice-Président Arthur M.Boal sur la Preuve par Experts est arrivée à son terme. Une brochure "COURT APPOINTED EXPERTS IN MARITIME CASES, A comparative Law Study by Arthur M.Boal and David R.Owen" est maintenant en vente au prix de \$US.3,50 ou FB.130.- par exemplaire. Veuillez vous adresser soit à Monsieur David R.Owen, Semmes Bowen & Semmes, 10 Light Street, Baltimore Maryland 21202, USA (téléphone: 301 539-5040) soit au siège du C.M.I.

Next Meeting

The next meeting of the Executive Council will be in London on 4 December, 1981.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Conseil Exécutif a été fixée au 4 décembre 1981 à Londres.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

September, 1981 — COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Septembre, 1981

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

Maritime Legislation in Countries of the Far East

When visiting Bangkok at the end of 1979, I was asked by the Chief of the Division for Shipping, Ports and Inland Waterways of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), whether the CMI could assist ESCAP in the furtherance of its plan aiming at preparing guidelines for modern maritime laws for the countries of the ESCAP region. During the course of 1980, a questionnaire was prepared by the CMI and distributed by ESCAP to the competent authorities of the countries of South East Asia, with a view to collecting some basic information as to the present state of maritime law in such countries. It was felt that prior to preparing guidelines, it was necessary to know the nature of the existing laws in a number of countries of the ESCAP region.

Replies were received from Indonesia, the Philippines, Singapore and Thailand.

The CMI then felt that the next step should be the preparation of a preliminary report, with a view to setting out the purposes of a maritime code, the structure of the law and the main subjects to be covered in a maritime code. Such a preliminary report was prepared in the Spring of 1980 and sent to ESCAP. There were annexed to the report outlines of the various subjects which should be covered in maritime code.

Subsequently, the Government of the Netherlands agreed to finance the implementation of the project for 1980 and, pursuant to this decision, ESCAP entrusted to Dr. Piet Jan Slot the task of carrying out a survey of the existing maritime legislation in the countries of South East Asia and then called a Meeting of Experts to be held in Bangkok in May 1981. I was invited to attend this meeting.

The preliminary report of Dr. Slot was made available prior to this meeting. In his report, Dr. Slot, after the introduction, wherein he defined the main purposes of a maritime law, summarized the result of his investigation in the countries of South East Asia and, more precisely, in Bangladesh, Indonesia,

the Philippines, Singapore and Thailand. The investigation was made by Dr. Slot on the basis of the questionnaire prepared by the CMI. There were annexed to the report of Dr. Slot the outlines which had been prepared by the CMI for the Preliminary Report that the CMI had sent to ESCAP the previous year.

The meeting of experts took place at ESCAP from 11th to 16th May 1980. The meeting was attended, on the invitation of ESCAP, by representatives of the China Ocean Shipping Company of Beijing, the Marine Department of the Ministry of Communications for Singapore, the Ministry of Communications of Thailand, the Directorate General of Sea Communications of Indonesia and the Maritime Industry Authority of the Philippines. The meeting was also attended by Dr. Piet Jan Slot and by experts from IMCO and UNCTAD, as well as by experts from Bangladesh, Hong Kong, India and South Korea.

The meeting was opened by Mr. S.A.M.S. Kibria, Executive Secretary of ESCAP, and during the opening session, I was elected Chairman of the meeting. The Group of Experts decided that the further action to be taken should consist of the preparation of guidelines for the drafting of a maritime code or of maritime laws, with the assistance of IMCO, UNCTAD, the CMI and other relevant International organizations.

The scope of a maritime code was thoroughly discussed by the Group of Experts and it was decided that the following subjects could appropriately be covered :

- I. ADMINISTRATION
- II. ECONOMIC REGULATION
- III. TRAFFIC CONTROL AND SAFETY OF NAVIGATION
 - (a) Aids to Navigation
 - (b) Pilotage
 - (c) Traffic Separation Schemes and Rules for Preventing at Sea
- IV. SHIPS
 - (a) Nationality
 - (b) Registration of Ships and Rights on Ships

- (c) Safety, Inspection and Tonnage Measurement
 - (d) Ship Building
 - (i) State Control over Construction of Ships
 - (ii) Ship Building Contracts
 - (e) Ship Sale and Purchase Contracts
 - (f) Documents to be carried on Board Ships
 - (g) Liability of Shipowners and Limitation of Liability
 - (h) Safety of Containers
- V. SHIP MORTGAGES AND LIENS
- (a) Mortgages on Ships and Ships under Construction
 - (b) Maritime Liens and Rights of Retention
 - (c) Priorities between different Types of Claim
- VI. MANNING
- (a) Manning Level
 - (b) Certification of Competency
 - (c) Terms and Conditions of Employment
 - (d) Master
 - (e) Nationality Requirements
- VII. COMMERCIAL OPERATIONS
- (a) Charter Operations
 - (b) Contracts for Carriage other than Charter Operations (Bills of Lading)
 - (c) Multimodal Transport
 - (d) Deep Sea Towage
 - (e) Carriage of Passengers
- VIII. ANCILLARY SERVICES
- (a) Towage
 - (b) Ship Managers, Agents and Port Services, Freight Forwarders, Stevedores.
- IX. CASUALTIES
- (a) Collisions and other Accidents
 - (b) Salvage
 - (c) General Average
 - (d) Removal of Wreck
- X. MARINE POLLUTION(PRESERVATION OF MARINE ENVIRONMENT)
- XI. HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES
- XII. MARINE INSURANCE
- (a) Hull Insurance
 - (b) Cargo Insurance
 - (c) Liability Insurance
- XIII. MARITIME INVESTIGATIONS
- XIV. RESOLUTIONS OF DISPUTE
- (a) Jurisdiction
 - (b) Choice of Law
 - (c) Rules of Procedure
 - (d) Arrest of Vessels
 - (e) Arbitration

The technique to be adopted in the preparation of a maritime code or of maritime laws was discussed and the following principles were considered to be relevant :

- I. Since there are a number of subjects of maritime legislation which may be particularly influenced by the maritime policy of the country concerned, it would be desirable for each country to frame its maritime policy prior to drafting its legislation.

II. The maritime legislation of a country can be incorporated in a Code or alternatively in a number of separate Acts. The first alternative has the practical advantage that all provisions are contained in a single text available for easy reference. This might, however, delay the passing of legislation, because the drafting of a Code requires considerable time. The second alternative has the advantage of enacting legislation more rapidly on certain subjects which require urgent attention.

III. If the second alternative were chosen, it would be advisable that each separate Act be prepared in accordance with a coordinated maritime legislative programme and that the various subjects would be dealt with in accordance with an agreed sequence.

IV. In both cases, it may be convenient to separate the basic provisions which should be embodied in primary legislation (Act), from details which should be covered by secondary legislation (regulations). This has the advantage that the regulations can be amended and updated as and when required without amending the primary legislation. Furthermore, the law should be drafted in such a way as to facilitate the implementation of International Conventions within the framework of the constitution of the state concerned.

V. International Conventions are implemented by contracting states either by giving them force of law directly or by including the rules adopted thereunder in national legislation. The first alternative ensures uniformity in the application of the Convention. However, an international convention may not be self-sustaining, in which event it is necessary to promulgate appropriate rules so as to render the Convention fully applicable. Where the second alternative is followed, the most appropriate technique would be to annex to the Act the rules adopted under the relevant Convention as a schedule to the Act. The additional rules which are required to give full effect to the Convention could be incorporated in the Act itself or in secondary legislation.

The Group of Experts decided that it would be proper to prepare draft guidelines and to entrust such preparation to the organizations and experts present. The CMI was asked to prepare guidelines on the following subjects :

- SHIPS
- (d) Ship Building
 - (i) State Control over construction of Ships
 - (ii) Ship Building Contracts
 - (e) Ship Sale and Purchase Contracts

- (g) Liability of Shipowners and Limitation of Liability
 - (i) Liability of Shipowners
 - (ii) Limitation of Liability

SHIP MORTGAGES AND LIENS

- (a) Mortgages on Ships and Ships under Construction
- (b) Maritime Liens and Rights of Retention
- (c) Priorities between Different Types of Claims

COMMERCIAL OPERATIONS

- (a) Charterparties
- (b) Deep Sea Towage
- (c) Carriage of Passengers

ANCILLARY SERVICES

- (a) Towage

CASUALTIES

- (a) Collisions and other Accidents
- (b) Salvage
- (c) General Average

MARINE INSURANCE

- (a) Liability Insurance

RESOLUTION OF DISPUTES

- (a) Rules of Procedure

This project was discussed in some detail by members of the Executive Council during the Montreal Conference, when the following agreed to prepare guidelines:-

Dr. Malcolm Clarke
Lord Justice Donaldson
Mr. Nick Healy
Mr. D. O'May
Mr. Claës Palme
Mr. Kaj Pineus
Mr. Jan Ramberg
Mr. G. Slater
Mr. W. Birch Reynardson
and myself.

Mr. Birch Reynardson also undertook to be responsible for editing and printing the guidelines.

At the time of going to press the position is that a first draft has been printed and circulated to the above and to all Members of the Executive Council.

The final text will be sent to Dr. Slot in mid-October, in accordance with the agreed programme of work.

Francesco Berlingieri

Meeting of the CMI Assembly on 30 May, 1981 at Montreal

Réunion de l'Assemblée du CMI le 30 mai 1981 à Montréal

Attending : Présents :

OFFICERS :

President	: Francesco Berlingieri
Président	

Honorary Vice-President	: Kaj Pineus
Vice-Président d'Honneur	

Vice-Presidents	: Arthur M. Boal
Vice-Présidents	: W. Birch Reynardson
	: Walter Müller
	: T. Ohtori
	: Jean Warot

Secretary General	
Executive	
Secrétaire Général	: Jan Ramberg
Exécutif	

Executive Council	: N. McGovern
Conseil Exécutif	: A.S. Hyndman
	: David R. Owen
	: J.C. Schultsz

Secretary General Administrative and Treasurer :
Secrétaire Général Administratif et Trésorier :
: Henri Voet

DELEGATES OF MEMBER ASSOCIATIONS :

DELEGUES DES ASSOCIATIONS MEMBRES:

ARGENTINA	José Domingo Ray
-----------	------------------

BELGIQUE	Claude Buisseret
----------	------------------

BRAZIL	Pedro Calmon Filho Rucemah Leonardo Gomes Pereira
CANADA	A.J. Stone W.T. Smith S.Hyndman
CHINA	Wang Shou Mao Yan Cun Hou
COLOMBIA	Guillermo Sarmiento
DENMARK	Allan Philip
DEUTSCHLAND BUNDESREPUBLIK	Dr.Dr. W.Richter Dr. B. Kröger E. Müller
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK	Ralf Richter Norbert Trotz
ESPAGNE	José L.Góñi
GREAT BRITAIN	R.M.L. Duffy Colin Harris Lloyd Watkins
IRELAND	Frank Lynn Niall McGovern
ITALIE	Andrea Berlingieri
JAPAN	Prof.T.Ohtori H. Tanikawa
MEXICO	I.Melo
NETHERLANDS	Prof.J.C.Schultsz
NIGERIA	A.Aka-Bashorun Fola Sasegbon
PERU	Enrique Moncloa Percy Urday Ricardo Vigil
POLOGNE	M. Chorzelski Dr. W. Adamczak
PORTUGAL	F.O. Corrêa D'Azevedo E. Serra Brandão
SUISSE	Dr.Walter Müller
SWEDEN	Claës Palme
U.S.A.	John W.Sims Gordon W.Paulsen
VENEZUELA	Luis Cova-Arria Rafael Reyero Alvarez Wagner Ulloa Ferrer
YUGOSLAVIA	Velimir Filipovic H. Kačić

OBSERVER - OBSERVATEUR

CZECHOSLOVAKIA P. Brezina
 Assistant trade Commissioner of
 the Trade Commission of
 Czechoslovakia at Montreal.

1. New members

The President extended a particular welcome to the delegations of the Member Associations from the People's Republic

1. Nouveaux membres

Le Président souhaita la bienvenue, tout particulièrement aux délégations des Associations membres de la République

of China, Czechoslovakia and Panama who took part in a CMI Assembly Meeting for the first time, after having been elected new members of the CMI.

The following were unanimously elected as Titulary Members of the CMI.

Brazil
Mr.Rucemah Leonardo Gomes PEREIRA.

Colombia
Mr.Guillermo SARMIENTO RODRIGUEZ.

2. Resolutions of the XXXIIInd International Conference

The Assembly approved the draft text agreed by the Conference on a Convention on Salvage. It was decided that the draft text should be sent to the Secretary General of IMCO together with a covering letter by the President. The letter should inform the Secretary General that the draft text was approved by the Conference with 30 delegations in favour, 1 against and 1 abstaining. The CMI should offer its co-operation when the draft would be placed before the Legal Committee of IMCO. Further, the chairman of the International Sub-Committee, Professor Erling Selvig, was requested to prepare a draft report reflecting the main points of interest which were introduced during the Conference deliberations. When prepared, the report should be sent to the Member Associations for their comments, whereupon it should be placed before the Assembly for approval. It would then be sent to IMCO in order to serve as explanatory notes to the draft text.

The Assembly unanimously approved the report prepared by the Conference on Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea. It was decided that the report should be sent to the Secretary General of IMCO without any additional documentation. It was noted that the next meeting of IMCO's Legal Committee where the subject would be discussed takes place in the week starting 21 September, 1981. The chairman of the International Subcommittee, Professor Jan Schultsz, agreed to represent the CMI for the first two days of the meeting.

3. Reports on current CMI subjects

a) Mr.Claës Palme, chairman of the Working Group on Towing, referring to a report made during the Conference informed that the aim of the Working Group was to prepare a draft standard contract on towage. After the exploratory preparations made so far this work would now be initiated.

b) The President informed that the subject regarding the effect of the Hamburg Rules on General Average appeared on the agenda but that the matter was still in abeyance. The Executive Council

Populaire de Chine, de la Tchecoslovaquie et du Panama qui participaient pour la première fois à une réunion de l'Assemblée du CMI., depuis leur élection comme nouveaux membres du CMI.

Les personnes suivantes furent unanimement élues comme Membres Titulaires du CMI :

Brésil
Mr.Rucemah Leonardo Gomes PEREIRA.

Colombie
Mr.Guillermo SARMIENTO RODRIGUEZ.

2. Résolutions de la XXXIIème Conférence Internationale

L'Assemblée a approuvé le projet de texte d'une Convention sur l'assistance en mer accepté par la Conférence. Il a été décidé que ce projet de texte serait envoyé au Secrétaire Général de l'OMCI avec une lettre appropriée du Président. La lettre devrait informer le Secrétaire Général que le projet de texte a été approuvé à la Conférence par 30 déléguées en sa faveur, 1 contre et une abstention. Le CMI devrait offrir sa collaboration quand le projet sera soumis au Comité Juridique de l'OMCI. Il a également été demandé au Président de la commission internationale, le Professeur Erling Selvig, de préparer un projet de rapport reflétant les principaux points intéressants qui furent soulevés durant les délibérations de la Conférence. Quand ce rapport aura été préparé il devra être envoyé pour être commenté par les Associations membres, après quoi il sera soumis à l'approbation de l'Assemblée. Il sera ensuite envoyé à l'OMCI afin de servir de note explicative au projet de texte.

L'Assemblée a approuvé à l'unanimité le rapport préparé par la Conférence sur le transport par mer de substances dangereuses et nocives. Il a été décidé que le rapport serait envoyé au Secrétaire Général de l'OMCI sans autre documentation. Il a été noté que la prochaine réunion du Comité Juridique de l'OMCI qui traitera de ce sujet aura lieu pendant la semaine commençant le 21 septembre 1981. Le Président de la commission internationale, le Professeur Jan Schultsz, a accepté de représenter le CMI pendant les deux premiers jours de la réunion.

3. Rapport sur les sujets courants du CMI

a) Monsieur Claës Palme, Président du groupe de travail sur le remorquage s'est référé à un rapport fait pendant la Conférence pour signaler que le but du groupe de travail consistait à établir un projet de contrat de remorquage standard. Après les préparations préalables faites jusqu'à présent, ce travail pourra maintenant être commencé.

b) Le Président a informé que la question de l'effet des Règles de Hambourg sur l'avarie commune figurait bien à l'ordre du jour mais que ce sujet se trouvait être toujours en suspens. Le Conseil

will revert to the Assembly with further information.

c) The Honorary Vice-President, Mr.Kaj Pineus, informed that his study on Time Bars in Maritime Law was now ready for publication and that a study with respect to Global Limitation of Shipowners' Liability was now in progress. The first manuscript was expected to be ready by September 1981. He also informed about a Symposium on Maritime Arbitration arranged by the International Maritime Arbitration Organization in co-operation with the International Chamber of Commerce and the CMI had taken place 28-29 April. Although the attendance could have been better the contents of the Seminar were interesting and appreciated. Professor Ramberg added that the International Chamber of Commerce had agreed to inform parties to such contracts which contained reference to ordinary ICC arbitration - which was particularly frequent in shipbuilding contracts - about the particular Arbitration Rules agreed between the ICC and CMI so that they could agree to proceed on the basis of the new rules. Professor Allan Philip informed that the International Law Association, which held a meeting on Arbitration in May in London, is planning another next year in Montreal. He suggested that contact should be made by the CMI with ILA.

d) Professor Ramberg reported on the subject of "International Terminal Operators". In this matter the CMI co-operated with UNIDROIT (the Rome Institute for Unification of Private Law) which had prepared a draft text of an international convention on the subject. The CMI, in co-operation with the International Chamber of Commerce, the International Association of Ports and Harbours and the International Federation of Freight Forwarders (FIATA) had agreed to prepare draft standard conditions for international terminal operators based upon the main principles of the present UNIDROIT draft. The chairman of the International Subcommittee, Dr.Thomas Remé, had indicated some hesitation with respect to future CMI-activity on the subject. The Assembly decided that the CMI should continue its present efforts to elaborate standard conditions for international terminal operators. Professor Ramberg informed that the next meeting of UNIDROIT would take place in Rome 19-21 October 1981.

4. Instructions on the future activity of the CMI

a) The President informed that the co-operation of the CMI had been requested by ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) for the purpose of preparing maritime legislation

Exécutif en référera à l'Assemblée avec plus ample information.

c) Le Vice-Président d'Honneur, Monsieur Kaj Pineus, a signalé que son étude sur les prescriptions en droit maritime était maintenant prête à être publiée et qu'une étude sur la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de navires était en cours de préparation. Le premier manuscrit devrait être prêt pour septembre 1981. Il donna également des informations sur un Symposium traitant de l'arbitrage maritime, organisé par l'Organisation Internationale d'Arbitrage Maritime les 28 et 29 avril dernier en coopération avec la Chambre de Commerce Internationale et le CMI. En dépit du fait que la participation eût pu être plus importante, les travaux de ce séminaire furent intéressants et appréciés. Le Professeur Ramberg ajouta que la Chambre de Commerce Internationale était d'accord d'informer les parties à des contrats faisant référence à l'arbitrage ordinaire de la C.C.I. - ce qui est particulièrement fréquent dans les contrats de construction de navires - des règles particulières d'arbitrage admises entre la CCI et le CMI afin qu'elles soient d'accord de traiter sur base des nouvelles règles. Le Professeur Allan Philip signala que la "International Law Association", qui a tenu une réunion sur l'arbitrage au mois de mai à Londres, en envisage une autre à Montréal l'année prochaine. Il suggéra qu'un contact soit établi par le CMI avec "International Law Association - ILA".

d) Le Professeur Ramberg fit rapport au sujet des "International Terminal Operators" (Opérateurs Internationaux de Terminaux). En cette matière le CMI a coopéré avec UNIDROIT (Institut pour l'unification du droit privé à Rome) qui avait préparé un projet de texte de convention à ce sujet. En coopération avec la Chambre de Commerce Internationale, l'Association Internationale des Ports (IAPH) et la FIATA, le CMI a été d'accord de préparer un projet standard de conditions pour les "International Terminal Operators" (Opérateurs Internationaux de Terminaux) et ce, sur base des principes essentiels du projet actuel d'UNIDROIT. Le Président de la commission internationale, le Dr.Thomas Remé, a évoqué une certaine hésitation au sujet d'une activité future du CMI dans ce domaine. L'Assemblée a décidé que le CMI devrait poursuivre ses efforts pour élaborer des conditions standard pour les "International Terminal Operators" (Opérateurs Internationaux de Terminaux). Le Professeur Ramberg a signalé que la prochaine réunion d'UNIDROIT aurait lieu à Rome du 19 au 21 Octobre, 1981.

4. Instructions pour l'activité future du CMI

a) Le Président a informé de ce qu'à la suite d'une prise de contact, le CMI a été prié par ESCAP(Economic & Social Commission for Asia and the Pacific), de coopérer à la préparation d'une lé-

for countries in South-East Asia. The President had chaired a meeting in Bangkok of experts from a number of member countries of ESCAP in mid-May 1981. It had been agreed that, as a preliminary step, "guidelines" should be prepared covering the main topics of maritime law and that the CMI should prepare such guidelines with respect to :

- SHIPS

- Ship Building
 - (i) State Control over construction of Ships
 - (ii) Ship Building Contracts

Ship Sale and Purchase Contracts

Liability of Shipowners and Limitation of Liability

- (i) Liability of Shipowners
- (ii) Limitation of Liability

- SHIP MORTGAGES AND LIENS

- (a) Mortgages on Ships and Ships under Construction
- (b) Maritime Liens and Rights of Retention
- (c) Priorities between Different Types of Claims

- COMMERCIAL OPERATIONS

- (a) Charterparties
- (b) Deep Sea Towage
- (c) Carriage of Passengers

- ANCILLARY SERVICES

- (a) Towage

- CASUALTIES

- (a) Collisions and other Accidents
- (b) Salvage
- (c) General Average

- MARINE INSURANCE

 Liability Insurance

- RESOLUTION OF DISPUTES

 Rules of Procedure.

The guidelines should be submitted to the Rapporteur appointed by ESCAP not later than 10th October 1981. The Assembly authorized the Executive Council to make arrangements for the preparation of the guidelines.

b) Mr. Moncloa of the Peruvian delegation suggested that the CMI should form an international Subcommittee for the purpose of preparing a "Model Insurance Law" for countries in South America. Such legislation could deal with non-mandatory insurance provisions with respect to hull and cargo insurance. It was further suggested that the work should be performed in co-operation with UNCTAD.

gislation maritime pour les pays du Sud-Est Asiatique. Le Président a dirigé à la mi-mai 1981 à Bangkok une réunion d'experts d'un nombre de pays membres d'ESCAP. Il a été décidé comme mesure préliminaire que des indications relatives à la marche à suivre seraient préparées, traitant les points principaux du droit maritime et que le CMI préparerait de telles lignes de conduite au sujet de :

- NAVIRES

- Construction de navires
 - (i) Contrôle de l'Etat sur la construction des navires
 - (ii) Contrats de construction de navires de mer.

Contrats de vente et d'achat de navire

- Responsabilité des propriétaires de navires et limitation de responsabilité
 - (i) Responsabilité des propriétaires de navires
 - (ii) Limitation de la responsabilité

- HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES MARITIMES

- (a) Hypothèques sur navires et navires en construction
- (b) Priviléges maritimes et droits de rétention
- (c) Priorités entre les différents types de réclamations

- OPERATIONS COMMERCIALES

- (a) Chartes-parties
- (b) Remorquage de haute mer
- (c) Transport de passagers

- SERVICES ACCESOIRES

- (a) Remorquage

- ACCIDENTS

- (a) Collisions et autres accidents
- (b) Sauvetage
- (c) Avarie Commune

- ASSURANCE MARITIME

 Assurance de la responsabilité

- REGLEMENT DES DIFFERENDS

 Règle de procédure

Les indications relatives à la marche à suivre devraient être soumises au rapporteur désigné par ESCAP au plus tard le 10 octobre 1981. L'Assemblée a autorisé le Conseil Exécutif de s'occuper de la préparation de ces indications.

b) Monsieur Moncloa de la délégation péruvienne suggéra que le CMI constitue une commission internationale dans le but de préparer un "Modèle de loi sur l'Assurance" pour les pays Sud-Américains. Cette législation pourrait traiter des dispositions non-obligatoires en matière d'assurance de corps des navires et de facultés. Il fut également suggéré que ce travail se fasse en coopération avec CNUCED.

The Assembly requested the Executive Council to consider the feasibility of the project and report to the Member Associations.

c) The Assembly discussed the possibility of arranging a Symposium before next Conference. Such a symposium could take place either in the Autumn of 1982 or the Spring of 1983. The Assembly requested the Executive Council to consider the matter and report to the Member Associations. A decision with respect to the subjects to be dealt with during such a symposium could be made at the ordinary Assembly meeting in 1982.

d) The President informed that the US State Department has arranged a meeting in early June 1981 on the 1969 Civil Liability for Oil Pollution Convention and the 1971 Fund Convention. The President had asked the State Department whether the CMI could attend the meeting as observer and the CMI had been welcomed to take part in such capacity. The Assembly authorized the Executive Council to offer CMI's assistance to IMCO's Legal Committee on this subject.

e) The delegate from the U.S.M.L.A., Mr. John Sims, informed that the chairman of the Bill of Lading Committee of the U.S.M.L.A., Mr.J.C.Moore, had suggested as a new subject for the CMI to up-date the present methods to handle transport documentation in the present age of electronic data processing. The Assembly requested the Executive Council to consider the suggestion. The President requested a short memorandum from the Maritime Law Association of the United States as a basis for such considerations.

f) Professor Ramberg informed that in various international organizations the effect of inflation on current limitation figures was being studied and that some sort of "inflation formula" could be envisaged for the purpose of adjusting the limitation figures to the real monetary values. He raised the question whether the CMI should engage itself in such a subject. The Assembly requested the Executive Council to study the matter and report to the Assembly but, in the meantime, to refrain from any external action.

g) The President informed that he had discussed with Dr. Mensah of IMCO the subjects which would be suitable for further co-operation between IMCO and the CMI. As such was mentioned the Arrest Convention of 1952 and the Liens and Mortgages Convention of 1967. The Executive Council will continue to discuss this matter with IMCO.

L'Assemblée pria le Conseil Exécutif d'envisager la réalisation de ce projet et de faire rapport aux Associations membres.

c) L'Assemblée discuta de la possibilité d'organiser un Symposium CMI avant la prochaine Conférence. Un tel Symposium pourrait avoir lieu soit avant l'automne 1982, soit au printemps 1983. L'Assemblée pria le Conseil Exécutif d'examiner cette possibilité et de faire rapport aux Associations membres. Une décision concernant les sujets devant être traités à ce Symposium pourrait être prise lors de la réunion ordinaire de l'Assemblée en 1982.

d) Le Président a signalé que le Département d'Etat des U.S.A. a organisé une réunion au début de juin 1981 sur la Convention de 1969 sur la Responsabilité Civile en matière de pollution par hydrocarbures et sur la Convention sur le Fonds International d'Indemnisation de 1971. Le Président a demandé au Département d'Etat si le CMI pouvait assister à la réunion en qualité d'observateur, ce qui lui a été accordé. L'Assemblée a autorisé le Conseil Exécutif d'offrir l'assistance du CMI au Comité Juridique de l'OMCI en cette matière.

e) Le délégué de la U.S.M.L.A. (Association Américaine de Droit Maritime), Monsieur John Sims, fit état de ce que le président de la commission de U.S.M.L.A. sur les connaissances, Monsieur John Moore, avait suggéré comme nouveau sujet pour le CMI, la mise à jour des méthodes actuelles de traitement des documents de transport à l'âge d'un traitement électronique des données. L'Assemblée pria le Conseil Exécutif de prendre cette suggestion en considération. Le Président pria l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis de fournir un bref mémoire pour servir de base à de telles considérations.

f) Le Professeur Ramberg a signalé que l'effet de l'inflation sur les divers montants de limitation était actuellement étudié par différentes organisations internationales et que l'on pourrait envisager une sorte de "formule d'inflation" dans le but d'ajuster les montants des limitations à la valeur réelle des monnaies. Il souleva le point de savoir si le CMI devait s'engager dans cette voie. L'Assemblée pria le Conseil Exécutif d'étudier cette matière et de faire rapport à l'Assemblée, mais de s'abstenir entretemps de toute action extérieure.

g) Le Président informa de ce qu'il avait discuté avec le Dr. Mensah de l'OMCI du sujet qui pourrait convenir à une coopération ultérieure entre l'OMCI et le CMI. Comme telles furent mentionnées la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire et la Convention de 1967 sur les Hypothèques et Priviléges Maritimes. Le Conseil Exécutif continuera de discuter de cette matière avec l'OMCI.

**Standing Committee of the International Maritime Arbitration Organization
(IMAO)**

**Comité permanent de l'Organisation Internationale d'Arbitrage Maritime
(OIAM)**

In pursuance of decisions taken by the Council of the International Chamber of Commerce at its 139th Session on 17 June 1981, and by the Comité Maritime International at the 1981 annual meeting of the Assembly on 27 March 1981, the Standing Committee of the IMAO is composed as follows for the three following years :

Suite à des décisions prises par le Conseil de la Chambre de Commerce Internationale à sa 139ème session le 17 juin 1981, et par le Comité Maritime International à la réunion annuelle de 1981 de l'Assemblée le 27 mars 1981, le Comité Permanent de l'OIAM est composé comme suit pour les trois années qui viennent:

President Président	: Prof. Dr.Rolf STOEDTER : (Fed.Rep.of Germany - Rep.Féd.d'Allemagne)	(x)
Vice-Presidents Vice-Présidents	: Kaj PINEUS (Sweden - Suède) : Juan A.CREMADES (Spain-Espagne)	(xx)
Members Membres	: Bola Adesumbo AJIBOLA (Nigeria) Neil GORDON (United Kingdom - Royaume Uni) Bhagwan D. HIRANANDANI (India) Francis M. MEYLER (USA - Etats-Unis)	(xxx)
	Dr.Walter HASCHE (Fed.Rep.of Germany- Rep.Féd.d'Allemagne)	(xx)
	Prof.Kyriakos SPILIOPOULOS (Greece - Grèce) Stanislaw SUCHORZEWSKI (Poland - Pologne)	(xx)
	Lionel TRICOT (Belgium - Belgique) Jean WAROT (France)	(xx)

- (x) appointed jointly by the ICC-CMI
nommé conjointement par CCI et CMI
(xx) Members designated by the CMI
Membres désignés par le CMI
(xxx) Members designated by the ICC
Membres désignés par la CCI

Personalia

The list of the Officers of two Member Associations has recently been amended as follows :

La composition du Bureau de deux Associations membres a récemment été modifiée comme suit :

BULGARIE

ASSOCIATION BULGARE DE DROIT MARITIME
Mr. Anton ANTONOV, Secrétaire Général
rue Moskovska, 39,
1000 Sofia

Président: Prof.Sl.Stephanova.

BULGARIA

CANADA

President: Mr.William TETLEY,Q.C., c/o McGill Law Faculty, 3644 Peel Street, Montreal, Quebec H3A 1W9

Vice-Presidents: Mr.Jochem Carton Q.C.
Mr.Arthur J.Stone Q.C.
Mr.A. Stuart Hyndman Q.C.

Secretary : Mr.Bart N.Malott, Canadian Maritime Law Association, 363 St-François-Xavier, Suite 230, Montreal, Quebec H2Y 3P9.

Treasurer : Mr.John A. Cantello,

Members : Mr.David Brander Smith, Prof.Edgar Gold, Mr.Thomas L.McGloan,Q.C., Mr.W.T.Smith, Mr.Roland G.Chaudron,Q.C., Mr.Trevor Bishop, Mr.Robert Simpson, Mr.Dennis King, Mr.Mannic Kothawala, Mr.Robert W. Timbrell, Mr.R.B.Taylor.

Brussels Conventions

Conventions de Bruxelles

A communication of the Direction of Treaties of the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, dated 16 July, 1981, mentions that on that date the Netherlands have put their signature on the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Arrest of Sea-going Ships, signed at Brussels on May 10, 1952.

Une communication de la Direction des Traité du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique datée du 16 juillet 1981, mentionne que les Pays-Bas ont procédé le même jour à la signature de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles sur la Saisie Conservatoire des Navires de Mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976)

Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1976)

The President of the "Association Française du Droit Maritime", Mr.Jacques Villeneau, has advised that France has deposited on the 1st July, 1981 the instruments of approval of this Convention of which France was a signatory "sous réserve d'approbation".

Le Président de l'Association Française du Droit Maritime, Monsieur Jacques Villeneau, a fait savoir que la France a déposé le 1er juillet 1981 les instruments d'approbation de cette Convention dont elle était signataire "sous réserve d'approbation".

Third Centenary of the Ordinance of Colbert of August 1681

Troisième centenaire de l'Ordinance de Colbert d'août 1681

To commemorate the third centenary of the "Ordinance de la Marine" by Colbert of 1681, the "Association Française du Droit Maritime" (French Maritime Law Association) took the initiative to re-publish in offset and by subscription the 1776 issue with comments by Valin. This classic work served as pattern to legislators all over the world.

Subscriptions can be effected as soon as possible at the "Journal de la Marine Marchande", 190 Boulevard Haussmann, F-75008 Paris.

The two volumes of approximately 800 pages each of this remarkable work, should be supplied by the end of the year 1981 at the total price of FrF.750.-, postage included.

L'ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME a pris l'initiative de commémorer le troisième centenaire de l'Ordinance de Colbert de 1681 en ouvrant une souscription pour la réédition en offset de l'édition de 1776 avec le commentaire de Valin.

Cet ouvrage classique a servi de modèle aux législateurs du monde entier.

Les souscriptions sont à envoyer le plus rapidement possible au Journal de la Marine Marchande, 190 Boulevard Haussmann, F-75008 Paris.

Cet ouvrage remarquable comprenant deux volumes de 800 pages environ sera probablement livré vers la fin de l'année 1981, pour le prix global de FrF.750.- rendu à domicile.

Publications

The booklet "1981 MONTREAL II" containing the draft International Convention on Salvage, the Observations by the C.M.I. on the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, the list of attendance, the list of earlier C.M.I. Conferences with the subjects treated at each Conference and other information regarding the XXXIIInd International Conference of the C.M.I. at Montreal May 1981, has now come out of print and is available by application to the C.M.I. headquarters at the price of US\$.10--- or Belgian Francs 350.- per copy.

There are still copies available of the booklet "1981 MONTREAL I" containing the documents preparatory to the XXXIIInd International Conference at the same price.

If both booklets are ordered at the same time the over-all price will be reduced to US\$15.- or Belgian Francs: 425.-.

The recently published booklet "COURT APPOINTED EXPERTS IN MARITIME CASES, A comparative Law Study by Arthur M. Boal and David R.Owen" is also available by application either to Mr.David R. Owen, Semmes Bowen & Semmes, 10 Light Street, Baltimore Maryland 21202 USA. (telephone: 301 539-5040) or to the CMI headquarters at the price of US\$4,00 or Belgian Francs:150.- each.

Le livre "1981 MONTREAL II" contenant le projet de Convention Internationale sur l'assistance en mer, les observations du C.M.I. sur le Transport par mer de Substances Nocives ou Dangereuses, la liste des participants, la liste des Conférences précédentes du C.M.I. représentant les sujets traités à chaque Conférence, ainsi que d'autres informations concernant la XXXIIème Conférence Internationale du C.M.I. à Montréal en mai 1981, vient de sortir de presse; il est en vente au siège du C.M.I. au prix de \$US.10.-- ou Francs belges:350.-- par exemplaire.

Des exemplaires supplémentaires du livre "1981 MONTREAL I" contenant les documents préparatoires à la XXXIIème Conférence Internationale peuvent encore être obtenus au même prix.

Si les deux livres sont commandés en même temps le prix global sera réduit à \$US.15.-- ou Francs Belges: 425.--.

La brochure récemment publiée "COURT APPOINTED EXPERTS IN MARITIME CASES, A comparative Law Study by Arthur M.Boal and David R.Owen" est également en vente au prix de \$US.4,00 ou Francs belges: 150.- par exemplaire. Commande peut être passée soit à Monsieur David R.Owen, Semmes Bowen & Semmes, 10 Light Street, Baltimore Maryland 21202, USA (téléphone: 301 539-5040) soit au siège du C.M.I.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

December, 1981

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL —

Décembre, 1981

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

Presentation of the Draft Salvage Convention made at the Legal Committee of IMCO on Tuesday 22nd September 1981, by the President of the CMI

Présentation au Comité juridique de l'OMCI du projet de convention sur l'Assistance le mardi 22 septembre 1981 par le Président du CMI

I - Introduction

I felt it was my duty, and besides being a duty it is indeed a great pleasure, to personally report on the work done by the CMI with a view to revising the 1910 Salvage Convention. Following the decision of IMCO to study the effects of the "Amoco Cadiz" disaster on the present law of salvage, the CMI offered IMCO its cooperation. This offer was accepted by the Legal Committee of IMCO at its fortieth session held from 4 to 8 June 1979, whereupon an International Sub-Committee was appointed by the CMI under the chairmanship of Professor Erling Selvig, with the task of studying the subject and exploring whether the 1910 Salvage Convention should be revised or a separate Convention should be prepared.

The International Sub-Committee commenced its work in Autumn 1979 and, after having studied the problem, decided to recommend the revision of the 1910 Convention, mainly for the reason that there was a close link between the new situation created by events such as that of the "Amoco Cadiz" and the traditional salvage and for the reason that the 1910 Convention was in any event in need of a revision.

Under the very able chairmanship of Professor Selvig the International Sub-Committee prepared a preliminary Draft Convention which was submitted to the International Conference of the CMI held at Montreal in May 1981 and approved

I - Introduction

J'ai considéré comme mon devoir, et à côté d'un devoir c'est en réalité un grand plaisir de faire rapport personnellement au sujet des travaux élaborés par le CMI dans le but de revoir la Convention de 1910 sur l'assistance en mer. A la suite de la décision de l'OMCI d'étudier les effets de la catastrophe de l'"Amoco Cadiz" sur base du droit actuel de l'assistance, le CMI a offert à l'OMCI sa collaboration. Cette offre a été acceptée par le Comité Juridique de l'OMCI à sa quarantième session tenue du 4 au 8 juin 1979, après quoi une commission internationale a été créée par le CMI sous la présidence du Professeur Erling Selvig, qui avait pour mission d'étudier le sujet et la question de savoir si la Convention de 1910 devait être revue ou si une convention séparée devait être préparée.

La commission internationale a commencé ses travaux en automne 1979 et, après avoir étudié le problème, a décidé de recommander une révision de la Convention de 1910, principalement pour le motif qu'il y avait un lien étroit entre la nouvelle situation créée par des événements tels que ceux de l'"Amoco Cadiz" et l'assistance traditionnelle et aussi parce qu'il y avait en tous les cas une nécessité de revoir la Convention de 1910.

Sous la présidence éclairée du Professeur Selvig la commission internationale a préparé un projet de convention; celui-ci a été soumis à la Conférence Internationale du CMI, qui s'est tenue à Montréal en mai 1981, et a été approu-

with only minor changes by a great majority of the 32 National M.L.A.'s attending the Conference.

II - The problems raised by the "Amoco Cadiz" Disaster

It has been felt that the duties which arise in similar situations for the owner and master of the vessel in danger and for the salvor should be specifically regulated. Amongst such duties the following have been considered to be of primary importance :

- a) for the owner or master of the vessel in danger:
 - the duty to take timely action to arrange for salvage operations;
 - the duty to cooperate with salvors;
 - the duty to require or accept other salvors services when the first salvor cannot complete them alone.

b) for the salvor:

- the duty to use his best endeavours to save the vessel and to avoid or minimize damage to the environment;
- the duty to accept the cooperation of other salvors when the circumstances reasonably require that.

It has also been felt that incentives should be envisaged in order to induce salvors to render salvage services in cases where there are very little prospects of success and also in order to induce salvors to take action with a view to preventing or minimizing damage to the environment.

III - Manner in which these aims have been achieved

These aims have been achieved in the following manner :

1. By specifically providing in the draft Convention that the owner and master of the vessel in danger and respectively the salvor have the duties previously mentioned.

vé, après quelques changements mineurs, à la grande majorité des 32 Associations nationales de droit maritime représentées à la Conférence.

II - Les problèmes nés de la catastrophe de l'"Amoco Cadiz"

On a estimé que les obligations qui, dans de semblables situations, s'imposent à l'armateur et au capitaine du navire en danger ainsi qu'au sauveteur devaient être réglementées de manière spécifique. Parmi de telles obligations, les suivantes ont été considérées comme étant d'une importance primordiale :

- a) pour l'armateur ou le capitaine du navire en danger :
 - le devoir de prendre des dispositions en temps utiles afin d'organiser les opérations d'assistance;
 - le devoir de coopérer avec les assistants;
 - le devoir de demander ou d'accepter les services d'autres assistants lorsque le premier assistant ne parvient pas à mener à bien l'opération d'assistance tout seul.
- b) pour l'assistant :
 - le devoir de déployer ses meilleurs efforts pour sauver le navire et pour éviter ou limiter les dommages à l'environnement;
 - le devoir d'accepter la collaboration d'autres sauveteurs lorsque les circonstances l'exigent.

Le sentiment a également prévalu que des stimulants devaient être envisagés pour inciter les assistants à rendre des services d'assistance dans des cas où les chances de succès sont très minimales et à agir dans le but de prévenir ou de minimiser les dommages à l'environnement.

III - Manière pour atteindre ce but

Ce but a été atteint de la manière suivante :

1. En stipulant tout particulièrement dans le projet de Convention que s'imposent au propriétaire et au capitaine du navire en danger et respectivement à l'assistant les devoirs mentionnés auparavant.

2. By including the skill and efforts in preventing or minimizing damage to the environment amongst the "considerations" relevant for the assessment of the salvage reward.
3. By providing special compensation to salvors who unsuccessfully attempt to save a vessel and her cargo when these threaten environmental damage on the following basis:
- a) Such compensation covers the expenses and when damage to the environment is actually prevented or minimized may also include a reward;
 - b) The expenses include out of pocket expenses reasonably incurred and a fair rate for the equipment and the personnel reasonably used;
 - c) The reward cannot exceed the expenses and may be discretionally decided by the court.
4. By linking the special compensation to the traditional reward, in the sense that the special compensation is due only if the traditional reward is not earned or is below the special compensation.

2. En comprenant l'habileté et les efforts pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement parmi les "considérations" dont il faut tenir compte pour fixer la rémunération des assistants.
3. En stipulant une rémunération spéciale en faveur des assistants qui ont essayé, mais sans succès, de sauver un navire et sa cargaison, lorsque ceux-ci menacent de causer un dommage à l'environnement, sur les bases suivantes :
- a) Une telle rémunération couvre les dépenses et, si le dommage à l'environnement a effectivement été évité ou limité, peut aussi comprendre une rémunération ;
 - b) Les dépenses comprennent les débours raisonnablement engagés et une somme convenable pour le matériel et le personnel raisonnablement utilisés.
 - c) La rémunération ne peut pas être supérieure aux débours et est laissée à l'appréciation du tribunal.
4. En liant la rémunération spéciale à la rémunération traditionnelle, en ce sens que la rémunération spéciale est due uniquement si la rémunération traditionnelle n'est pas méritée ou est inférieure à la rémunération spéciale.

IV - Revision of the Rules on Traditional Salvage

The revision of the rules on traditional salvage has been deemed necessary both because these rules were in need of modernization in any event and because a revision also serves the purpose of regulating in a more complete manner the private law aspects of the problems raised by the "Amoco Cadiz" disaster.

The more relevant changes have been the following :

1. Widening of the notion of (salved) vessel.

This was done in order to include vessels which are stranded or sunk, but excluding the removal of wreck. Salvage therefore covers all services rendered to a vessel in respect of which there may be a reasonable expectation of avoiding a definitive loss. The concept of danger is thus correspondingly

IV - Révision des règles du sauvetage traditionnel

La révision des règles du sauvetage traditionnel a été jugée nécessaire à la fois parce que ces règles nécessitaient en tous les cas une modernisation et parce qu'une révision sert l'intention de réglementer de manière plus complète les aspects du droit privé concernant les problèmes issus de la catastrophe de l'"Amoco Cadiz".

Les changements les plus importants ont été les suivants :

1. Elargissement de la notion de navire (assisté)

Ceci a été fait dans le but d'inclure les bâtiments de mer qui sont échoués ou coulés, mais à l'exclusion de l'enlèvement des épaves. Par conséquent l'assistance couvre tous les services rendus à un navire dont peut exister un espoir raisonnable d'éviter la perte définitive. Le concept du danger est

widened, so to include the situation of a vessel which, after a major accident such as stranding or sinking, may suffer an even greater and more definitive loss.

2. Widening of the scope of application.

The 1910 Convention is applicable when either the salved vessel or the salving vessel is registered in a Contracting State or perhaps when both are registered in a Contracting State. In fact Art. 15 is not entirely clear in this respect. The new draft Convention provides four alternative contacts:

- a) the place where the proceedings are brought;
- b) the nationality of the salvor;
- c) the nationality of the salved vessel;
- d) the nationality of the salving vessel.

3. Creation of a more satisfactory link with salvage operations controlled by Public Authorities.

The rules of the 1910 Convention (Art. 13) is unclear; in fact the rule whereby the Convention "does not affect" the provisions of national laws as regards the organization of salvage services by or under the control of Public Authorities may be construed to mean that salvors are not entitled in those situations to avail themselves of the provisions of the Convention. This right is instead clearly given to them by Art. 1-3 of the new draft. The extent to which a Public Authority may do so is left to national law.

4. More detailed rules on the limits of contractual freedom.

The 1910 Convention provides (Art. 7) that a salvage contract entered into at the moment and under the influence of danger may be annulled or modified if its conditions are inequitable. The new draft contemplates two distinct situations, viz :

- a) that where the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger, if its terms are inequitable;

par conséquent élargi puisqu'on y comprend la situation d'un navire qui, après un grave accident tel un échouement ou un naufrage, peut subir une perte plus grande et plus définitive.

2. Elargissement du champ d'application

La Convention de 1910 est d'application lorsque le navire assisté ou le navire assistant est enregistré dans un Etat Contractant ou peut-être lorsque les deux sont enregistrés dans un Etat Contractant. En fait l'article 15 n'est pas très clair à cet égard. Le nouveau projet de Convention prévoit quatre contacts alternatifs :

- a) le lieu où la procédure est introduite;
- b) la nationalité de l'assistant;
- c) la nationalité du navire assisté;
- d) la nationalité du navire assistant.

3. Création d'un lien plus satisfaisant avec les opérations d'assistance effectuées par les autorités publiques ou sous leur contrôle

A cet égard la Convention de 1910 (art. 13) est peu claire; en fait la règle par laquelle la convention "ne porte pas atteinte" aux dispositions des législations nationales sur l'organisation de services d'assistance par les autorités publiques ou sous leur contrôle peut être interprétée comme signifiant que les assistants n'ont pas le droit dans ces situations de se prévaloir des dispositions de la convention. Ce droit leur est, par contre, clairement attribué par l'article 1-3 du projet de Convention. La mesure dans laquelle une autorité publique peut en faire autant sera déterminée par la loi nationale.

4. Règles plus détaillées concernant les limites de la liberté contractuelle

La Convention de 1910 (Art.7) prévoit qu'une convention d'assistance passée au moment et sous l'influence du danger peut être annulée ou modifiée si ses conditions ne sont pas équitables. Le projet de Convention prévoit deux situations distinctes, à savoir :

- a) celle où le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger, si ses clauses ne sont pas équitables;

- b) that where the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small.

Moreover, the draft provides that, without prejudice of the possibility of annulment or modification of a contract in the situations mentioned above, the application of the Convention may be excluded by the parties. It had been pointed out that at least the rules relating to the prevention or minimization of damage to the environment should be compulsorily applicable. It was felt however that the purpose of these rules is to create an incentive to salvors to render salvage services in situations where the likelihood of a success is very small and also the prospective expenses very large and that if the salvor deems it convenient to modify to his detriment the rules of the convention in this respect, he should be free to do so. However he is protected to some extent by the provision relating to the annulment or modification of the contract when the exclusion of the application of the convention has the effect of excluding a compensation or of making it to an excessive degree too small in the situations contemplated by Art. 3-3 of the draft.

5. Amount of the Reward.

There has been unanimous agreement on the need to assess salvage rewards in a manner that they may be sufficient to cover the costs of professional salvors and to create an incentive to the improvement of their organization, so to ensure prompt and efficient services wherever these may be required. In the light of this the rule of the 1910 Convention (Art. 8) has been modified by providing in the opening sentence (of Art. 3-2) that the reward must be fixed with a view to encouraging salvage operations and by adding to the "considerations" enumerated in Art. 8 of the 1910 Convention the "promptness of the service rendered" and the "state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof", so that now such value becomes relevant irrespective of any risk being run by such equipment.

6. Effect of Salvor's Misconduct.

It has been deemed appropriate to regulate the effect of the salvor's misconduct by providing that the salvor may be deprived of the whole or a part of the payment due under the convention in three different situations, viz:

- a) when the salvage operations have become necessary because of fault or neglect on the part of the

- b) celle où le paiement convenu est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible.

En outre, le projet de Convention prévoit que, sous réserve de la possibilité d'annulation ou de modification d'un contrat dans les situations mentionnées ci-dessus, l'application de la Convention peut être exclue par les parties. On a soutenu la thèse qu'au moins les règles concernant la prévention ou la limitation d'un dommage à l'environnement devaient être impératives. Cependant on a estimé que le but de ces règles est de créer un encouragement pour les assistants à fournir des services d'assistance dans des circonstances où les chances d'un succès sont minimes et où les dépenses prévisibles sont importantes et que si l'assistant choisissait de changer à son détriment les règles de la Convention à ce propos, il devait être libre de le faire. Toutefois il est dans une certaine mesure protégé par la disposition concernant l'annulation ou la modification du contrat lorsque l'exclusion de l'application de la Convention a l'effet d'exclure toute rémunération ou de la réduire de manière excessive, dans les situations envisagées par l'article 3-3 du projet.

5. Montant de la rémunération.

Il y a eu un accord unanime concernant la nécessité d'accorder des rémunérations d'assistance suffisantes pour couvrir les frais des assistants professionnels et pour créer un encouragement à l'amélioration de leur organisation, afin d'assurer des services rapides et efficaces partout où on peut en avoir besoin. A la lumière de ce qui précède la règle de la Convention de 1910 (Art. 8) a été modifiée en prévoyant dans la phase d'ouverture de l'art. 3-2 que la rémunération doit être fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance et en ajoutant aux "considérations" énumérées dans l'article 8 de la Convention de 1910 "la promptitude des services rendus" et "l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel des assistants", de sorte qu'une telle valeur devient maintenant relevante, peu importe le risque couru par ce matériel.

6. Conséquences des fautes de l'assistant

Il a été jugé convenable de régler les conséquences des fautes de l'assistant en prévoyant que l'assistant peut être privé de tout ou partie de la rémunération due en application de la convention dans les trois situations suivantes:

- a) lorsque les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires par la faute ou la négligence

- salvor, e.g. in the case of collision;
- b) when they have become more difficult because of his fault or neglect, e.g. in the "Tojo Maru" situation;
 - c) in any event when the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Furthermore, in the light of the experience of the "Tojo Maru" which has already been taken into account in the 1976 London Convention on Limitation of Maritime Claims, it has been deemed appropriate to cover the situation where a Contracting State is not a party to the 1976 Convention or has not implemented that Convention in its national legislation. This has been done by providing that Contracting States may give salvors a right of limitation equivalent in manner and extent to that provided for in the 1976 Convention (Art. 5-1). In the text submitted to the Plenary Session of the Montreal Conference of the CMI the word "shall" was used, but, following a joint proposal of the U.S.A. and of the U.S.S.R. Delegations "shall" was replaced by "may" in order not to create an obstacle to the ratification of the new Salvage Convention by States who may not be prepared to accept the principles laid down in the 1976 Convention.

7. Rules relating to Claims and Actions.

This is almost entirely a new chapter, for the 1910 Convention had only a provision on limitation of action. It has been deemed convenient to expressly regulate the following new aspects :

- a) Maritime lien, security and interim payment. On the assumption that a maritime lien is granted to the salvor in all jurisdictions, it has been stated that the lien may not be enforced when satisfactory security has been tendered or provided. In order to protect the salvor it has been stated that the property salved shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which it arrives after completion of the salvage operations until satisfactory security of the salvor's claim has been put up. The duty to provide such security has been expressly provided (Art. 4-2). It has equally been provided that the court or arbitral tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may by interim decision order that the salvor be paid such amount on account as

- ce de l'assistant, par exemple en cas d'abordage ;
- b) lorsque ces opérations ont été rendues plus difficiles par sa faute ou sa négligence; par exemple dans la situation du "Tojo Maru";
- c) en tous cas si l'assistant s'est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

En outre, à la lumière de l'expérience du "Tojo Maru", dont on a déjà tenu compte dans la Convention de Londres de 1976 sur la limitation des créances maritimes, il a été jugé nécessaire de prévoir la situation où un Etat contractant n'est pas partie à la Convention de 1976 ou n'a pas incorporé cette Convention dans sa législation nationale. Ceci a été réalisé en prévoyant que les Etats contractants peuvent accorder aux assistants un droit à limitation équivalent au droit prévu par la Convention de 1976 (Art.5-1). Dans le texte soumis à la session plénière de la Conférence de Montréal du CMI le mot "shall" était utilisé; mais, suite à une proposition conjointe des délégations des U.S.A. et de l'U.R.S.S. "shall" a été remplacé par "may" dans le but de ne pas créer un obstacle à la ratification de la nouvelle Convention sur l'assistance par des Etats qui peuvent ne pas être disposés à accepter les principes énoncés dans la Convention de 1976.

7. Règles concernant les demandes et les actions.

Ceci est presque entièrement un nouveau chapitre; en effet, la Convention de 1910 contenait uniquement une disposition sur la prescription des actions. On a cru qu'il convenait de réglementer d'une façon expresse les nouveaux aspects suivants :

- a) Privilège maritime, garantie et versement provisoire. En partant de l'hypothèse qu'un privilège maritime est garanti à l'assistant dans toutes les juridictions, il a été décidé que le sauveteur ne peut pas faire valoir son privilège lorsqu'une garantie satisfaisante lui a été offerte ou fournie. Afin de protéger l'assistant, il a été prévu que 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. L'obligation de fournir une telle garantie a été expressément prévue (Art.4-2). Il a été également disposé que le tribunal ou les arbitres compétents pour statuer sur la demande de l'assis-

seems fair and just.

- b) Jurisdiction. Following the trend of other modern maritime law conventions, it has been deemed proper to insert a rule on jurisdiction, by providing that an action for payment under the Convention may, at the option of the plaintiff, be brought in a court of the State within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- the principal place of business of the defendant;
- the port to which the property salved has been brought;
- the place where the property salved has been arrested;
- the place where security for the payment has been given;
- the place where the salvage operations took place.

The parties are however at liberty to agree to the jurisdiction of another court or to arbitration.

This has been the only really controversial issue at Montreal, for the deletion of the entire provision was suggested by a number of Delegations.

.....

The CMI has thus completed its work and placed it in the hands of IMCO. The CMI is very grateful to IMCO and to its Legal Committee for having been given this new opportunity to cooperate with IMCO and is looking forward to further opportunities in the future.

Francesco Berlingieri.

EDITOR'S NOTE :

At its session at Montreal on 30 May, 1981 the Assembly has resolved that the CMI should offer its cooperation to IMCO when the draft Convention will be placed before the Legal Committee of IMCO.

It has also requested the Chairman of the International Sub-Committee, Professor Erling Selvig to prepare a draft report reflecting the main points of interest which were introduced during the Conference deliberations. When prepared, the report should be sent to the Member Associations for their comments, whereupon it should be placed before the

tant peuvent par une décision provisoire ordonner que celui-ci recevra un acompte équitable et juste.

- b) Compétence. Pour se conformer à la tendance d'autres conventions de droit maritime de notre temps, il a été jugé opportun d'insérer une règle sur la compétence, en prévoyant que l'action en paiement relevant de cette Convention peut, au choix du demandeur, être intentée devant un tribunal de l'Etat dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux suivants :
- le lieu du principal établissement du défendeur;
 - le port où les biens sauvés ont été apportés;
 - le lieu où les biens sauvés ont été saisis;
 - le lieu où la garantie pour le règlement des paiements a été constituée;
 - le lieu des opérations d'assistance.

Toutefois, les parties demeurent libres de convenir de la compétence d'une autre juridiction étatique ou arbitrale.

Ceci, en réalité, a été l'unique point de controverse à Montréal; en effet, il a été suggéré par plusieurs délégations de supprimer entièrement cette disposition.

.....

Le CMI a ainsi accompli son oeuvre et l'a confiée aux bons soins de l'OMCI. Le CMI est très reconnaissant à l'OMCI et à son Comité Juridique pour lui avoir fourni cette nouvelle occasion de collaborer avec eux et il envisage avec faveur d'autres collaborations à l'avenir.

Francesco Berlingieri.

NOTE DE L'EDITEUR :

En sa session à Montréal le 30 mai 1981 l'Assemblée a pris la résolution que le CMI devrait offrir sa collaboration quand le projet de Convention sera soumis au Comité Juridique de l'OMCI.

Elle a également demandé au président de la commission internationale, le professeur Erling Selvig, de préparer un projet de rapport reflétant les principaux points intéressants qui furent soulevés durant les délibérations de la Conférence. Quand ce rapport aura été préparé il devra être envoyé pour être commenté par les Associations membres, après quoi il sera soumis à l'approba-

tion de l'Assemblée. Il sera ensuite envoyé à l'OMCI afin de servir de note explicative au projet de texte.

Assembly for approval. It would then be sent to IMCO in order to serve as explanatory notes to the draft text.

New Associations of Maritime Law

A Maritime Law Association has been established in the Philippines in December 1981 :

MARITIME LAW ASSOCIATION OF
THE PHILIPPINES,
Mr. J.L.MISA, President,
Law Firm BITO, MISA & LOZADA,
P.O.Box 781,
MANILA, 2800 Philippines.

A Maritime Law Association has been established in Costa Rica on 23 September, 1981 :

Asociacion Costarricense De
Derecho Maritimo
Mr. Thomas Federico Nassar P.,
President,
P.O.Box 784, San José 1000,
San José, Costa Rica, Central
America.

Nouvelles Associations de Droit Maritime

Une Association de Droit Maritime a été fondée en décembre 1981 aux Philippines :

Une Association de Droit Maritime a été fondée le 23 septembre 1981 au Costa Rica:

Personalia

The list of the Officers of three Member Associations has recently been amended as follows :

La composition du Bureau de trois Associations membres a récemment été modifiée comme suit :

AUSTRALIA

AUSTRALIE

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF AUSTRALIA
AND NEW ZEALAND
G.P.O. Box 713
SYDNEY, N.S.W. 2001

President: Mr.K.J. Carruthers, Q.C.
Vice-President: Mr.P.A. Willée,
Treasurer: Mr. R.E. Withnell,
Executive Secretary: Mr.S.W. Hetherington,
Assistant Secretary, Mr.S.Westgarth,

GREECE

GRECE

HELLINIKI ENOSSIS NAFTIKOU DIKAIOU
(Association Hellenique de Droit
Maritime)
Didotou 34, Athènes 144

Président : M.Panayotis SOTIROPOULOS, Docteur en droit,
avocat, Didotou 34, Athènes 144.

Vice-Présidents: M.Kyriakos ARVANITIS, Avocat, anct.Président
du Barreau du Pirée, Akti Miaouli 3, Le Pirée.
M.George DANIOLOS, Avocat, I.Drosopoulou 27, Athènes 801.

Secrétaire Général: Prof.Dimitri MARKIANOS, Avocat, I.Drosopoulou
27, Athènes 801.

Secrétaire Général Adjoint: M.Antonios ANTAPASSIS, Docteur en droit,
avocat, Skouzé 19, Le Pirée.

Secrétaires: M.Constantinos ANDREOPoulos. Avocat, Akti Miaouli 3,
Le Pirée. M.Georgios REDIADIS, Avocat, Akti Miaouli 3, Le Pirée.

Trésorier:M.Apostolos DEPASTAS, Licencié de l'Ecole des Hautes
Etudes Commerciales et Economiques, Polytechniou 1, Athènes 103.

Président Honoraire: Professeur Kyriakos SPILIOPOULOS,
22 Vassileos Heracliou, Athènes 147.

NORWAY

NORVEGE

DEN NORSKE SJØRETTS-FORENING
(Norwegian Maritime Law Association)
Karl Johansgt. 47, Oslo 1.

President: Mr.Frode RINGDAL, Barrister, Jan-
Erik Dyvi Skipsrederi, Langkaia 1, Box 454 Sentrum, Oslo 1.

Secretariat: Jan-Erik Dyvi Skipsrederi, Langkaia 1,
Box 454 Sentrum Oslo 1.

Members of the Board: Mr.Arne BECH, Barrister, Akersgt.16,
Oslo 1. Mr.Christian BORCHSENIUS, Judge, Eidsivating Lagmannsrett
(Appeal Court), Grubbegt.1, Oslo 1. Mrs.Karin M.BRUZELIUS,
Director, Lovavdelingen, Justisdepartementet, Oslo Dep.
Mr.Thor FALKANGER, Professor, University of Oslo, Karl Johansgt.
47, Oslo 1. Mr.Per GRAM, Barrister Rådhusgt.5B, Oslo 1.
Mr.Einar IRGENS, Barrister, Stortingsgt. 18, Oslo 1.
Mr.Ole LUND, Managing Director, Nordisk Skibsrederforening,
Box 3000 EL, Oslo 2. Mr.John NIELSEN, Director, Sjøassuran-
dørernes Centralforening, Hansteensgt.2, Oslo 2. Mr.Annar POULSSON,
Managing Director, Assuranceforeningen Skuld, Stortingsgt.18,
Oslo 1. Mr.Arne RIKHEIM, Barrister, Norges Rederforbund,
Box 1452, Oslo 1. Mr.Erling SELVIG, Professor, University of
Oslo, Karl Johansgt. 47, Oslo 1. Mr.Leif STRØM-OLSEN, Average
Adjuster, Haakon VIIsgt.5, Oslo 1.

Next Meetings

THE 1982 REGULAR MEETING OF THE ASSEMBLY

At its meeting in London on 4 December, 1981 the Executive Council has decided to convene the members of the Assembly on the Wednesday 14 and the Thursday morning 15 April, 1982.

The venue will be the Brussels Hilton, 38 Boulevard de Waterloo, B.1000 Brussels (telephone: (02) 513.88.77 - telex: 22744).

On the agenda are the following subjects:

- Members,
- Election of the President, the Vice-Presidents and the other Officers of the C.M.I.
- Election of the members of the Executive Council
- Appointment of the Administrative Officer
- XXXIIInd International Conference
- 1983 Colloquium
- Work in progress
- Future work
- Accounts of 1981
- Budget for 1982
- Other matters.

XXXIVth MEETING OF THE EXECUTIVE COUNCIL

The next meeting of the Executive Council will be held immediately before the meeting of the Assembly at the Brussels Hilton on Wednesday 14 April, 1982.

Prochaines réunions

LA REUNION STATUTAIRE 1982 DE L'ASSEMBLEE

A sa réunion de Londres du 4 décembre 1981 le Conseil Exécutif a décidé de convoquer les membres de l'Assemblée pour le mercredi 14 et le jeudi matin 15 avril 1982.

L'Assemblée se tiendra au Brussels Hilton, 38 Boulevard de Waterloo, B.1000 Bruxelles (téléphone: (02) 513.88.77 - telex: 22744).

A l'ordre du jour sont inscrits les sujets suivants :

- Membres
- Election du Président, des Vice-Présidents et des autres membres du Bureau du C.M.I.
- Election des membres du Conseil Exécutif
- Désignation du Conseiller Administratif
- XXXIIIème Conférence Internationale
- Colloquium 1983
- Travaux en cours
- Comptes pour 1981
- Budget pour 1982
- Divers.

XXXIVème REUNION DU CONSEIL EXECUTIF

La prochaine réunion du Conseil Exécutif se tiendra immédiatement avant la réunion de l'Assemblée au Brussels Hilton le mercredi 14 avril 1982.

C.M.I. Publications

The following publications of the CMI are readily available and may be ordered from the Headquarters of the CMI at the prices mentioned in Belgian francs per copy :

- CMI AIX 76 - Apportionment of Risks in Maritime Law (Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9-11 September, 1976) - BFr.450.--.
- International Conventions on Maritime Law - Texts - BFr.600.--.
- CMI Colloquium on the Hamburg Rules, Vienna January, 1979. BFr.975.--.
- "1981 MONTREAL I" containing the documents preparatory to the XXXIIInd International Conference of the CMI - BFr.350.- - US\$.10.-.

Publications du C.M.I.

Les publications suivantes du CMI sont présentement disponibles et peuvent être commandées au siège du CMI aux prix mentionnés en francs belges par exemplaire :

- CMI AIX 76 - Apportionment of Risks in Maritime Law (Procès-verbaux du séminaire qui s'est tenu à Aix en Provence du 9 au 11 septembre 1976). Fr.B.450.--.
- Conventions Internationales de Droit Maritime - textes - Fr.B.600.--.
- Colloque du CMI sur les Règles de Hambourg, Vienne janvier 1979. Fr.B.975.--.
- "1981 MONTREAL I" qui est un recueil des documents préparatoires à la XXXIIème Conférence Internationale du CMI - Fr.B.350. - \$US.10.-.

- "1981 MONTREAL II" containing the draft International Convention on Salvage, the Observations by the CMI on the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, the list of attendance, the list of earlier CMI Conferences and other information regarding the XXXIIInd International Conference of the CMI at Montreal May 1981 - BFr.350.- US\$.10.-.

Note: If both booklets are ordered at the same time the over-all price will be reduced to US\$15.- or Belgian francs:425.-.

- Court Appointed Experts in Maritime Cases, A Comparative Law Study by Arthur M.Boal and David R.Owen - BFr.250.- US\$.6.--.

Studies on the shipbuilding contracts, on time bars and on limited liability in collision cases are in the course of being edited and will shortly be available in print.

- "1981 MONTREAL II" contenant le projet de Convention Internationale sur l' assistance en mer, les observations du C.M.I. sur le Transport par mer de Substances Nocives ou Dangereuses, la liste des participants, la liste des Conférence précédentes du CMI, ainsi que d'autres informations concernant la XXXIIème Conférence Internationale du CMI à Montréal en mai 1981 - Fr.B.350. - \$US.10.-.

Note: Si les deux livres concernant la Conférence de Montréal sont commandés en même temps le prix global sera réduit à Fr.B.425.- ou \$US.15.--.

- Court Appointed Experts in Maritime Cases, A Comparative Law Study by Arthur M.Boal and David R.Owen - Fr.B.250.- \$US.6.--.

Des études consacrées aux contrats de construction des navires, aux prescriptions et à la responsabilité limitée en matière d'abordage sont en préparation et paraîtront prochainement en librairie.

Brussels Conventions

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

ACCESSION BY THE SOCIALIST DEMOCRATIC REPUBLIC OF SRI-LANKA

On 21 October, 1981 was registered with the Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique the instrument of accession of the Socialist Democratic Republic of Sri-Lanka relating to the

PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS THE 23rd FEBRUARY 1968 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING SIGNED AT BRUSSELS THE 25 AUGUST, 1924

In accordance with the provisions of Article 13,2 this Protocol will enter into force towards Sri-Lanka the 21 January, 1982 .

INSTRUMENTS OF SUCCESSION OF THE SOLOMON ISLES

1. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW WITH RESPECT TO COLLISION BETWEEN VESSELS AND PROTOCOL OF SIGNATURE SIGNED AT BRUSSELS ON SEPTEMBER 23rd, 1910.

Conventions de Bruxelles

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

ADHESION PAR LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE SOCIALISTE DE SRI-LANKA

Le 21 octobre 1981 a été déposé auprès du Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, l'instrument d'adhésion du Sri-Lanka relatif au

PROTOCOLE SIGNE A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968, PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT, SIGNEE A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924

Conformément à son article 13,2 ce Protocole entrera en vigueur à l'égard du Sri-Lanka le 21 janvier 1982.

INSTRUMENTS DE SUCCESSION DES ILES SALOMON

1. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNES A BRUXELLES, LE 23 SEPTEMBRE 1910.

2. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING AND PROTOCOL OF SIGNATURE SIGNED AT BRUSSELS ON AUGUST 25th,1924.
3. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO CIVIL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th,1952.
4. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO PENAL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION OR OTHER INCIDENTS OF NAVIGATION SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th,1952.
5. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th,1952.
6. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS AND PROTOCOL OF SIGNATURE SIGNED AT BRUSSELS ON OCTOBER 10th,1957.

The Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique received on 17 December, 1981 six Instruments of succession regarding the above mentioned Conventions wherein it is declared that the Government of the Solomon Isles is bound by the above mentioned Conventions and is succeeding since the date of the independence of the Solomon Isles, i.e. 7 July, 1978 to the rights and obligations agreed previously by the United Kingdom.

2. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L' UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNEE A BRUXELLES, LE 25 AOUT 1924.
3. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L' UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE CIVILE EN MATIERE D'ABORDAGE, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952
4. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L' UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE PENALE EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952.
5. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L' UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952.
6. CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNEES A BRUXELLES, LE 10 OCTOBRE 1957.

Le 17 septembre 1981 ont été reçus au Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, six instruments de succession concernant les actes précités dans lesquels il est déclaré que le Gouvernement des Iles Salomon se considère lié par les conventions citées ci-dessus et qu'il succède à partir de la date de l'indépendance des Iles Salomon, c'est-à-dire le 7 juillet 1978 aux droits et obligations souscrits antérieurement par le Royaume-Uni.