

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

March, 1983

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Mars, 1983

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

CMI Assembly 4 February, 1983

Assemblée du CMI 4 février 1983

Attending - Présents

OFFICERS :

MEMBRES DU BUREAU

President : Francesco Berlingieri  
Président

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

Vice-Presidents : William Birch Reynardson  
Vice-Présidents Anatoly Kolodkin  
J.Niall McGovern  
Jean Warot

Secretary General : Jan Ramberg  
Executive  
Secrétaire Général  
Exécutif

Executive Council : Roland Chauvin  
Conseil Exécutif : Harry Kacic  
: John C.Moore  
: Allan Philip  
: Georg Röhreke  
: Jan C.Schultsz

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

—  
DELEGATES OF MEMBER ASSOCIATIONS :

DELEGUES DES ASSOCIATIONS MEMBRES :

BELGIQUE : Jean Coens

CANADA : Roland Chauvin (x)

CZECHOSLOVAKIA : B.Klein

DENMARK : Allan Philip (x)  
: K. Pontoppidan

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE  
REPUBLIK : Dr.Norbert Trotz

DEUTSCHLAND  
BUNDESREPUBLIK : Dr.Georg Röhreke (x)

FRANCE : Patrick Simon

GREAT BRITAIN : Lloyd Watkins

IRELAND	:	N. McGovern (x)
ITALIE	:	Andrea Berlingieri
JAPAN	:	R.Sakurai
NETHERLANDS	:	J.C.Schultsz (x)
PORTUGAL	:	E.H. Serra Brandão
SWEDEN	:	Claës Palme
U.S.A.	:	Gordon W.Paulsen Jim Higgins Admiral Sid.Wallace
U.R.S.S.	:	Kalpin A.Kolodkin (x)
YUGOSLAVIA	:	H. Kacic (x)

(x) already mentioned in the list of Officers

(x) déjà mentionné dans la liste des membres du Bureau.

At its extraordinary session in Brussels on 4 February, 1983 the Assembly considered the draft "Position Paper" to be submitted by the CMI to the Legal Committee of IMO on the revision of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969) and of the International Convention on the Establishment of an International Fund for compensation for Oil Pollution Damage (FUND 1971) and that had been prepared by the ad hoc International Subcommittee chaired by Mr. Gordon W. Paulsen, the President of The Maritime Law Association of the United States. Other members of this Subcommittee were :

D.Angus (Montreal), A.Berlingieri (Genoa), Fr.Berlingieri (Genoa), Prof.Zd.Brodecki (Sopot), J.Coens (Antwerp), L.Delwaide (Antwerp), N.McGovern (Dublin), Dr.Kalpin (Moscow), C.M.Master (New-Delhi), K.Pontoppidan (Copenhagen), A.Poulsson (Oslo), J.Ramberg (Stockholm), H.G.Röhreke (Hamburg), J.C.Schultsz (Amsterdam), P.Simon (Paris), N.Trotz (Rostock), J.Villeneau (Paris), L.Watkins (London).

The draft was approved after some amendments had been introduced in it. Its final text, copied hereafter, has meanwhile been sent by the President of the C.M.I. to the Secretary General of IMO.

Au cours de sa réunion extraordinaire à Bruxelles le 4 février 1983 l'Assemblée a examiné un "Position Paper" sur la révision de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FUND 1971) destiné à être soumis par le CMI à OMI. Ce document avait été préparé par une commission internationale présidée par Monsieur Gordon W.Paulsen, le Président de l'Association de Droit Maritime des Etats Unis. Faisaient partie de cette commission :

D.Angus (Montreal), A.Berlingieri (Gênes), Fr.Berlingieri (Gênes), Prof.Zd.Brodecki (Sopot), J.Coens (Anvers), L.Delwaide (Anvers), N.McGovern (Dublin), Dr.Kalpin (Moscou), C.M.Master (Nouvelle-Delhi), K.Pontoppidan (Copenhague), A.Poulsson (Oslo), J.Ramberg (Stockholm), H.G.Röhreke (Hambourg), J.C.Schultsz (Amsterdam), P.Simon (Paris), N.Trotz (Rostock), J.Villeneau (Paris), L.Watkins (Londres).

Le projet a été approuvé avec quelques amendements. Le texte final, qui est recopié ci-après, a entretemps été envoyé par le Président du C.M.I. au Secrétaire Général de OMI.

### **Position Paper submitted by the CMI to the Legal Committee of IMO(\*)**

In LEG 49/3/11(x) dated 10 September 1982 the International Maritime Committee (CMI) pursuant to action of its Executive Council on September 2nd, 1982 gave its preliminary and provisional views on

seven topics involved in revision of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969) and the 1971 Convention on the Establishment of an International Fund for Oil

(\*) La traduction du "Position Paper" en langue française sera reproduite dans CMI NEWS LETTER de juin 1983.

(x) identified in the CMI files as "document CLC/Fund-15/IX-82" dated 2 September 1982.

Pollution Damage (The Fund Convention) which appeared to be areas in which the CMI could be helpful to IMO. A sub-committee of the CMI was established which prepared this present position paper, considered by its 40 constituent national maritime law associations and approved in this form at a meeting of the CMI assembly held in Brussels, Belgium on February 4th, 1983.

The eight topics on which the CMI now wishes to comment are :

- A. Definition of "Preventive Measures"
- B. Definition of "Pollution Damage"
- C. General Limits
- D. Relief of the Shipowner
- E. Problems posed by Small Ships
- F. Grounds for exoneration from liability (Defenses)
- G. Channelling of Liability
- H. Treaty Law Questions

The CMI is now able to give its position on those points, some of which came up for discussion at the 49th session of the IMO Legal Committee in London, October 4-8, 1982. In considering these CMI positions it may be useful to refer to the Appendix I hereto which gives historical background of these two conventions. The CMI positions are as follows :

A. Definition of "Preventive Measures"

The Legal Committee of I.M.O. has tentatively agreed on the two following definitions for inclusion in the revised CLC Convention :

"Preventive measures" means any reasonable measures, wherever taken, by any person after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage.

and

"Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a /grave and imminent/ /serious/ threat of causing such damage.

The most important change from the existing Convention is in the suggested definition of "incident", which includes occurrences which create a /grave and imminent/ /serious/ threat of causing damage rather than limiting an "incident" to an actual oil spill.

The question has arisen as to whether the definition of "incident" in the existing Convention must be interpreted in such a way that it is a condition for being compensated for the taking of preventive measures that an oil spill has actually occurred. Clarification is necessary of the existing definition, and the C.M.I. deemed it in principle to be acceptable that a pollution threat, rather than an actual spill, under certain circumstances, can justify taking preventive measures.

However, by allowing compensation for preventive measures taken under these situations, the question arises as to what constitutes an occurrence sufficiently threatening to justify compensating for the cost of taking preventive measures of some kind by the coastal State. The criterion in the existing Convention, "escape of oil" is clear, whereas the criterion "threat" is rather unclear.

First of all it should be borne in mind that the CLC has nothing to do at all with the right of a coastal State to regulate traffic passing through its waters. These questions are partly regulated by the 1969 Intervention Convention and its 1973 Protocol (which will be in force at the end of March, 1983) and partly by the 1958 Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. The United Nations' Law of the Sea Convention (UNCLOS), of course, will supersede the 1958 Convention upon entry into force and in respect of the parties thereto.

These Conventions give the coastal State sufficient power to intervene and direct international shipping whenever and wherever necessary. The question dealt with by the CLC Convention concerns therefore not so much the extent to which the coastal State can protect its environmental interests, but rather the extent to which it can be compensated for expenses incurred in so doing.

With this in mind, not even reasonable expenses incurred by the coastal State during the ordinary supervision and control of passing traffic would be compensable under these Conventions. Only when oil has actually escaped, or where the threat of pollution damage is real and of a sufficiently threatening character, should "damage" (expenses) incurred by reason of preventive measures be compensated.

For these reasons C.M.I. supports qualifying the word "threat" with words such as "serious" or "grave and imminent" in the definition of "incident". Perhaps it would be helpful to consider examples of "threats" before reaching a determination as to which qualifier is the more appropriate :

Example A A tanker sinks after a collision to a depth where wreck removal is not possible, but because of the age of the vessel, the condition of her cargo tanks, etc. it can be expected that petroleum will begin to escape in 10 years.

Example B Governmental authorities insist reasonably that a tanker wreck at the entrance to a harbour, which is in no danger of breaking loose and could remain there almost indefinitely without creating a pollution risk be removed. In so insisting, the authorities were acting to eliminate an aesthetic problem even though it was well-known that doing so almost certainly would create an imminent and grave threat of oil pollution. The wreck was removed and heavy expenses incurred to prevent oil pollution.

Example C A tanker with a bad record of oil pollution is known to be heading for a certain harbour even though she does not meet the applicable governmental regulations. Expenses are incurred in successfully preventing her from entering territorial waters.

As discussed above, there would be no compensation whatsoever under these conventions for expenses incurred in connection with Example C, no matter whether the words "grave and imminent" or "serious" were used to qualify "threat". The exercise of governmental action in that type of instance probably would be justified as an exercise of that Government's rights arising under international or domestic law.

If the qualifier "serious" were used, there could be a valid claim under both Examples A and B, whereas if the words "grave and imminent" were used to qualify "threat" in the revised Convention there could be recovery only under the circumstances of Example B. Although it might be alleged that the threat would not become "imminent" until some intervening act (the attempt to salvage the vessel) took place, the chances are that compensation would be allowed because the attempt to remove the wreck originated with the grounding.

Under all the circumstances and because the phrase "grave and imminent" has been used in other similar conventions, the C.M.I. is of the view that for substantive reasons as well as in the interest of uniformity, the words "grave and imminent" and not the word "serious" should be used to modify "threat".

Accordingly, the C.M.I. agrees that definitions 7 and 8 of Article I of the CLC should read as follows :

"7. 'Preventive Measures' means any reasonable measures, wherever taken, by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage."

"8. 'Incident' means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage." (Note: The only change from the present wording is the addition of the final clause "or creates a grave and imminent threat of causing such damage.")

It should be noted that it is often difficult to determine the borderline between salvage of property and measures taken to prevent damage to the environment. This is reflected in the C.M.I. draft of a new convention relating to salvage at sea. Where property is salved, the salvage award under the C.M.I. Convention, if adopted, should also take into account to what extent damage to the environment has been prevented, but it may not be possible to ascertain from the award itself how much of it relates to such preventive measures. Nor is this possible under the present practice in the law of salvage. This might require a clarification in CLC. Such clarification would have to be

preceded by a decision as to whether reimbursement for the costs of preventive measures as referred to in the CLC should or should not include reimbursement in respect of e.g. the "safety net" provision of the draft C.M.I. Salvage Convention and similar payments made under any international convention, national law or contractual agreement relating to salvage of property at sea.

#### B. Definition of "Pollution Damage"

The following points were studied by the C.M.I. under this heading :

- (1) Economic Loss.
- (2) Impairment of Marine Environment (Environmental damage).
- (3) Areas to which claims for pollution damage could be asserted under the CLC and Fund Conventions ("exclusive economic zones" as well as territorial waters).

There was considerable discussion within the C.M.I. concerning all three of these points, particularly the difficulty of establishing any economic loss or damage where there has been no discernable physical loss or damage. This difficulty would be multiplied if claims could be asserted under the CLC Convention for pollution damage outside of territorial waters. Nevertheless, the C.M.I. considered carefully the comments made by the Polish delegation in LEG 48/WP3 dated 2nd March 1982 and at the meeting of the Legal Committee in London on October 5th, 1982, and as a result of deliberations ... within the C.M.I. recommends that definition 6 of Article I of the CLC be revised to read as follows :

#### "6. Pollution Damage" means :

(a) Physical loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, including such loss or damage caused by preventive measures; or

(b) Proven economic loss actually sustained as a direct result of contamination as set out in (a) above, including the costs of preventive measures.

(Note: The C.M.I. is of the opinion that no recovery should be allowed in respect of speculative claims but recognizes that there may be legitimate claims brought in respect of what is sometimes characterized as impairment of the environment. It is thought that subparagraph (b) would cover such legitimate claims.)

Article II of the 1969 CLC should be revised to read as follows :

"This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures wherever taken to prevent or minimize such damage."

(Note: Identical with present wording except for addition of the word "wherever").

The intended result of these suggested revisions is to limit the geographical area for which damage claims can be asserted while adding the broad possibility of asserting claims under the Convention for the costs of preventing impairment of the environment wherever taken, but to exclude purely speculative claims by use of the words "proven economic loss actually sustained as a direct result of" with respect to such claims.

#### C. General Limits of the CLC and Fund Convention

The C.M.I. is of the view that while the amounts available for claimants should be increased to the extent necessary to reflect economic trends since the adoption of the 1969 Civil Liability Convention, the 1971 Fund Convention and the 1976 Protocols thereto, the balance between the CLC and Fund Conventions should not be altered. If a mechanism such as a rapid amendment procedure could be devised that could be used to adjust limits in light of economic trends and other factors, it would not be necessary again to engage in exercises such as this in the foreseeable future.

The C.M.I. generally concurs with the comment contained in paragraph 55 of the LEG 48/6 "that the 1969/71 system was constructed with the objective of maintaining an even balance between the obligations of shipowners and cargo interests ...." and strongly urges that the present balance be maintained. While claims for oil pollution damage will always have to be expressed in terms of "financial damages" (i.e. monetary losses established at a specific point in time, such as the date of the incident), limiting liability to specific monetary amounts established at the date a convention is agreed upon (which may be many years before the date of the incident) causes constant complications. See document A/CN9/2- dated 12th May 1981 by the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) concerning the use of the special drawing right (SDR), already in force for the 1969 CLC, as an international unit of account in conventions which establish limits of liability, and UNCITRAL Report of its 15th Session, paragraphs 51-63. It is important that the "rapid amendment procedure" be only with respect to amounts.

The C.M.I. will not take a position concerning the precise amounts which should be inserted in the revised CLC and Fund Convention. The amounts available to claimants who prove their claims must be increased but the balance of responsibility established in the 1969/71 Conventions as a two-tier system with the shipowner responsible for the lower tier and the oil industry for the upper tier must be maintained. The C.M.I.'s views in this respect coincide with the views expressed in paragraph 7 et seq. of LEG 49/WP.3/Add.1, esp. paragraph 19 in which it was noted that at the Legal Committee meeting of October 4-8 "there was a general desire to retain the

balance of liabilities as currently contained in the 1969/71 system, with appropriate increase in the levels of limitation for both the shipowner and the cargo interests."

#### D. Relief of the Shipowner

It will be recalled that the "roll back" provision (Article 5) of the 1971 Fund Convention was made necessary because the 1969 CLC had greatly increased the shipowner's per ton liability for oil pollution beyond that of the 1957 Limitation Convention for other types of property damage. However, since both conventions are being revised simultaneously, the same "roll back" provision may not be necessary, particularly if the shipowner's liability for oil pollution claims is not greatly in excess of its liability for other types of property damage claims. However, if this is not done, it may be necessary that the "roll back" provision of the Fund Convention should be retained in such a way that the limit of the shipowner's liability after the "roll back" has been accomplished would, however, be coordinated with the limits of 1976 Convention on limitation of liability for maritime claims just as the 1971 Fund Convention was coordinated with the 1957 Limitation Convention.

#### E. Problems posed by Small Ships

The argument advanced by OCIMF that small ships can, on occasion, cause sufficiently large and expensive oil pollution problems so that a mere monetary amount per ton limit would not be adequate to compensate claims is not without merit. However, the argument does not have such validity that it would warrant abandoning the time-honoured and thoroughly tested system for limitation of liability. Further, it could be argued that it is not practical to involve the Fund with respect to relatively minor claims. For these reasons it is the position of the C.M.I. that the solution would be to set a reasonable minimum tonnage.

#### F. Grounds for Exoneration from Liability (Defenses)

Article III of the Civil Liability Convention containing the rule relating to the liability of the shipowner resulted from a compromise after difficult and protracted deliberations. Any attempt to change the substance of this provision is certain to cause difficulties with the ultimate risk of a failure to reach the desired consensus. With respect to Article III Paragraph 2(c) it should be borne in mind that the major claim on account of an oil pollution incident would probably concern clean-up expenses and preventive measures taken by the authorities of the same country that is responsible for the safety of navigation in the area. Consequently, a deletion of the defense contained in Article III Paragraph 2(c) would lead to a multiplication of legal actions, since the shipowner would have to respond in relation to the governmental author-

ties in the first instance, and subsequently would have to institute a recourse action against the same authorities or other authorities of the same country under Article III Paragraph 5. Time has shown that there is ambiguity in Article III 2(c), and that it should be clarified. The alternative revision of Article III 2(c), suggested in Appendix I hereto appears to be the best way to accomplish this :

"No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage :

- (a) . . . .
- (b) . . . .
- (c) Was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority in connection with safety of navigation."

#### G. Channelling of Liability

This concept was put forward initially in order to simplify the bringing of suit for pollution damage and to eliminate the necessity for persons other than the shipowner to be insured against pollution damage. (See Appendix I hereto, a résumé as to how these two Conventions came about). To that purpose, it has been proposed by the French delegation to insert a provision specifying that no claim for pollution damage under this Convention (or even on any other basis) may be asserted against the servants or agents of the owners, the pilot or any other intervening party not belonging to the crew; salvors; the servants of any of these persons and the charterers or operators, unless the damage is the result of personal fault on their part.

The question therefore arises as to whether it is necessary to specify in the Convention that the above mentioned persons cannot be held liable for pollution damages not due to their own personal fault. The C.M.I. is of the view that while it might not be absolutely necessary to do so, it may nevertheless be advisable, in the interest of clarity and intent. See, for example, the report entitled "Marine Salvage in the United States" by the Committee on the National Salvage Posture published by the National Academy of Sciences 1982. The report, (page 99), attached as Appendix II hereto, among other things, recommends that the United States ratify the CLC and Fund Convention and that they be revised specifically "to exempt from liability any person performing salvage operations who discharges oil cargo or bunkers in the prevention of a more serious pollution threat."

A further, and perhaps more basic question arises as to why a bareboat charterer who "mans, victuals and supplies" the vessel and, as "owner pro hac vice" under most maritime law is now as fully liable for damages caused by the vessel as is the registered owner, should not also be fully liable under this Convention. In most instances of bareboat chartered vessels the bareboat

charterer has its insignia on the stacks and so is easily identifiable. There is a growing trend by oil companies to charter rather than own tankers. Whilst where the tankers are time chartered or voyage chartered to the oil company, the charterer should be excluded from liability, it could be agreed that the same does not hold true with respect to a bareboat charterer.

Notwithstanding the conceptual attractiveness of including a bareboat charterer within the definition of owner, nevertheless the C.M.I. is of the view that this should not be done for the following reasons :

- (a) The registered owner can protect himself against any liabilities he may incur by including in the bareboat charter provisions satisfactory to him relating to insurance of the vessel ;
- (b) To avoid the necessity of filing multiple certificates of financial responsibility ;
- (c) To avoid excessive and duplicative administrative burdens on the part of governmental authorities.

By specifically providing that no claims for oil pollution damage can lie against "any charterer howsoever described" the revised CLC would eliminate the risk that a bareboat charterer could be held liable without limit for such damage.

Accordingly, it is suggested that Article III (4) of the CLC be revised to read as follows :

"No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.

Subject to the provisions of Article III (5), no claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against :

- (a) The servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) The pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) Any operator or manager, any charterer, howsoever described including any bareboat charterer;
- (d) Any person performing salvage operations with the consent of the owner ;
- (e) Any person performing salvage operations on the instructions of a competent public authority;
- (f) Any person taking preventive measures;
- (g) All servants or agents of persons mentioned in sub-paragraphs (c), (d), (e) and (f)

unless the loss resulted from their personal \*) act or omission, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result." \*\*)

#### H. Treaty Law Questions

Of the present approaches being actively considered, the C.M.I. favours the "phased-in" approach (see LEG 49/3/9 and annexes thereto and also LEG 49/3/4) particularly if the revisions mainly concern the amounts of compensation. The "phased-in" approach, has the advantage that in general it avoids the problem of it becoming necessary under some circumstances for a shipowner to establish separate funds in different jurisdictions. Also the "phased-in" approach maintains the balance, which the C.M.I. regards as being of utmost importance, between cargo and vessel interests. The C.M.I. agrees with comment A(1) in LEG 49/3/4 that any requirement to denounce the old Fund Convention before the revised Fund Convention enters into force would be unacceptable because such a requirement could result in a reduction (rather than an increase) in the total compensation available to plaintiffs. The C.M.I. heartily confirms its support of the general position expressed in A of LEG 49/3/4 and agrees in particular with A (iii) of that document which reads as follows :

"If the revised Fund Convention is to be economically viable, it could in no circumstances be brought into force until there is an adequate basis of contributing oil to finance increased levels of compensation. The revised Fund Convention could, however, be brought into force somewhat earlier if, during an initial period, it did not operate in competition with the old Fund but rather as a supplementary source of compensation. In general, the amount of contributing oil nece-

ssary to bring the revised Fund into force depends on whether it is to function as a separate or supplementary Fund. "

The CMI recommends that the revised Fund Convention should not operate parallel with the old Fund, but rather as a supplementary source of compensation. The CMI concurs with the comments in Paragraph 26 of that paper that, although the "phased-in" approach might at first sight appear to be complicated, it would actually be quite simple in operation.

If, however, the revisions go greatly beyond the amounts of compensation (for example, if the scope of the Convention were to be extended to cover non-persistent oils), the C.M.I. might see merits in the "delayed denunciation" system. The "delayed denunciation" system avoids difficulties of this sort, but may result in a delayed availability of increased compensation. Both the "phased-in" approach and the "delayed denunciation" system safeguard the interests of Fund Member States as well as of those States which do not intend to ratify the Fund Convention in either its original or its revised version.

To the C.M.I. these two solutions to the treaty law problems arising from the revision of the CLC and the Fund Convention seem to have advantages over the other solutions discussed in the Legal Committee both under legal-technical aspects as well as under economic aspects.

- 
- \*) The C.M.I. suggests that the word "personal" be added in the interest of clarity and in order to conform with other conventions such as Article IV of the 1976 Convention on Limitation of Liability.
  - \*\*) Changes from the French draft are underlined.

## Appendix I

### BACKGROUND OF THE CIVIL LIABILITY AND FUND CONVENTIONS

There are a number of reasons for the present move to revise the Civil Liability ("CLC") and Fund Conventions, but the main reason is a consensus that the amount of money available under the rules of these Conventions as they exist at present may be insufficient to provide adequate compensation for preventive measures and other damage, including clean-up costs, in cases of serious oil pollution.

While there is general agreement on the need to increase the amount available to meet the cost of oil pollution, controversy centres on how that can be done : how should the total burden be split between the shipping industry and the oil industry ?

The history of these two Conventions is not without some relevance in any consideration of this question.

These two Conventions were a direct consequence of the loss of the "Torrey Canyon" which went aground on March 19, 1967 on Pollard Rock which lies off the English coast between the Isles of Scilly on the West and Lands End on the East. Oil from the "Torrey Canyon" extensively polluted the shores of the United Kingdom and France.

The British Government asked the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) to study the problems exposed by the "Torrey Canyon" disaster and to recommend solutions.

The Council of IMCO met in Extraordinary Session on May 4, 1967. Recognising

that some of the problems were essentially legal in character, an ad hoc Legal Committee was established which met for its first session on June 21 and 22, 1967.

By the time of its second session in November 1967 the ad hoc Legal Committee had become a permanent organ of IMCO.

Also in May 1967 the Comité Maritime International, (C.M.I.), appointed an International Sub-Committee with Lord Devlin as Chairman to study the problems posed by the "Torrey Canyon" disaster. C.M.I. applied for and was granted consultative status by IMCO, and thus began the close co-operation and consultation between these two organisations which has persisted ever since. The system of maritime law which prevailed up to 1969 had been reasonably adequate to deal with the ordinary maritime casualty, but the loss of the "Torrey Canyon" demonstrated that the ordinary rules of maritime law might no longer be adequate to provide a satisfactory remedy for victims of oil pollution on a massive scale. In maritime law, as a general rule, the liability of a ship-owner is based on fault, but oil pollution might occur without any fault on the part of the carrying tanker. A tanker might be involved in a collision with a dry cargo ship in circumstances in which the dry cargo ship is alone to blame.

The claim of a victim of oil pollution might be defeated by the application of the principle that damage must not be too remote from the negligent act upon which the claim is based. In certain circumstances a Court might hold that the proximate cause of the damage suffered was the action of the wind and waves and not the negligent act which caused the oil to be discharged into the waters in the first place.

There was then some doubt as to whether a State had a legal right to claim for clean-up costs incurred on behalf of others, e.g., hoteliers, and indeed there was considerable doubt as to the Coastal States' jurisdiction over torts committed outside its territorial waters.

The right of the shipowner to limit his liability is also a feature of maritime law. Limits that might be adequate to apportion the risks between the parties to the maritime adventure seemed to many to be inappropriate in the case of oil pollution. The victims of oil pollution in some circumstances might be unable to recover adequate compensation because the limits of liability were too low.

The difficulty of obtaining security for a claim within the jurisdiction of a State wherein the damage occurred presented a further problem. A ship is a highly moveable piece of property. The prospect of being obliged to chase the offending ship, or another asset of the shipowner, around the world to obtain security was unacceptable to Governments. These were some of the problems for

which the delegates to the International Legal Conference on Marine Pollution Damage 1969 had to find a solution.

The Conference, which was organised by IMCO, met in Brussels from November 10-29, 1969. The two fundamental issues upon which the Conference had to reach a decision were : (a) the nature of liability, and (b) the party who should bear that liability. States which had coastlines particularly vulnerable to oil pollution demanded a legal remedy which would ensure that they could recover clean-up costs and compensation for damage to resources within their territory, including their territorial seas. Nothing short of strict, if not absolute, liability could effectively guarantee such a remedy, but on whom should such liability rest ? Maritime states with large tanker fleets demanded that if the ship were to be liable, such liability be based on fault. These states were prepared to consider a system of strict or absolute liability only if that liability were placed on cargo.

By Monday, November 17, 1969, the possibility of obtaining a Convention acceptable to two-thirds of the delegations present looked rather remote. Many delegations had become convinced that only a system of strict liability would provide an adequate remedy. Many doubted the feasibility of establishing an oil pollution compensation fund based on a levy on cargoes of persistent oil moving on the oceans of the world. A Working Group had been set up to consider this concept during the Conference, but it was obvious that it would not be able to complete its work in the time available. The deadlock eventually was broken on November 24, 1969 when a compromise was reached : liability was placed on the ship. Liability under the Convention is strict, subject to a very limited number of exceptions set out in Article 3.2. As an agreed and essential part of the compromise the Conference adopted a resolution calling for an International Legal Conference not later than 1971 to consider and adopt a new compensation scheme taking into account as a foundation the following principles:

" 1. Victims should be fully and adequately compensated under a system based on the principle of strict liability.

2. The Fund should in principle relieve the shipowners of the additional financial burden imposed by the present Convention. " (i.e., the CLC).

In due course another Diplomatic Conference convened by IMCO met at Brussels between November 28 and December 18, 1971. This produced the Fund Convention which provides for the establishment of an International Fund financed by contributions from persons in contracting States who, in a particular calendar year, receive in total quantities exceeding 150,000 tons of contributing oil, which means crude oil and fuel oil as defined in the Convention. The Convention contains detailed provisions

relating to administrative matters and the method of assessing the amount of annual contributions.

The preamble to the Fund Convention specifically states that "the economic consequences of oil pollution damage resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships should not exclusively be borne by the shipping industry but should in part be borne by oil cargo interests".

It goes on to refer to "the need to elaborate a compensation and indemnification system supplementary to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage with a view to ensuring that full compensation will be available to victims of oil pollution incidents and that ship-owners are at the same time given relief in respect of the additional financial burdens imposed on them by the said Convention."

The International Oil Pollution Compensation Fund now provides compensation for oil pollution damage up to 45,000,000 SDR (about \$54,000,000 as at the time of writing). The liability of the Fund is secondary. The primary liability rests on the vessel, and that liability is strict. The system of liability and the system of limiting and channelling the liability established under the CLC and the Fund Conventions constituted a fairly radical departure from the traditional principles of maritime law. To some extent this departure from the traditional principles was due to the fact that, as mentioned, many of the delegates at the two Conferences which drafted these Conventions doubted the feasibility of establishing an Oil Pollution Compensation Fund based on a levy on oil cargoes moving across the oceans of the world.

The system of compensation for oil pollution damage now consists not only of CLC 1969 and the Fund 1971, but includes also Tovalop 1969 and Cristal 1971. Both of these voluntary schemes, Tovalop and Cristal, came into existence on the initiative of the oil industry, either in its capacity as shipper or owner of oil on the one hand, or in its capacity as owner or charterer of tankers on the other.

There is general agreement that the amount available as compensation for oil pollution must now be increased, but the reason why primary liability for the cost of oil pollution was placed on the vessel rather than on the oil industry must be clearly understood.

Risk of oil pollution can be considered to be due either to the method of transportation or to the specific nature of the product carried. If pollution damage had been considered to be the result of a navigational incident, channelling of liability towards the shipowner logically should have been grounded on fault, ("subjective") whereas if pollution damage had been considered to be due to the dangerous nature of the

cargo, the basis of liability should have been strict ("objective") and should have rested on the owner of the cargo. Although the distinctions between "subjective" and "objective" liability may be theoretical and abstract, it is helpful to keep them in mind.

The 1969 Convention chose to attribute the risk of pollution damage to the transporter of the product (the preamble to the Convention states that it was created because the Parties were "conscious of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk") but made the basis for liability "strict" or "objective", even though historically such liability had been based on fault.

Everyone recognized that it was necessary clearly to channel pollution liability in order to assist victims. But, as discussed above, the answer to the question, "to whom must this liability be channelled - ship or cargo?" was not so clear-cut.

It was essentially for practical reasons that the CLC provided for initial liability of the shipowner. Placing liability on cargo would have made it difficult for victims to locate the responsible party, whereas it is comparatively easy to find and to sue the shipowner. Indeed, since a Bill of Lading is a negotiable document, ownership of cargo can pass from hand to hand during the voyage. Additionally, a ship can carry cargoes belonging to several owners, or carry cargoes belonging to several charterers, sometimes putting them in the same tank. Such a situation would have necessitated a clause providing for joint liability of the cargo owners or charterers which would further have complicated negotiations for the carriage.

While all these practical considerations were essential in the choice of the shipowner as the entity to which liability was channelled, there were other rationales given for the choice, the principal one being that responsibility should lie upon the entity which has the best means of avoiding the incident. In marine pollution cases this would be the vessel owner. Channelling of liability toward the shipowner was argued to have an aspect of prevention because it is an encouragement to due diligence and prudence. Because oil pollution damage in the course of a voyage could occur in a jurisdiction other than that of the destination of the petroleum being carried, so that it would be difficult to obtain jurisdiction over the cargo owner, cargo liability would have posed more problems for the victim than does ship liability. Further, it was agreed, the carrier was in the best position to bear any risk because it could contain the most comprehensive insurance at the least cost.

In short, the general principle of this system of liability is that the victims were not (in order to commence suit) obliged to examine the details of

contractual relationships to which they were strangers. Victims, knowing that a vessel had spilled petroleum which caused them damage, would conclude that the vessel should indemnify them.

In most cases of marine oil pollution there was fault on the part of the shipowner or on the part of his servants or agents. If the ship's liability for oil pollution had to be based on fault, even with the right to limit liability, that liability would still be high. The limit of liability for a tanker of 150,000 tons gross under the Limitation Convention 1976 would be 16,733,500 SDR (about \$20,000,000). The present limit for such a tanker under CLC is 14,000,000 SDR (about \$16,800,000).

If the primary liability for oil pollution had been channelled towards the Fund, with the ship's liability for oil pollution based on fault and limited under the Limitation Convention 1976, the burden might have been more equitably divided between the oil industry and the shipping industry. Under such a system of compensation the International Oil Pollution Compensation Fund having compensated the victims of oil pollution would have been able to recover a substantial portion of its outlay from a negligent shipowner.

Since liability of a ship for other types of damage is based on fault, it is difficult to rationalize strict liability for oil pollution damage, or to justify higher limits for oil pollution than for other types of damage caused by a vessel. A ship which through fault causes oil pollution damage should certainly be answerable for its fault, but it should be answerable in precisely the same way and to the same extent that it is answerable for other types of damage. The doubts which caused a departure from these principles in 1969 were laid to rest by the establishment of the International Oil Pollution Compensation Fund. Channelling primary liability for oil pollution damage toward that Fund would have given victims of oil pollution an accessible and convenient remedy and the cost of providing that remedy would have been mitigated by recoveries the International Fund could then obtain from negligent shipowners.

Nonetheless, it is too late in the day to re-argue matters which now have been resolved. Rightly or wrongly, initial and strict liability was placed on the vessel owner as the compromise result of hard fought battles. But it must be borne in mind that an essential element in that compromise was the effort to develop the Fund Convention. The balance achieved by those two conventions must be maintained.

## Appendix II

-99-

**RECOMMENDATION:** The United States should amend domestic laws to absolve salvors from civil penalties for pollution that occurs as the result of prudent professional salvage activities. The language for the provision might be patterned from Annex I, Regulation 11(c) of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL)<sup>x/</sup> so that discharges which are "for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution" will not result in a civil penalty.

**RECOMMENDATION:** The U.S. should ratify the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC) and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention). When it notifies the parties to the conventions of its ratification, it should also file a memorandum suggesting desirable amendments including, but not limited to, the following :

- The CLC should be amended to exempt from liability any person performing salvage operations who discharges oil cargo or bunkers in the prevention of a more serious pollution incident.
- The liability limits should be substantially increased both for ship-owners under Article V of the CLC

and for the fund under Article 4 of the Fund Convention.

Should such amendments not be forthcoming after a reasonable period of time, the U.S. should renounce the treaty.

In order to protect the environment and the public, the U.S. Government has clear authority to take over and save marine casualties or threatened accidents when the operator of the vessel does not do so. The implementation of this authority most appropriately lies with the Coast Guard, since its missions of saving lives and controlling marine pollution require it to maintain marine operational capability throughout U.S. offshore waters. The Coast Guard should maintain an oversight interest in responding to marine casualties.

<sup>x/</sup> Annex I, Regulation 11(c) of MARPOL provides that penalty requirements concerning the control of discharge of oil, in general (Regulation 9), and in special areas (Regulation 10) "shall not apply to : . . . (c) the discharge of substances containing oil, approved by the Administration /the Government of the State under whose authority the ship is operating/, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated that the discharge will occur."

## Next Meetings

The annual regular Assembly for the current year will meet at Venice FONDAZIONE GIORGIO CINI on Thursday 2 June, 1983. Details and agenda of this meeting will be sent to the Member Associations in due course.

The Executive Council will meet at 17Hrs on Sunday 29 May, 1983 at Venice. The exact venue and the agenda will be indicated to the Members of the Executive Council well in advance. Another meeting of the Executive Council is scheduled for Thursday 2 June, 1983 after the meeting of the Assembly.

The CMI Colloquium on Bills of Lading will take place at the FONDAZIONE GIORGIO CINI at Venice, from Monday 30 May until and included Wednesday 1st June, 1983.

## Brussels' Conventions

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE BRUSSELS INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

### RATIFICATION BY THE NETHERLANDS

In a communication the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on 20 January, 1983 the instrument of ratification of the Netherlands has been deposited in respect of :

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS  
SIGNED AT BRUSSELS ON 10 MAY, 1952

This ratification contains the following reservations formulated in accordance with Article 10, paragraphs (a) and (b) (free translation from the original french)

- the provisions of the above Convention are not applied to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraph o) and p) of Article 1, to which the domestic law of the Netherlands will apply,  
and
- the provisions of the first paragraph of Article 3 do not apply to the arrest of a ship within the jurisdiction of the Netherlands for claims set out in Article 1, paragraph q).

## Prochaines réunions

L'Assemblée annuelle et statutaire pour l'année en cours se réunira à Venise à la FONDAZIONE GIORGIO CINI le mercredi 2 juin 1983. L'ordre du jour ainsi que d'autres détails de cette assemblée seront annoncés aux Associations Membres en temps utile.

Le Conseil Exécutif se réunira à Venise le dimanche 29 mai 1983 à 17h. Le lieu ainsi que l'ordre du jour seront annoncés aux membres du Conseil Exécutif très prochainement. Une deuxième réunion du Conseil Exécutif est prévue pour le jeudi 2 juin 1983 après la réunion de l'Assemblée.

Le Colloque du CMI sur les connaissances aura lieu à Venise à la FONDAZIONE GIORGIO CINI du lundi 30 mai au mercredi 1er juin 1983 inclus.

## Conventions de Bruxelles

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

### RATIFICATION PAR LES PAYS-BAS

Suivant une communication du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, le 20 janvier 1983 a été déposé l'instrument de ratification des Pays-Bas pour le Royaume en Europe et les Antilles néerlandaises, concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER, SIGNEE A BRUXELLES, LE 10 MAI 1952

Cet instrument de ratification est accompagné des réserves suivantes, formulées conformément à l'article 10, paragraphes (a) et (b) :

- les dispositions de la Convention précitée ne sont pas appliquées à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux alinéas o) et p) de l'article 1, saisie à laquelle s'applique la loi néerlandaise ; et
- les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 ne sont pas appliquées à la saisie pratiquée sur le territoire du Royaume des Pays-Bas en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

This Convention will enter into force as regards the Netherlands on 20 July, 1983, according to its Article 14 b).

RATIFICATION BY THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT

In a communication the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on 31 January, 1983 the instrument of ratification of the Arab Republic of Egypt has been deposited in respect of the

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

In accordance with the provisions of Article 13,2 of the Protocol, this Convention will enter into force as regards the Arab Republic of Egypt on 30 April, 1983.

On the other hand the Arab Republic of Egypt declares in the instrument of ratification not being bound by Article 8 of the Protocol (this declaration is made in pursuance of Article 9,1 of the Protocol).

Cette Convention entrera en vigueur à l'égard des Pays-Bas le 20 juillet 1983, conformément à son article 14 b).

RATIFICATION PAR LA REPUBLIQUE ARABE D'EGYPTE

Suivant une communication du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, le 31 janvier 1983 a été reçu l'instrument de ratification de la République Arabe d'Egypte relatif au

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

Conformément à son article 13,2 ce Protocole entrera en vigueur à l'égard de la République Arabe d'Egypte le 30 avril 1983.

D'autre part, la République Arabe d'Egypte déclare dans son instrument de ratification qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 dudit Protocole (cette déclaration est faite en vertu de l'article 9,1 du Protocole).

**10th Annual Meeting and Conference of The Maritime Law Association of Australia & New Zealand**

The 10th Annual Meeting and Conference of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand will be held at Sydney from Sunday 25 September to Wednesday 28 September, 1983.

Eminent speakers from various countries will present papers on a comprehensive range of subjects including "Bills of Lading - Current Problems", "The New Hull Clauses", "C.M.I. its Past Achievements and Expectations", "International Regulation of Merchant Shipping", "Industrial Relations on the Waterfront" and "Cargo Damage and Liability Problems in Multi Modal Transport".

The venue will be The Sebel Town House, 23 Elizabeth Bay Road, Elizabeth Bay, Sydney. Details regarding registration and accommodation may be obtained from the Conference Secretary :

Stuart Hetherington,  
GPO Box 713,  
SYDNEY, N.S.W. 2001, AUSTRALIA  
Telephone: (02) 221 2366  
Telex: AA23167

La 10ème Assemblée annuelle et Conférence de l'Association de Droit Maritime d'Australie et de Nouvelle Zélande se tiendra à Sydney du dimanche 25 septembre au mercredi 28 septembre 1983.

D'éminents orateurs venant de différents pays feront des conférences sur des sujets intéressants comprenant "Bills of Lading - Current Problems", "The New Hull Clauses", "C.M.I. its Past Achievements and Expectations", "International Regulation of Merchant Shipping", "Industrial Relations on the Waterfront" and "Cargo Damage and Liability Problems in Multi Modal Transport".

La réunion aura lieu à "The Sebel Town House", 23 Elizabeth Bay Road, Elizabeth Bay, Sydney. Les détails concernant l'enregistrement et le logement peuvent être obtenus auprès du Secrétaire de la Conférence: Stuart Hetherington,  
GPO Box 713,  
SYDNEY, N.S.W. 2001, Australia  
téléphone: (02) 221 2366  
telex :AA23167.

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

June, 1983

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL —

Juin, 1983

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## The CMI Colloquium on Bills of Lading in Venice 30 May - 1 June, 1983

The ocean bill of lading has always been an extremely important document in international trade. Nevertheless, many problems are connected with the use of bills of lading. Owing to its character of a negotiable - or at least "quasi-negotiable" - document it has unfortunately also been used as a tool in fraudulent transactions, particularly because of the practice to issue bills of lading in several originals. Last, but not least, owing to reduced transit times in maritime carriage and slow mail service, the bill of lading system is close to collapse where goods arrive at destination before bills of lading. These were the main problems discussed during the Colloquium.

Prominent speakers under the chairmanship of the President of the CMI, Professor F. Berlingieri, and with Sir Antony Lloyd as General Rapporteur, had explained the general background in papers distributed to the participants in advance. Professor P. Bonnassies of Marseille gave a general background to the origin and subsequent development of the bill of lading system, while Professor J. Schultsz of Amsterdam and Mr R G L Thomas of London explained some common frauds in connection with the use of bills of lading and the problem where goods were delivered without production of the bill of lading. The latter problem was more specifically dealt with by Professor F. Boneilli of Genoa and by Mr P. Gram of Oslo who specifically explained a possible solution - particularly in the oil trade - by the registration of the original bills of lading by a central organization holding them in trusteeship for the party concerned. Finally, Professor K. Gronfors of Gothenburg dealt with new documentary practices, particularly the switch from the negotiable bill of lading to the non-negotiable liner or sea waybill.

By dividing the participants in four working groups under the chairmanship of the speakers a thorough discussion was possible on most of the relevant problems. As a result, the Colloquium adopted eight recommendations which were subsequently approved by the CMI Assembly.

1. The practice of issuing bills of lading in sets of two or more originals should cease.
2. The practice of carriage of a negotia-

ble bill of lading on board and delivery of cargo against that bill of lading involves serious risks.

3. The practice of issuing a bill of lading when a negotiable document is not required should be discouraged.
4. Uniform rules for incorporation in sea waybills should be prepared and their adoption encouraged.
5. It is re-affirmed that clean bills of lading should never be issued against letters of indemnity and bills of lading should never be incorrectly dated.
6. An agreement should be reached with ICC as to claused bills of lading which will not prevent the bill of lading to be accepted by banks as clean.
7. Banks should be encouraged to warn their customers of the risk of fraud under documentary letters of credit and advise them on suitable precautions.
8. The name of the person under whose authority the bill of lading is issued should appear in the bill of lading.

With respect to the first two recommendations the Colloquium could not find any real practical need for maintaining the practice - or rather malpractice - to issue bills of lading in more than one original. In particular, keeping one original onboard the ship and tendering that original to someone at destination would at best upset the very function of a negotiable transport document which is to enable transfer of property while the goods are being carried by sea and, at worst, engage the shipowner in a heavy liability where the bill of lading by mistake was tendered to the wrong party. But, even more important, in the great majority of cases a bill of lading is not necessary at all. As has been said, its main function is to enable the goods to be sold in transit by the transfer of the very document from one party to another. This is only required with respect to bulk commodities and very seldom, if ever, with respect to general cargo. In the debate it was suggested that shipping

lines should charge a considerable amount for bills of lading - particularly if requested in several originals - in order to discourage merchants from requesting bills of lading where this was not absolutely necessary. Such charges may well be required only because of the additional costs and risks which the bill of lading system carries with it.

As a result of the fourth recommendation to prepare uniform rules for sea waybills, the Executive Council of the CMI decided to form a working group under the chairmanship of Professor Kurt Grönfors, Gothenburg.

With respect to recommendations 5-7 the Executive Council thought that a co-operation with ICC would be appropriate. In spite of the very firm recommendation that clean bills of lading should never be issued against letters of indemnity, since this would always mean withholding relevant information from the knowledge of the consignee, it will be very difficult to cause the present mal-practice to be discontinued. To a certain extent this depends upon the attitude of banks to treat any notation on the bill of lading as a reason for not paying the seller under documentary credit transactions. Although considerable progress has

already been made in the ICC Rules on documentary credits (art.18) - which provides that the bill of lading should be accepted as clean, provided it has no superimposed clause or notation which expressly declares a defective condition of the goods and/or the packaging - and by listing such clauses which should not make the bill of lading unclean (ICC booklet 283), the Executive Council of the CMI decided to offer its cooperation to the ICC in order to explore whether more could be done in this respect. Such a co-operation will also be offered with respect to finding suitable guidelines in order to counter-act fraud in connection with documentary credit transactions.

The difficulties to find the liable carrier where two or several parties participate in maritime carriage of goods - shipowners, demise-, time-, voyage charterers or freight forwarders - are well-known in maritime law. The present mal-practice to blur the issue by various techniques - in particular demise- and identity of carrier clauses in bills of lading - should be discontinued by clearly naming the person under whose authority the bill of lading is issued.

Jan Ramberg.

## CMI Assembly 2 June, 1983 Venice

### Attending - Présents

#### OFFICERS

President Président	:	Francesco Berlingieri
Honorary Vice-President Vice-Président d'Honneur	:	Kaj Pineus
Vice-Presidents Vice-Présidents	:	William Birch Reynardson Tsuneo Ohtori Dr.A.Kolodkin Niall McGovern Dr.José Domingo Ray
Secretary General Executive Secrétaire Général Exécutif	:	Jan Ramberg
Executive Council Conseil Exécutif	:	Roland Chauvin Hrvoje Katić John C.Moore Dr.Hans G.Röhreke J.C.Schultsz
Secretary General Administrative and Treasurer Secrétaire Général Administratif et Trésorier	:	Henri Voet

#### DELEGATES

ARGENTINE	:	José Domingo Ray (*)
BELGIQUE	:	Jean Van Ryn
CANADA	:	William Tetley Roland Chauvin (*) Trevor H. Bishop

#### DELEGUES

COLOMBIA	:	Guillermo Sarmiento
CZECHOSLOVAKIA	:	dr.jur.Bohuslav Klein
DENMARK	:	Bent Nielsen
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK	:	Ralf Richter
DEUTSCHLAND BUNDESREPUBLIK	:	Dr.Hans Georg Röhreke (*) Dr.Bernd Kröger
FRANCE	:	Jacques Villeneau Prof. Bonassies
GREAT BRITAIN	:	Lloyd Watkins Charles Goldie
GREECE	:	Jean Perrakis
IRELAND	:	J.Niall McGovern (*)
ITALIE	:	Giorgio Berlingueri
JAPAN	:	Prof. Ohtori Akira Takakuwa
NETHERLANDS	:	Jan C.Schultsz (*)
NIGERIA	:	Fola Sasegbon
NORWAY	:	Hans Peter Michelet
PHILIPPINES	:	Eugene A.Tan
POLAND	:	Michael Rzeszewicz
SWEDEN	:	Per-Erik Hedborg Claës Palme
U.S.A.	:	Gordon Paulsen John C.Moore (*) Graydon S.Staring John W.Sims Herbert M.Lord F.L.Wiswall James F.Moseley Walter Carroll Jr.
U.S.S.R.	:	Dr.Kolodkin (*) Kokin
VENEZUELA	:	Luis Cova Arria
YUGOSLAVIA	:	Prof.Velimir Filipović Dr.Hrvoje Kačić (*)

(\*) Also mentioned in the list of officers

(\*) Déjà mentionné dans la liste des membres du Bureau.

#### 1. Members

The Assembly decided to delegate to the Executive Council to accept the Maritime Law Association of Iceland as a new member of the CMI.

The following were with acclamation elected new titulary members of the CMI :

Belgium : Mr.Leo Delwaide  
Mr.Henri Voet,Jr

Canada : Mr.R.Simpson

Great Britain : Mr.B.J.Brooke-Smith  
Mr.R.M.L.Duffy  
Mr.C.W.H.Goldie  
Mr.N.G.Hudson  
Mr.N.M.Hudson

Peru : Mr.Percy Urday

U.S.A. : Mr.Graydon S.Staring  
Mr.Francis J. O'Brien

#### 1. Membres

L'Assemblée a délégué au Conseil Exécutif la tâche d'accepter l'Association Islandaise de Droit Maritime comme Association Membre du CMI.

Les personnes suivantes ont été élues membres titulaires du CMI :

Belgique : Mr. Leo Delwaide  
Mr. Henri Voet jr.

Canada : Mr. R.Simpson

Grande Bretagne : Mr.B.J. Brooke-Smith  
Mr.R.M.L. Duffy  
Mr.C.W.H. Goldie  
Mr.N.G. Hudson  
Mr.N.M. Hudson

Peru : Mr. Percy Urday

U.S.A. : Mr.Graydon S.Staring  
Mr.Francis J.O'Brien

## 2. Decisions following the Venice Colloquium.

The eight recommendations adopted by the Colloquium were unanimously approved by the Assembly. \*

In view of the suggestion which was made in one of the working groups during the Colloquium to initiate a study on documentary procedures relating to carriage of petroleum products, the Assembly decided to refer to the Executive Council the question whether a study should be initiated on that subject. The President informed the Assembly of the prior decision of the Executive Council to appoint a working group in order to prepare a draft report on the structure of sea waybills, including guidelines for their use, and to contact the ICC with an offer of cooperation on the subjects of clean bills of lading and fraud in connection with documentary credits.

## 3. Work in progress

Mr. G. Paulsen, New York, reported on the appreciation of IMO's Legal Committee of the CMI work and then introduced the position paper on the definition of "oil pollution damage" elaborated by an ad-hoc working group in connection with the Colloquium. (\*) The Assembly approved the draft position paper authorizing the President to make any minor changes after consultation with Mr. Paulsen following any comments from the Soviet Maritime Law Association, which, in such case, should be conveyed soonest to the President.

### a. Revision of Brussels Maritime Law Conventions

The President reminded the Assembly of his letter to the Presidents of the member associations inquiring about the reason why all or some of the maritime law conventions had not yet been ratified by their respective countries.

### b. Maritime liens and mortgages

The Assembly approved the proposal of the Executive Council that a copy of the CMI report should be sent to IMO and UNCTAD. Further, the Assembly approved the proposal of the Executive Council:

- that two international sub-committees be formed, one on maritime liens and mortgages and one on arrest of ships

\* Please refer to the article on the Venice Colloquium.

(\*) This Position Paper has been mailed by the President of the C.M.I. to the Secretary General of IMO on 9 June, 1983. The text of it is copied hereafter in this NEWS LETTER.

## 2. Decisions suite au Colloque de Venise

Les huit recommandations adoptées par le Colloque ont été approuvées à l'unanimité par l'Assemblée (\*)

Prenant en considération la proposition faite au sein d'un des groupes de travail pendant le Colloque d'amorcer une étude des documents susceptibles d'être utilisés en ce qui concerne le transport de produits pétroliers, l'Assemblée décida de s'en remettre à la décision du Conseil Exécutif quant à l'opportunité d'une étude à ce sujet. Le Président informa l'Assemblée que le Conseil Exécutif avait déjà pris la décision de désigner un groupe de travail chargé de préparer un projet de rapport sur la structure des "sea waybills" (lettres de voiture pour la navigation maritime) ainsi que sur la ligne de conduite à suivre pour leur emploi; il a également décidé que des contacts seraient pris avec la CCI pour offrir de coopérer dans l'étude du "connaissance net" et de la fraude en la matière du crédit documentaire.

### 3. Travaux en cours

Monsieur G. Paulsen, de New York, fit rapport sur la satisfaction exprimée par le Comité Juridique de l'OMI à propos du travail fourni par le CMI: il présenta ensuite le papier de prise de position sur la définition "dommages par pollution" établi par un groupe de travail ad hoc pendant le Colloque. (\*) L'Assemblée approuva le projet de papier de prise de position. Elle autorisa le Président à y apporter quelques corrections mineures en consultation avec Mr. Paulsen et pour tenir compte des commentaires à faire éventuellement par l'Association Soviétique de Droit Maritime, commentaires qui devraient lui être soumis dans les plus brefs délais.

### a. Revision des Conventions de Bruxelles.

Le Président rappelle à l'Assemblée la lettre qu'il a adressée aux Présidents des Associations Membres leur demandant de lui faire connaître les raisons pour lesquelles certaines conventions de droit maritime n'avaient pas encore été ratifiées par leurs pays respectifs.

### b. Priviléges et Hypothèques maritimes

L'Assemblée accepte la proposition du Conseil Exécutif qu'une copie du rapport du CMI soit envoyée à l'OMI et à CNUCED. En outre, l'Assemblée accepte les propositions suivantes du Conseil Exécutif:

- que deux commissions internationales soient créées, la première concernant les priviléges et hypothèques maritimes et la seconde concernant la saisie des navires;

(\*) Veuillez vous référer à l'article concernant le Colloque de Venise.

(\*) Ce Papier de Prise de Position a été envoyé par le Président du CMI au Secrétaire Général de l'OMI en date du 9 juin 1983. Son texte est reproduit par la suite dans ce NEWS LETTER.

- and that these subjects should be placed on the agenda of the Lisbon Conference, scheduled to the latter half of May 1985.

As chairman of these international sub-committees were appointed the President himself for the committee on maritime liens and mortgages and Mr.A.Phillip (Copenhagen) for the committee on arrest of ships.

Mr. Frank Wiswall, the President of IMO's Legal Committee, expressed IMO's and his appreciation of the valuable work of the CMI and thanks in particular to the President, Professor Francesco Berlingieri, Professor Jan Schultsz and Mr.Gordon Paulsen in presenting the CMI work to IMO's Legal Committee. He further informed that a diplomatic conference would take place in London starting April 30, 1984 and continue for four weeks. The September meeting 1983 of IMO's Legal Committee will prepare the texts for the diplomatic conference. It was expected that the diplomatic conference would first deal with the convention relating to the carriage of hazardous and noxious substances (HNS) and subsequently with the revision of the Civil Liability for Oil Pollution (CLC) and Fund conventions.

In the subsequent work of IMO's Legal Committee the revision of the 1910 Salvage Convention would be given first priority and IMO's Legal Committee would base its work on the CMI Montreal draft. Then, IMO's Legal Committee would deal with maritime liens and mortgages and arrest of ships. It was rather a coincidence that both IMO and UNCTAD had this latter subject on their agenda. The organizations are now in consultations with each other to decide on the future work in this respect. The 52nd session of IMO's Legal Committee (September 1984) may treat both salvage and maritime liens and mortgages. A diplomatic conference 1986 or 1987 to deal with both these subjects is foreseeable.

He finally informed that a decision has been taken to reduce the number of meetings of IMO's Legal Committee and that this would lead to an even greater need for continuing the fruitful cooperation with the CMI

The Assembly expressed its appreciation and thanks to Mr.Wiswall for the information given.

c. 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

The President urged the Maritime Law Associations to exercise their utmost influence on their respective governments to ratify the 1976 convention. He further informed that IMO would make a similar approach to the respective governments.

- que les deux sujets ci-dessus soient mis à l'ordre du jour de la Conférence de Lisbonne, prévue pour la seconde quinzaine du mois de mai 1985.

Comme présidents de ces deux commissions internationales furent désignés le Président du CMI pour les Priviléges et hypothèques maritimes et Mr.Allan Philip (Copenhague) pour la saisie des navires.

Mr. Frank Wiswall qui préside le Comité Juridique de OMI, exprima l'appréciation de OMI et la sienne pour les travaux de qualité fournis par le CMI et remercia tout particulièrement le Président Francesco Berlingieri, le professeur Jan Schultsz et Mr.Gordon Paulsen pour avoir présenté ces travaux au Comité Juridique de OMI. Monsieur Wiswall informa l'Assemblée qu'une Conférence Diplomatique aura lieu à Londres à partir du 30 avril 1984; elle durera quatre semaines. La réunion du Comité Juridique de OMI prévue pour septembre prochain s'occupera de la préparation des textes à soumettre à cette Conférence diplomatique. Il est également prévu que la conférence diplomatique traitera en premier lieu de la convention relative au transport par mer de substances nocives et dangereuses (HNS) et ensuite de la révision de la Convention sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et de la Convention sur le Fonds. Ultérieurement le Comité Juridique de OMI donnera priorité à la révision de la Convention sur l'Assistance de 1910 et se basera pour ses travaux sur le projet de Convention élaboré par le CMI à Montréal. Le Comité Juridique de OMI entreprendra par la suite une étude sur les priviléges et hypothèques maritimes ainsi que sur la saisie des navires. C'est par pure coïncidence que OMI et CNUCED ont inscrit ce dernier sujet en même temps à leur ordre du jour. Ces deux organisations sont en pourparlers pour décider de leurs travaux futurs en cette matière. La 52ème session du Comité Juridique de OMI (septembre 1984) pourrait traiter à la fois de l'assistance et des priviléges et hypothèques maritimes. On peut prévoir qu'une conférence diplomatique en 1986 ou en 1987 traitera de ces deux sujets. Pour terminer Mr.Wiswall informe l'Assemblée que la décision a été prise de réduire le nombre des réunions du Comité Juridique de IMO, ce qui devait rendre encore plus nécessaire une coopération ininterrompue et fructueuse avec le CMI.

L'Assemblée exprima à Monsieur Wiswall son appréciation et ses remerciements pour toutes ces informations.

c. La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Le Président insiste auprès des Associations Membres pour qu'elles mettent tout en œuvre afin d'inciter leurs Gouvernements respectifs à ratifier la Convention de 1976. Il informe l'Assemblée que OMI a l'intention d'effectuer une démarche analogue.

d. Compensation for damages in collision cases.

The Assembly noted that work is in progress.

e. Liability of International Terminal Operators.

Mr. Ramberg informed that UNIDROIT had referred its draft to an international convention relating to International Terminal Operators (now called "operators of a terminal") to UNCITRAL for further consideration and possible action. He further reminded of the agreement which had been made between the CMI and UNIDROIT to charge the CMI with the task of drafting standard conditions for international terminal operators based on the liability principles of the UNIDROIT draft. Comments on the preliminary draft made by the chairman of the international sub-committee, Dr.T.Remé (Hamburg) and himself were now expected from the Member Associations. Since it would take some time to receive and analyse these comments, a meeting of the international sub-committee would probably not take place earlier than October 1983.

f. Towage

Mr.Claes Palme (Stockholm) reported on the work performed by the working group. He suggested that the work should now be discontinued because of subsequent action by organizations representing tug-owners and the Baltic and International Maritime Conference in Copenhagen. However, he further suggested that the working group should be kept in suspense awaiting the outcome of such work. The Assembly decided in accordance with Mr. Palme's suggestion.

g. "Peruvian project"

The President informed that a working group within the CMI under the chairmanship of Sir John Donaldson had elaborated insurance guidelines upon the request of the Peruvian Maritime Law Association and that this required no further action by the CMI. Mr.Tetley expressed the thanks of the Canadian Maritime Law Association for the excellent work performed and also by the working group on general average (see next item).

h. General Average

Mr.Charles Goldie (London) reported on the subject of general average. The replies to the report by the working group, which was sent to the Member Association in April, are now awaited. Subsequently, action - if any, will have to be decided upon.

i. Conflicts of law

The President informed that a questionnaire on the private international

d. Dommages-Intérêts en matière d'abordage.

L'Assemblée prend bonne note de ce que cette étude suit son cours.

e. Responsabilité des opérateurs internationaux de terminaux.

Monsieur Ramberg informe l'Assemblée qu'UNIDROIT a remis son projet de convention internationale relative aux opérateurs internationaux de terminaux (appelés maintenant : "opérateurs d'un terminal") à CNUDCI pour suite utile et action éventuelle. Il rappelle l'accord qui avait été conclu entre UNIDROIT et CMI de confier au CMI le soin d'établir un projet de conditions uniformes pour les opérateurs internationaux de terminaux basées sur les principes de la responsabilité repris dans le projet de UNIDROIT. Le Président de la commission internationale, le Dr.T.Remé de Hambourg et lui-même attendent les commentaires des Associations Membres sur le rapport préliminaire qu'ils ont rédigé. Il est prévu que l'analyse de ces commentaires prendra un certain temps; dès lors une réunion de la commission internationale n'est pas prévue avant le mois d'octobre 1983.

f. Remorquage.

Monsieur Claës Palme de Stockholm fait rapport sur le travail accompli par le groupe de travail. Il propose que pour le moment le travail soit suspendu en raison de l'action entreprise par des organisations qui représentent les propriétaires de remorqueurs ainsi que par "The Baltic and International Maritime Conference" à Copenhague. Mr.Palme suggère, néanmoins, que le groupe de travail soit maintenu en veilleuse en attendant le résultat des travaux de ces organisations. L'Assemblée a accepté la proposition de Monsieur Palme.

g. "Peruvian Projet"

Le Président informe l'Assemblée qu'à la demande de l'Association Péruvienne de Droit Maritime, un groupe de travail au sein du CMI sous la présidence de Sir John Donaldson a élaboré des règles d'assurance. Les travaux du CMI à ce sujet sont ainsi clôturés. Monsieur Tetley exprime les remerciements de l'Association Canadienne de Droit Maritime pour l'excellent travail fourni par le CMI dans ce domaine ainsi que par le groupe de travail sur l'avarié commune (voir ci-après).

h. Avarie commune

Monsieur Charles Goldie de Londres fait rapport au sujet de l'étude sur l'avarié commune. Les réponses des Associations Membres sur le rapport qui leur a été envoyé au mois d'avril 1983 sont maintenant attendues. La décision quant à savoir quelle suite il faudra donner aux travaux sera prise ultérieurement.

i. Conflits de loi.

La Président informe l'Assemblée qu'un questionnaire sur le sujet du droit inter-

law rules in different countries has been prepared by Mr. Walter Müller (Basel). The questionnaire will be sent to the Member Associations shortly and may result in a CMI publication.

j. Far East Legislation Project ("ESCAP project").

The President reported that the CMI guidelines elaborated after the Montreal Conference had been considered by an ad-hoc intergovernmental working group in January 1983 in Bangkok. The CMI guidelines had been approved. The matter had been further discussed in April 1983 within ESCAP. The work had now reached a stage where recommendations for implementation of the guidelines should be made and this might require assistance from the CMI. This work would not engage CMI as such and it should therefore not be necessary to seek approval by the Assembly before any particular recommendation is made. The National Maritime Law Associations will be informed of subsequent developments.

4. Agenda of the XXXIIIrd International Conference (Lisbon 1985)

The President informed that the Executive Council had decided to bring up for a discussion in the Assembly the possibility to add additional subjects for discussion in connection with the Conference. As such subjects were mentioned sea waybills, law of the sea problems and standard conditions for international terminal operators.

The Assembly authorized the Executive Council to add additional subject(s) to the main subjects to be discussed at the Conference. As main subjects were decided :

1. Maritime liens and mortgages
2. Arrest of ships.

5. Report on the draft salvage convention

In view of the fact that the member Associations had not yet had adequate time to study the report they were requested to send their comments, if any, to the CMI Secretariat soonest. The report could then be approved by the next CMI Assembly. It was noted that the Report should be sent to IMO's Legal Committee at least 6 months before the 52nd meeting which would take place in September 1984. Therefore, the CMI Assembly 1984 may have to take place not later than March that year.

6. Accounts of 1982.

The treasurer reported on the accounts for the year 1982, stating :

If the amounts collected between 1st January and 31st May 1983 pertaining to the

national privé dans différents pays a été préparé par Monsieur Walter Müller de Bâle. Le questionnaire sera envoyé aux Associations Membres très prochainement. Les travaux pourront éventuellement déboucher sur une publication CMI.

j. Projet de législation pour l'Extrême-Orient ("projet ESCAP")

Le Président informe l'Assemblée que le document "CMI guidelines" qui a été élaboré après la Conférence de Montreal avait été pris en considération par un groupe de travail inter-gouvernemental ad hoc à Bangkok durant le mois de janvier 1983. Ce document a été approuvé. Au mois d'avril dernier le sujet a été rediscuté au sein de l'ESCAP. Les travaux sont maintenant arrivés à un point où des recommandations pour la mise en oeuvre des "guidelines" devraient être faites, ce qui pourrait nécessiter une aide de la part du CMI. Ces travaux n'engageraient pas le CMI en tant que tel et l'accord de l'Assemblée ne serait donc pas nécessaire préalablement à toute recommandation. Les Associations Membres seront tenues au courant.

4. Ordre du jour de la XXXIIIème Conférence Internationale (Lisbonne 1985)

Le Président annonce que le Conseil Exécutif a décidé de soumettre à l'appréciation de l'Assemblée la possibilité d'ajouter des sujets complémentaires pour être examinés en marge de la Conférence. De pareils sujets peuvent être les "sea waybills", les problèmes du droit de la mer et les conditions uniformes pour les opérateurs de terminaux internationaux.

L'Assemblée a autorisé le Conseil Exécutif à ajouter des sujets complémentaires aux sujets principaux à examiner par la Conférence. Comme sujets principaux ont été retenus :

1. Priviléges et hypothèques maritimes.
2. Saisie des navires.

5. Rapport sur le projet de Convention sur l'assistance.

Les Associations Membres n'ayant pas eu le temps nécessaire pour étudier le rapport, il leur est demandé de faire parvenir leurs commentaires éventuels au Secrétariat du CMI dans un tout prochain avenir. Le rapport pourra alors être approuvé par la prochaine Assemblée. Le rapport devra être envoyé au Comité Juridique de OMI au moins 6 mois avant la 52ème session du Comité Juridique qui aura lieu au mois de septembre 1984. Pour cette raison la réunion statutaire annuelle de l'Assemblée en 1984 devra avoir lieu au plus tard au mois de mars.

6. Comptes de 1982.

Le trésorier fait rapport sur les comptes de l'année 1982. Il explique que si les montants encaissés entre le 1er janvier et la 31 mai 1983 et se rapportant à l'année 1982, en particulier les cotisations

year 1982, and particularly the contributions of the Member Associations, are added to the amounts collected up to 31st December 1982 shown in the accounts circulated to Member Associations, the total amount of the receipts almost corresponds to the total amount of the expenses incurred in 1982 or pertaining to that year.

This satisfactory result has been achieved only due to the continuous efforts made in order to keep the expenses of running the C.M.I. at a minimum.

The accounts have been approved and the treasurer relieved of his responsibility.

#### 7. Budget and Members' contributions for 1983.

The treasurer presented the budget for the calendar year 1983. He thanked the Member Associations which had responded to his request for an instalment of their 1983 contribution to the C.M.I. (his circular letter dated 3rd March 1983)

Owing to the recent devaluations of the Belgian Franc the treasurer suggested that the contributions of the Member Associations be increased with 10 %. He mentioned that there had been no increase in the contributions after they had been fixed in 1974, albeit the purchasing power of the Belgian Franc had since been considerably reduced (at that time a contribution of Belgian Francs 60.000 was equivalent to US. dollars 1.620 and Swiss Francs 4.500, whilst in May 1983 it was only equivalent to US.dollars 1.215 and Swiss Francs 2.500) and the expenditure, in particular the travelling expenses, had gone up even more. This proposal was unanimously agreed, with one abstention.

With reference to the suggestion made by the Assembly at its meeting of 14/15th April 1982 that new categories for Member Associations be established for the purpose of the yearly contributions, the proposal was made by the Executive Council that two new categories respectively corresponding to Belgian Francs 100.000 and 200.000 be established. The proposal was carried unanimously by the Assembly, whereupon the delegate of the Greek Maritime Law Association stated that his Association was willing to be moved up from the 60.000 Belgian Francs category to the 100.000 Belgian Francs category.

Mr. Birch Reynardson pointed out that in the world today it will not be easy to raise funds for the C.M.I. through the traditional channels, nor for the delegates of Associations to obtain reimbursement for their travelling and other expenses. He suggested that all the possibilities for financing the future work of the C.M.I. be thoroughly investigated and an ad hoc working group be constituted. The Assembly decided in accordance with Mr. Birch Reynardson's suggestion and appointed as members of this working group Mr. Birch Reynardson, Mr. McGovern and Mr. Voet.

d'Associations Membres, sont ajoutés aux montants encaissés jusqu'au 31 décembre 1982, c.à.d. ceux figurant dans les comptes communiqués aux Associations Membres, la somme des recettes correspond à peu près à la somme des dépenses encourues en 1982 ou se rapportant à cette année. Ce résultat satisfaisant a été acquis au prix d'une attention continue au maintien à leur minimum des dépenses indispensables au fonctionnement du CMI.

Les comptes ont été approuvés et le trésorier a reçu décharge de sa mission.

#### 7. Budget et cotisations pour 1983.

Le trésorier propose le budget pour l'année calendrier 1983. Il remercie les Associations Membres qui ont donné suite à sa demande pour le paiement d'une avance sur les cotisations 1983 (sa lettre circulaire du 3 mars 1983).

A la suite des récentes dévaluations du franc belge, le trésorier suggère une augmentation des cotisations des Associations Membres à concurrence de 10%. Il rappelle qu'il n'y a pas eu d'augmentation des cotisations depuis qu'elles ont été fixées en 1974 et cela malgré la sensible perte de pouvoir d'achat du franc belge (en 1974 la cotisation de Francs belges 60.000 équivalait à Dollars US. 1.620,- ou à Francs suisses 4.500, alors qu'aujourd'hui ces mêmes francs belges francs belges ne valaient plus que Dollars US 1.215 et Francs suisses 2.500). Par ailleurs, les dépenses, et en particulier les frais de voyage, se sont considérablement accrues. La proposition fut acceptée à l'unanimité, avec une abstention.

Au cours de sa réunion du 14/15 avril 1982 l'Assemblée avait émis le voeu que de nouvelles catégories pour les cotisations des Associations Membres soient établies; en conséquence le Conseil Exécutif a proposé de créer une catégorie correspondant à Francs belges 100.000 et une autre à Francs belges 200.000. Cette proposition fut adoptée à l'unanimité par l'Assemblée. Aussitôt le délégué de l'Association Hellénique de Droit Maritime déclara que son Association était disposée à monter de la catégorie de Francs belges 60.000 à celle de Francs belges 100.000.

Monsieur Birch Reynardson attire l'attention de l'Assemblée sur le fait que dans notre monde actuel il ne sera pas facile de recueillir des fonds en faveur du CMI par les voies traditionnelles ni non plus pour les délégués des Associations d'obtenir remboursement de leurs dépenses de voyage et autres. Il suggéra que toutes les ressources permettant de financer les travaux futurs du CMI fassent l'objet d'un examen approfondi et qu'un groupe de travail ad hoc soit créé. L'Assemblée emboîta le pas à Monsieur Birch Reynardson et désigna comme membre de ce groupe de travail Monsieur Birch Reynardson, Monsieur McGovern et Monsieur Voet.

**Additional Position Paper submitted by  
the CMI to the Legal Committee of IMO  
2 June, 1983**

This paper, submitted by the Comité Maritime International (CMI) pursuant to the action of its Assembly held this date in Venice, Italy, is to be considered together with LEG 50/4/10, a CMI Position Paper adopted by the Assembly at a special meeting held in Brussels, Belgium on February 4th, 1983. The Legal Committee of IMO at its Intersessional Working Group had expressed a concern that the definition of "pollution damage", item "B" of the February 4th CMI Position Paper, while generally acceptable in substance, might not have been as clear as possible with respect to definition of "pollution damage".

In an attempt to clarify the definition further, a special CMI Working Group considered the various definitions which had been discussed during the meeting of the IMO Intersessional Working Group in London, May 9th-13th, 1983 and submitted its recommendations to the Assembly. The CMI Assembly at its meeting on June 2nd, 1983 considered these recommendations and adopted the following revised definitions for proposed inclusion in the CLC Protocol:

**Article 1**

**Paragraph 6**

**"Pollution damage" means**

- (a) costs actually incurred by reasons of contamination outside the ship resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur;
- (b) economic loss actually sustained as a direct result of contamination as set out in (a) above;
- (c) actual costs of preventive measures and economic loss actually sustained as a direct result of such preventive measures.

**Paragraph 7**

"Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

**Paragraph 8**

"Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a /grave and imminent/ /serious/ threat of causing such pollution damage.

(Note: The brackets in Paragraph 8 are retained in view of the fact that the IMO Legal Committee has indicated that it will return to this matter at its 51st Session.

**Papier de Prise de Position complémentaire  
soumis par le CMI au Comité Juridique  
de l'OMI  
2 juin 1983**

Ce papier soumis par le Comité Maritime International (CMI), conformément à la résolution de son Assemblée tenue ce jour à Venise, Italie, doit être regardé comme le supplément au document LEG 50/4/10 Papier de Prise de Position du CMI adopté par l'Assemblée lors d'une réunion spéciale tenue à Bruxelles, Belgique, le 4 février 1983.

Le Comité Juridique de l'OMI et son Groupe de Travail Inter-Session avait exprimé une inquiétude concernant la définition de "dommages par pollution", le poste "B" du Papier de Prise de Position du 4 février du CMI; bien que généralement acceptable dans son fond, il pourrait ne pas avoir été tout à fait clair en ce qui concerne la définition de "dommages par pollution".

De façon à essayer de clarifier la définition plus avant, un groupe de travail spécial du CMI a considéré les différentes définitions qui avaient été discutées lors de la réunion de Groupe de Travail Inter-Session de l'OMI, à Londres du 9 au 13 mai 1983, et a présenté ses recommandations à l'Assemblée.

Le CMI à sa réunion du 2 juin 1983, a considéré ses recommandations et a adopté les définitions modifiées suivantes pour les inclure dans la Convention CLC révisée.

**Article 1**

**Paragraphe 6**

**"Dommages par pollution" signifie**

- (a) les frais effectivement exposés en raison d'une contamination survenue en dehors du navire résultant de la fuite ou du rejet d'hydrocarbure du navire où que cette fuite ou ce rejet se produise;
- (b) pertes économiques effectivement subies et résultant directement de la contamination indiquée ci-dessus au (a);
- (c) les frais effectifs des mesures de sauvegarde et les pertes économiques résultant directement de ces mesures de sauvegarde.

**Paragraphe 7**

"Mesure de sauvegarde" signifie toute mesure raisonnable prise par toute personne après qu'un événement se soit produit, de façon à empêcher ou à minimiser un dommage par pollution.

**Paragraphe 8**

"Événement" signifie tout événement ou succession d'événements ayant la même origine, qui cause un dommage par pollution ou crée une menace /grave et imminente/ /sérieuse/ de causer un tel dommage par pollution.

(Note: Les termes entre parenthèses sont mis ainsi entre parenthèses en considération du fait que le Comité Juridique de l'OMI a indiqué qu'il reviendra sur cette question lors de

The CMI declares its preference for the words "grave and imminent").

The intended result of these suggestions is to avoid arbitrary assessment of oil pollution damage while adding the broad possibility of asserting claims under the Convention for costs of preventing impairment of the environment as well as for economic loss directly resulting from contamination or preventive measures.

sa 51ème Session. Le CMI préfère les termes "grave et imminente").

Le but poursuivi par ces recommandations est d'éviter une évaluation arbitraire des dommages par pollution tout en permettant en plus sans restriction sous l'empire de cette Convention la présentation de réclamations pour frais exposés pour empêcher une atteinte à l'environnement ainsi que pour les pertes économiques résultant directement de la contamination ou pour les mesures de sauvegarde.

## Papier de Prise de Position présenté par le CMI au Comité Juridique de OMI (\*) (4 février 1983)

Dans le document intitulé LEG 49 3 II, daté du 10 septembre 1982 (identifié dans les dossiers du CMI comme document sur la Responsabilité Civile et sur le Fonds 15.9.82, en date du 2 septembre 1982), le Comité Maritime International conformément à la résolution de son conseil exécutif du 2 septembre 1982 a donné ses vues préliminaires et provisoires sur 7 sujets concernant la révision de la Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages causés par hydrocarbures Convention de 1969 et sur la Convention de 1971 sur l'établissement d'un fonds international pour les dommages causés par hydrocarbures (la Convention sur le Fonds), qui apparaissent être des points dans lesquels le CMI pourrait être utile à l'OMI.

Un sous comité du CMI a été établi et a préparé ce papier de prise de position qui a été considéré par 40 Associations Nationales constituées de Droit Maritime et approuvé dans sa forme à une réunion de l'Assemblée du CMI tenue à Bruxelles, Belgique, le 4 février 1983.

Les 8 sujets sur lesquels le CMI désire maintenant présenter ce commentaire sont :

- A. Définition de mesures de sauvegarde;
- B. Définition de dommages par pollution;
- C. Limitations générales;
- D. Prise en charge de l'armateur;
- E. Problèmes posés par les petits navires;
- F. Fondements pour l'exonération de responsabilité (cas d'exonération);
- G. Canalisation de la responsabilité;
- H. Question de droit des traités.

Le CMI est maintenant en mesure de donner sa position sur ces différents points lesquels sont venus en discussion à la 49ème session du Comité Juridique de l'OMI à Londres les 4-8 octobre 1982.

En considérant ces positions du CMI, il peut être utile de se référer à l'annexe

I ci-jointe qui donne le contexte historique de ces deux Conventions.

Les positions du CMI sont les suivantes:

### A. Définition de mesures de sauvegarde

Le Comité Juridique de l'OMI a essayé de convenir des deux définitions suivantes à incorporer dans la Convention révisée des expressions suivantes :

"Mesures de sauvegarde" signifie toute mesure raisonnable prise en quelque lieu que ce soit par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution,

et "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou une menace, (grave ou imminente), (sérieuse), de pollution.

Le changement le plus important de la Convention existante est dans la définition proposée de "événement" qui comprend événements créant une menace (grave ou imminente), (sérieuse) de dommage et qui ne limite pas l'événement au seul rejet effectif d'hydrocarbure.

La question s'est posée de savoir si la définition de "événement" dans la Convention existante peut être interprétée d'une telle façon que, pour être indemnisé du coût des mesures de sauvegarde prises, il faut qu'une fuite d'hydrocarbure se soit réellement produite.

Il est nécessaire de clarifier la définition existante et le CMI est supposé en principe être d'accord sur le fait qu'une menace de pollution plutôt qu'une fuite effective d'hydrocarbure sous certaines circonstances peut justifier de mesures de sauvegarde.

Cependant, si l'on admet l'indemnisation de ces mesures de sauvegarde prises dans ces situations la question se pose alors de savoir ce qui constitue un événement

(\*) The English text of the Position Paper has been printed in the March CMI NEWS LETTER.

suffisamment menaçant pour justifier de telles indemnisations des mesures de sauvegarde prises par l'Etat côtier.

Le critère dans la Convention existante, la fuite d'hydrocarbure, est claire alors que le nouveau critère de la menace est beaucoup moins clair. Tout d'abord on doit garder présent à l'esprit que la Convention sur la Responsabilité Civile n'a rien à voir avec le droit d'un Etat côtier de régulariser la circulation maritime dans ses eaux. Ces questions sont partiellement réglées par la Convention Internationale d'Intervention de 1969 et son Protocole de 1973 (qui entrera en vigueur à la fin de mars 1983) et partiellement par la Convention de 1958 sur la Mer Territoriale et la Zone Contigüe.

La Loi des Nations Unies sur la Convention des Mers (UNCLOS) bien entendu prévaudra sur la Convention de 1958 à son entrée en vigueur et pour les parties l'ayant ratifiée.

Ces Conventions donnent aux Etats côtiers des pouvoirs suffisants pour pouvoir intervenir et diriger la navigation internationale quand et où cela est nécessaire.

La question traitée par la Convention sur la Responsabilité Civile concerne donc non pas tant l'importance des pouvoirs des Etats côtiers pour protéger leurs intérêts écologiques, mais plutôt l'importance des indemnitations pour les dépenses encourues en prenant de telles mesures.

Gardant cette distinction à l'esprit on s'aperçoit que ce ne sont pas même les frais raisonnables exposés par les Etats côtiers pendant la supervision habituelle et les contrôles du passage de la circulation maritime qui donneraient lieu à indemnité en vertu de ces Conventions.

Ce n'est que lorsque des hydrocarbures se sont effectivement échappés ou lorsque la menace de pollution est réelle et d'un caractère suffisamment menaçant que les "dommages" (les frais) subis en raison des mesures de sauvegarde peuvent être indemnisés.

Pour ces raisons le CMI appuie la proposition visant à ajouter au mot menace, des qualificatifs tel que "sérieuse" ou "grave et imminente" dans la définition de "événement".

Peut-être serait-il utile de prendre en considération des exemples de "menace" avant de déterminer le qualificatif le plus approprié.

Exemple A: Un pétrolier coule après un abordage à une profondeur où le sauvetage de l'épave n'est pas possible mais en raison de l'âge du navire, de la condition de ses cuves à cargaison etc... on peut s'attendre à ce que le pétrole commencera à s'échapper dans 10 ans.

Exemple B: Des autorités gouvernementales insistent raisonnablement pour

que soit retirée une épave de pétrolier à l'entrée d'un port qui n'est pas en danger de se casser et qui pourrait rester là pratiquement sans créer de risque de pollution; en insistant de la sorte les autorités agissent, en réalité, pour régler un problème esthétique bien que par hypothèse il est bien connu qu'en faisant cela presque certainement elles créent une menace grave et imminente de pollution pétrolière. L'épave a été retirée et des dépenses lourdes ont été causées pour empêcher une pollution.

Exemple C: On est informé qu'un pétrolier avec un mauvais passé au point de vue pollution pétrolière se rend à un certain port bien qu'il ne soit pas en conformité avec la réglementation gouvernementale applicable. Des frais sont exposés pour l'empêcher avec succès d'entrer dans les eaux territoriales.

Comme on l'a discuté ci-dessus, il n'y aurait pas d'indemnité quelle qu'elle soit sous les Conventions existantes pour les frais exposés en relation avec l'exemple C. Que ce soient les mots "grave et imminente" ou "sérieuse" qui soient utilisés pour qualifier le mot "menace".

L'usage de l'action gouvernementale dans cet exemple serait probablement justifié comme l'exercice des droits de ce gouvernement naissant du droit international ou interne. Si le qualificatif constitué par le mot "sérieuse" était utilisé, il pourrait y avoir une réparation valable pour les exemples A et B, à la fois, alors que si ce sont les mots "grave et imminente" qui sont utilisés pour qualifier le terme menace dans la Convention revisée, il pourrait y avoir indemnité (mais seulement dans l'exemple B). On pourrait certes prétendre que la menace ne deviendrait pas imminente jusqu'à ce qu'un acte d'intervention (la tentative de sauvetage d'un navire) soit effectué, mais il y a des chances pour qu'une indemnité soit alors accordée, parce que la tentative de relèvement de l'épave a son origine dans l'échouement.

Dans toutes ces circonstances et parce que les termes "grave et imminente" étaient utilisés dans d'autres Conventions similaires, le CMI est de l'opinion que aussi bien pour des raisons de fond que dans l'intérêt d'une uniformité des Conventions, les mots "grave et imminente" étaient utilisés dans d'autres Conventions similaires, le CMI est de l'opinion que aussi bien pour des raisons de fond que dans l'intérêt d'une uniformité des Conventions, les mots "grave et imminente" et non pas le mot "sérieuse" doivent être utilisés pour tempérer le mot "menace".

Par conséquent le CMI est d'accord pour que les définitions 7 et 8 de l'article I de la Convention sur la Responsabilité Civile se lisent de la façon suivante :

7. "Mesure de sauvegarde" signifie toute mesure raisonnable, prise en tout lieu, par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter une pollution."

8. "Evénement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou une menace grave et imminente de pollution. (NOTE: le seul changement par rapport à la rédaction actuelle est l'addition de la clause finale "ou une menace grave et imminente de pollution").

Il doit être noté qu'il est souvent difficile de déterminer la frontière entre le sauvetage de biens et les mesures prises pour éviter un dommage à l'environnement. Ceci est exprimé dans le projet du CMI pour une nouvelle Convention relative à l'assistance en mer.

Lorsque des biens sont sauvés la sentence concernant cette assistance doit sous l'empire de la Convention du CMI, si elle est adoptée, prendre aussi en considération la mesure dans laquelle un dommage à l'environnement a pu être évité. Mais il peut ne pas être possible de fixer dans la sentence elle-même exactement dans quelle mesure cela se rapporte à des mesures de sauvegarde. De même cela n'est pas possible dans la pratique actuelle du droit de l'assistance. Ceci pourrait exiger une clarification dans la Convention sur la Responsabilité Civile ayant pour effet que le remboursement du coût des mesures de sauvegarde visées dans la Convention sur la Responsabilité Civile ne comprennent pas les paiements effectués sous l'empire de toute Convention Internationale, loi nationale ou accord contractuel relatif à l'assistance de biens en mer. (1)

Une clarification sur ce point dans la Convention sur la Responsabilité Civile pourrait être nécessaire. Cette clarification devrait être précédée par une décision sur le point à savoir si le remboursement du coût des mesures de sauvegarde, comme défini dans la Convention sur la Responsabilité Civile, doit ou ne doit pas inclure un remboursement par exemple pour la rémunération spéciale pour tonne au projet de Convention CMI sur l'assistance en mer ou pour paiement semblable effectué suivant les dispositions de toute Convention Internationale, loi nationale ou contrat relatif à l'assistance ou sauvetage de biens en mer.

#### B. Définition du dommage par pollution.

Les points suivants ont été étudiés par le CMI sous ce chapitre :

- (1) La perte économique.
- (2) L'atteinte à l'environnement marin (le dommage écologique).
- (3) Les domaines dans lesquels des réclamations pour dommages par pollution pourraient se fonder sur la Convention sur la Responsabilité Civile et la Convention sur le Fonds ("zone économique exclusive" aussi bien que mer territoriale).

(1) Il y a cependant une forte tendance à ce que le remboursement d'une partie de ces paiements (c'est-à-dire le "filet de sécurité") soit admis comme "mesure de sauvegarde".

Il y a eu beaucoup de discussions à l'intérieur du CMI en ce qui concerne tous ces points, spécialement sur la difficulté d'établir toute perte économique ou dommage économique lorsqu'il n'y a pas de perte ou dommage physiquement discernable.

Cette difficulté serait multipliée si les réclamations pouvaient se fonder sur les Conventions sur la Responsabilité Civile et sur le Fonds en matière de pollution pour les résultats d'événements survenant en dehors des eaux territoriales. Néanmoins, le CMI a considéré avec soin les commentaires présentés par la délégation polonaise dans le document LEG 48 WP 3 en date du 2 mars 1982 et, à la réunion du Comité Juridique tenu à Londres le 5.10.62, a comme résultat des délibérations à l'intérieur du CMI recommandé que la définition de l'article 6 de l'article 1 de la Convention, sur la Responsabilité Civile soit révisée de façon à lire ce qui suit :

6 : "dommage par pollution" signifie :

- (a) une perte ou un dommage physique extérieur au navire causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbure et que se produise cette fuite ou ce rejet et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causé par lesdites mesures, aussi bien que
- (b) les pertes économiques prouvées, effectivement subies et résultant directement d'une contamination telle que définie sous (a) ci-dessus, y compris le coût des mesures de sauvegarde.

(NOTE : Le CMI est de l'opinion qu'un remboursement devrait être permis au sujet des réclamations spéculatives, mais il reconnaît qu'il peut y avoir des réclamations légitimes présentées pour ce qui est quelque fois défini comme atteinte à l'environnement. Le CMI pense que le subparagraph (b) devrait couvrir les réclamations légitimes de ce genre.

L'article 2 de la Convention sur la Responsabilité Civile de 1969 doit être révisé de façon à lire ce qui suit :

"La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde prises où que ce soit pour éviter ou réduire de tels dommages".

(Note: texte identique à la rédaction actuelle sauf en ce qui concerne l'addition du mot "où que ce soit". )

Le résultat qui est poursuivi par les propositions de révision est de limiter le domaine géographique auquel les réclamations pour dommage peuvent s'appliquer tout en étendant largement la possibilité de fonder ces réclamations sur la Convention lorsqu'il s'agit des mesures de sauvegarde prises ou que ce soit pour empê-

cher une atteinte à l'environnement mais elles visent aussi à exclure purement et simplement les réclamations spéculatives et ceci au moyen des mots "pertes économiques prouvées, effectivement subies et résultant directement de".

#### C. Limitation générale des Conventions sur la Responsabilité Civile et sur le Fonds.

Le CMI est de l'opinion que bien que les montants disponibles aux demandeurs doivent être augmentés dans la mesure nécessaire pour traduire l'évolution économique depuis l'adoption de la Convention de 1969 sur la Responsabilité Civile, depuis l'adoption de la Convention sur le Fonds de 1971 et les Protocoles de 1976 les complétant, l'équilibre existant entre les deux Conventions sur la Responsabilité Civile et sur le Fonds ne doit pas être modifié. Et si un mécanisme tel qu'une procédure rapide d'amendement peut être mis au point pour l'utiliser de façon à ajuster les limites à la lumière de l'évolution économique et d'autres facteurs, il ne sera plus nécessaire alors de recommencer.... de tels exercices dans l'avenir.

Le CMI partage le commentaire contenu dans le paragraphe 55 du document LEG 48/6 que "le système de 1969-1971 a été conçu dans le but de maintenir un équilibre précis entre les obligations des armateurs et les intérêts des cargaisons....".

Et le CMI met fortement l'accent sur la nécessité que cet équilibre actuel soit maintenu. Bien que les réclamations pour dommages par pollution par hydrocarbures devront toujours être exprimées en termes de "préjudice financier" (c'est-à-dire les pertes monétaires établies à un moment particulier dans le temps tel que le moment de l'événement) le fait de limiter la responsabilité à des montants monétaires précis fixés à la date à laquelle la Convention est convenue (ce qui peut avoir lieu de nombreuses années avant la date de l'événement) cause des complications constantes.

Voir le document A/CN.9/2 en date du 12 mars 1981 publié par la Commission des Nations Unies sur le Droit du Commerce International (CNUDCI), concernant l'utilisation des droits de tirage spécial (DTS) déjà en vigueur pour la Convention sur la Responsabilité Civile 1969 comme une unité internationale de compte dans les Conventions qui créent des limites de responsabilité ainsi que le rapport CNUDCI 15ème session paragraphe 51-63 sont joints au présent rapport.

Il est important qu'une procédure de révision rapide ne porte que sur les montants.

Le CMI ne prendra pas de position concernant les montants précis qui doivent être inclus dans la Convention révisée sur la Responsabilité Civile et la Convention révisée sur le Fonds. Les montants disponibles aux réclamateurs qui prouvent leur réclamation doivent être augmentés mais l'équilibre de responsabilité établi dans

les Conventions 1969-1971 comme un système de deux tiers avec l'armateur responsable pour le 1er tiers et l'industrie pétrolière responsable pour le dernier tiers doit être maintenu.

Les opinions du CMI à ce point de vue coïncident avec les points de vue exprimés paragraphe 7 et suivants du document LEG 49 WP 3 ADDI spécialement le § 19 dans lequel il a été noté qu'à la réunion du Comité Juridique des 4 et 8 octobre "il y avait un désir général de conserver l'équilibre des responsabilités couramment contenu dans le système 1969-1971 avec une augmentation convenable des niveaux de limitation à la fois pour l'armateur et pour les intérêts-cargaison".

#### D. Prise en charge de l'armateur par le Fonds.

Il faut rappeler que la disposition relative à la "relève" (article 5) prévu par la Convention sur le Fonds de 1971 a été rendu nécessaire parce que la Convention sur la Responsabilité Civile de 1969 avait fortement augmenté la responsabilité de l'armateur par tonne pour les dommages par pollution au-delà de celle prévue par la Convention de 1957 sur la limitation du propriétaire de navire pour les autres types de dommages matériels.

Cependant, puisque les deux Conventions sont simultanément en voie de révision, cette disposition relative au "relèvement" peut n'être plus nécessaire en particulier si la responsabilité de l'armateur pour les demandes de réparation de dommages par pollution n'est pas fortement en augmentation par rapport à sa responsabilité pour les autres types de réclamation pour dommages matériels. Pourtant si cela n'est pas le cas alors il peut être nécessaire de conserver la disposition relative au "relèvement" prévu par la Convention sur le Fonds d'une façon telle que le plafond de la responsabilité de l'armateur une fois que le "relèvement" a joué soit harmonisé avec les plafonds prévus par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité pour les réclamations maritimes exactement comme la Convention de 1971 sur le Fonds a été harmonisée avec la Convention de 1967 sur la limitation.

#### E. Problèmes posés par les petits navires.

L'argument avancé par l'OCEMF que les petits navires peuvent à l'occasion causer des problèmes de pollution suffisamment importants et coûteux de sorte qu'un simple montant monétaire calculé par la limite de tonne ne serait pas convenable pour indemniser les réclamations, n'est pas sans valeur.

Cependant, l'argument n'a pas une valeur telle qu'il devrait inciter à abandonner le système de la limitation de responsabilité qui a été longuement vérifié et qui a fait ses preuves dans le temps.

Aussi on pourrait faire valoir qu'il n'est pas pratique d'impliquer le Fonds

pour les réclamations relativement fiables. Pour ces raisons, c'est la position du CMI que la solution serait de fixer un tonnage minimum raisonnable.

#### F. Fondements pour l'exonération de responsabilité (cas d'exonération).

L'article 3 de la Convention sur la Responsabilité Civile qui contient la règle relative à la responsabilité de l'armateur est résultée d'un compromis après des délibérations difficiles et longues. Toute tentative pour changer la substance de cette disposition causera certainement des difficultés avec le risque final d'un échec pour atteindre le consensus souhaité. En ce qui concerne l'article 3 § 2(C) on doit garder à l'esprit que les réclamations majeures pour pollution par hydrocarbures concernent les frais de nettoyage et les mesures de sauvegarde prises par les autorités de l'Etat qui est celui-là même qui est responsable de la sécurité de la navigation au lieu litigieux.

Par conséquent, une suppression du cas d'exonération contenue à l'article 3 du paragraphe 2(C) conduirait à une multiplication des actions judiciaires puisque l'armateur aurait à répondre face aux autorités gouvernementales dans une première instance et par la suite aurait à exercer un recours contre ces mêmes autorités en vertu de l'article 3 paragraphe 5. Avec le temps on s'est aperçu qu'il y avait une certaine ambiguïté dans l'article 3 2(C) et qu'il fallait le clarifier. La révision proposée de l'article 3 2(C) telle qu'elle est suggérée dans l'annexe 1 document LEG 3 1 semble être le meilleur moyen pour réaliser ce but :

" le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

- (a) .....
- (b) .....
- (c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité en relation à la sécurité de la navigation.

#### G. Canalisation de la responsabilité.

Ce concept a été mis en avant initialement pour simplifier l'engagement des procédures pour dommages par pollution et pour éliminer la nécessité que des personnes autres que l'armateur soient assurées contre le dommage par pollution (voir à l'annexe 1 un résumé montrant comment ces deux Conventions ont été élaborées).

Dans ce but il a été proposé par la délégation française d'insérer une disposition précisant qu'aucune réclamation pour dommage par pollution en vertu de la présente Convention (ou même sur toute autre base) ne puisse être dirigée contre les préposés ou mandataires de l'armateur, le pilote ou toute autre per-

sonne intervenant n'appartenant pas à l'équipage, les sauveteurs, les préposés de toutes ces personnes ainsi que les affréteurs ou opérateurs, sauf si le dommage résulte de leur faute personnelle.

La question se pose donc de savoir s'il est nécessaire de préciser dans la Convention que les personnes sus-mentionnées ne peuvent être responsables des dommages par pollution qui ne sont pas dus à leur propre faute personnelle. Le CMI est de l'opinion que bien que cela ne soit pas absolument nécessaire, on peut le conseiller dans un but de clarté.

Voir, par exemple, le rapport intitulé "assistance maritime aux U.S.A." par la Commission sur la Situation de l'Assistance Nationale publiée par l'Académie des Sciences en 1982. Le rapport (page 91) entre autres choses, recommande que les Etats-Unis ratifient les Conventions sur la Responsabilité Civile et sur le Fonds et qu'elles soient révisées en particulier "pour exonérer de responsabilité toute personne accomplissant des opérations d'assistance qui décharge une cargaison d'hydrocarbures ou des soutes pour empêcher une menace de pollution plus sérieuse". Une copie de la page 99 est jointe.

Par conséquent, il est suggéré que l'article 4 de la Convention sur la Responsabilité Civile soit révisé d'une façon telle que l'on puisse lire ce qui suit :

"Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée par le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention.

Sous réserve de dispositions de l'article III(5), aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention ne peut être introduite contre :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être de l'équipage, accomplit les services pour le navire;
- c) tout affréteur, quelle que soit sa description, tout gérant ou tout opérateur;
- d) toute personne accomplissant les opérations d'assistance avec le consentement du propriétaire;
- e) toute personne accomplissant des opérations d'assistance sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- f) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;
- g) tout préposé ou mandataire des personnes mentionnées dans les sous-paragraphes c,d,e et f.

Sauf si le dommage résulte de leur fait ou omission personnelle (\*) commis avec l'intention de causer ce dommage ou avec négligence et connaissance du fait que ce dommage en résulterait probablement (note en bas de page; les changements par rapport au projet français sont soulignés).

Une autre question, et peut-être plus fondamentale, se pose sur le point de savoir pourquoi un affréteur coque nue qui "équipe, approvisionne et fournit" le navire et, en tant que "propriétaire de fait", sous la plupart des lois maritimes, est maintenant pleinement responsable pour les dommages causés par le navire comme l'est le propriétaire officiellement enregistré, ne devrait pas aussi être pleinement responsable sous cette Convention.

Dans la plupart des cas où des navires sont affrétés coque nue l'affréteur coque nue a son enseigne sur la cheminée et est ainsi facilement identifiable.

Il y a une tendance qui s'amplifie pour les Compagnies Pétrolières d'affréter plutôt que d'être propriétaire des pétroliers.

Si les pétroliers sont affrétés à temps ou affrétés au voyage à la Cie pétrolière, l'affréteur doit être exclu de la responsabilité et on peut convenir que la même règle ne doit pas s'appliquer à l'affréteur coque nue.

Nonobstant le caractère conceptuellement séduisant de la règle consistant à inclure l'affréteur coque nue dans la définition donnée au propriétaire, malgré tout le CMI est de l'opinion que ceci ne doit pas être fait pour les raisons suivantes :

- a) le propriétaire officiel peut se protéger lui-même contre toute responsabilité qu'il peut encourrir en incluant dans la charte coque nue des stipulations le satisfaisant et concernant l'assurance du navire;
- b) pour éviter la nécessité d'enregistrer des certificats multiples de responsabilité financière;
- c) pour éviter des charges administratives excessives et multipliées pour les autorités gouvernementales.

En stipulant en particulier qu'une réclamation pour dommages par pollution par hydrocarbures ne peut tenir contre "tout affréteur quelque soit sa description" la Convention révisée sur la Responsabilité Civile éliminera le risque qu'un affréteur coque nue soit tenu responsable sans limite pour de tels dommages.

(\*) Le CMI suggère que le terme "personnel" soit ajouté dans un but de clarté et pour se conformer aux autres Conventions(art.IV de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité.

#### H. Questions relatives au droit des Traités.

Parmi les approches qui sont au présent considérées d'une façon active, le CMI est en faveur de l'approche "en phase" à l'avantage en général d'éviter le problème qu'un armateur soit obligé dans certaines circonstances de constituer des fonds séparés dans différents ressorts judiciaires. Aussi l'approche "en phase" maintient l'équilibre que le CMI considère de la plus haute importance entre les intérêts cargaison et navire. Le CMI approuve le commentaire A 1 du document LEG 49 3 4 suivant lequel toute condition requise pour dénoncer la vieille Convention sur le Fonds avant l'entrée en vigueur de la Convention sur le Fonds révisée serait inacceptable car de telles conditions auraient pour effet de créer une réduction plutôt qu'une augmentation du montant total d'indemnisation disponible au réclamateur. Le CMI confirme volontiers son soutien à la position générale exprimée dans le A du document LEG 49 3 4 et approuve en particulier le A III de ce document qui se lit de la façon suivante :

" Si la Convention sur le Fonds révisée doit être économiquement viable, elle ne doit en aucune circonstance être mise en vigueur tant qu'il n'y a pas une base adéquate d'hydrocarbure contribuant à financer les niveaux d'indemnisation en augmentation. La Convention sur le Fonds révisée pourrait cependant être mise en vigueur un peu plus tôt si pendant une période initiale elle n'entrait pas en compétition avec le vieux Fonds mais plutôt comme une source supplémentaire d'indemnisation. En général, le montant des contributions d'hydrocarbures nécessaires pour permettre à la Convention sur le Fonds révisée d'entrer en vigueur dépend du point de savoir si elle doit fonctionner comme un Fonds séparé ou comme un Fonds supplémentaire".

Le CMI recommande que la Convention sur le Fonds révisée n'opère pas en parallèle avec le vieux Fonds mais plutôt comme une source supplémentaire d'indemnisation.

Le CMI partage la vue exprimée au paragraphe 26 de ce papier bien que l'approche "en phase" pourrait à première vue apparaître compliquée, elle serait tout à fait simple une fois mise en application.

Si, cependant, les révisions vont bien au-delà des montants d'indemnisation (par exemple si le champs d'application de la Convention est étendu de façon telle à inclure les hydrocarbures non-persistants) le CMI pourrait voir quelque intérêt au système de la "dénonciation retardée".

Le système de la "dénonciation retardée" évite les difficultés de cette sorte mais peut avoir pour effet une disponibilité retardée des augmentations d'indemnisation.

A la fois l'approche "en phase" et le

système de "dénonciation retardée" sauvegardent les intérêts des Etats membres du Fonds ainsi que ceux des Etats qui ne souhaitent pas ratifier la Convention sur le Fonds aussi bien dans sa version d'origine que dans sa version corrigée.

Ces deux solutions aux problèmes des

#### APERCU HISTORIQUE DES CONVENTIONS SUR LA RESPONSABILITE CIVILE 1969 ET SUR LE FONDS DE 1971

Il y a un nombre de raisons justifiant présentement une révision des Conventions sur la Responsabilité Civile et sur le Fonds, mais la raison principale est le consensus sur le fait que la somme d'argent disponible suivant les règles de ces Conventions, telles qu'elles existent actuellement, puisse être insuffisante pour procurer une compensation adéquate des mesures de sauvegarde et autres dommages, y compris les frais de nettoyage, en cas de pollution sérieuse par les hydrocarbures.

S'il existe bien un accord général sur la nécessité d'augmenter le montant disponible pour couvrir le coût de la pollution, la controverse concerne la façon dont ceci peut être obtenu: comment le fardeau total peut-il être divisé entre les propriétaires de navires et l'industrie pétrolière?

L'histoire de ces deux Conventions n'est pas sans rapport avec l'examen de cette question.

Ces deux Conventions furent une conséquence directe de la perte du "Torrey Canyon" qui s'échoua le 19 mars 1967 sur les récifs de "Pollard Rock" qui sont situés au large de la côte anglaise entre les îles "Scilly" à l'ouest et "Lands End" à l'est. Les côtes du Royaume-Uni et de la France furent considérablement polluées par les hydrocarbures provenant du "Torrey Canyon".

Le Gouvernement Britannique demanda à l'OMCI (Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime) d'étudier les problèmes posés par le désastre du "Torrey Canyon" et de proposer des solutions.

Le Conseil de l'OMCI se réunit en session extraordinaire le 4 mai 1967. Reconnaissant que certains de ces problèmes avaient un caractère essentiellement juridique, un Comité Juridique ad hoc fut constitué qui se réunit en une première session les 21 et 22 juin 1967.

Lors de sa seconde session en novembre 1967, le Comité Juridique ad hoc devint un organe permanent de l'OMCI.

C'est également en mai 1967 que le Comité Maritime International (CMI) nomma une commission internationale, avec Lord Devlin comme Président, pour étudier les problèmes posés par le désastre du "Torrey Canyon". Le CMI demanda et se vit accorder par l'OMCI un statut consul-

droits du traité provenant de la révision de la Convention sur le Fonds et sur la Responsabilité Civile semblent au CMI avoir des avantages sur les autres Commissions discutés dans le Comité Juridique à la fois sous ses aspects juridiques-techniques et sous ses aspects économiques.

#### Annexe I

tatif et c'est ainsi que commença la collaboration étroite et la consultation entre ces deux Organisations qui persistent toujours depuis lors. Le système de droit maritime qui prévalait jusqu'en 1969 avait été raisonnablement adéquat pour traiter d'accidents maritimes ordinaires, mais la perte du "Torrey Canyon" démontre que les règles ordinaires du droit maritime pouvaient ne plus être adéquates pour remédier aux pertes des victimes de la pollution par les hydrocarbures sur une vaste échelle. En droit maritime, selon une règle générale, la responsabilité du propriétaire du navire est basée sur la faute, mais la pollution par les hydrocarbures peut se produire sans qu'il y ait de faute dans le chef du navire-citerne. Un navire-citerne peut être impliqué dans une collision avec un cargo pour marchandises sèches dans des circonstances pour lesquelles ce navire est seul responsable.

La réclamation d'une victime de la pollution par les hydrocarbures pourrait bien échouer par l'application du principe selon lequel le dommage ne peut être trop éloigné de la négligence sur laquelle la réclamation est basée. Dans certaines circonstances un tribunal pourrait retenir comme cause première du dommage subi, l'action du vent et des vagues et non pas en premier lieu la négligence à l'origine de l'écoulement des hydrocarbures sur les eaux.

Il y avait alors un certain doute sur le point de savoir si un Etat est juridiquement à même de réclamer des frais de nettoyage exposés pour des tiers, p.ex. des hôteliers, et en fait il y avait un doute considérable à l'égard de la juridiction des Etats Côtiers sur des actes dommageables accomplis en dehors de leurs eaux territoriales.

Le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité est également une particularité du droit maritime. Des limitations qui peuvent être adéquates pour répartir les risques entre les parties à l'aventure maritime apparaissent à beaucoup comme étant inappropriées en cas de pollution par les hydrocarbures. Dans certaines circonstances les victimes de la pollution par les hydrocarbures ne seraient pas à même d'obtenir une indemnisation adéquate du fait que les limites de responsabilité seraient trop basses.

La difficulté d'obtenir la garantie pour une réclamation dans le cadre de la juridiction d'un Etat où le dommage s'est produit, constitua un autre problème.

Un navire est une propriété essentiellement mobile. La perspective de devoir pourchasser autour du monde le navire responsable ou tout autre actif du propriétaire du navire pour obtenir une garantie, apparaît inacceptable aux Gouvernements. Ceci furent certains des problèmes pour lesquels les délégués à la Conférence Juridique internationale sur les dommages par la pollution maritime de 1969 eurent à trouver une solution. La Conférence, qui fut organisée par l'OMCI, se réunit à Bruxelles du 10 au 29 novembre 1969. Les deux sujets fondamentaux sur lesquels la Conférence devait prendre une décision furent:

(a) la nature de la responsabilité, et  
(b) la partie qui devrait supporter cette responsabilité.

Les Etats ayant des côtes particulièrement vulnérables à la pollution par les hydrocarbures demandèrent une protection légale qui leur assurerait la récupération des frais de nettoyage et l'indemnisation des dommages survenus aux ressources de leurs territoires et de leurs eaux territoriales. Rien moins qu'une responsabilité stricte, si pas absolue, ne peut effectivement garantir une telle protection. (\*)

Les Etats Maritimes disposant de grandes flottes de navires-citernes demandèrent que si le navire devait être rendu responsable, cette responsabilité soit basée sur la notion de faute. Ces Etats étaient disposés à prendre en considération un système de responsabilité stricte ou absolue uniquement si cette responsabilité incombait à la cargaison. Le lundi 17 novembre 1969 la possibilité d'obtenir une Convention acceptable par les deux tiers des délégations présentes semblait assez éloignée. Beaucoup de délégations étaient arrivées à la conviction que seul un système de stricte responsabilité pouvait procurer une garantie adéquate. Beaucoup doutaient de la possibilité d'établir un fonds d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures basé sur un prélèvement sur les cargaisons se déplaçant continuellement sur les océans du monde. Un groupe de travail avait été constitué pour étudier ce concept pendant la Conférence, mais il fut évident qu'il ne pourrait pas terminer son travail dans le temps disponible.

L'impass fut levée le 24 novembre 1969 quand un compromis fut atteint. La responsabilité fut impartie au navire. Suivant la Convention la responsabilité est stricte et sujette à un nombre très limité d'exceptions fixées à l'Article 3.2. Comme étant une partie essentielle et agréée du compromis, la Conférence adopta la résolution de convoquer au plus tard en 1971 une Conférence Juridique internationale pour étudier et adopter un nouveau schéma d'indemnisation ayant pour base les principes suivants :

1. Les victimes devraient être indemnisées complètement et adéquatement par un système basé sur le principe de la stricte responsabilité.

(\*) mais à qui devrait incomber une pareille responsabilité?

2. Le Fonds devrait en principe exonérer les propriétaires des navires de l'obligation financière supplémentaire que leur impose la dite Convention (c.à.d. la Convention sur la Responsabilité Civile).

Une autre Conférence diplomatique fut réunie par l'OMCI et se tint à Bruxelles entre le 28 novembre et le 18 décembre 1971. Elle conduisit à la Convention sur le Fonds qui établit un Fonds international financé par les personnes des Etats contractants qui, par année calendrier particulière, reçoivent au total des quantités dépassant 150.000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, ce qui veut dire le pétrole brut et le "fuel oil" tels que définis dans la Convention. La Convention contient des dispositions détaillées relatives aux questions administratives et à la méthode de fixation du montant des contributions annuelles.

Le préambule de la Convention sur le Fonds mentionne spécifiquement que "les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou des rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires, mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures".

Il poursuit en se référant à "la nécessité d'instituer un système d'indemnisation complétant celui de la Convention internationale sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vue d'assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes des dommages par pollution et d'exonérer en même temps le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose ladite Convention".

Le Fonds international d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures procure maintenant une indemnisation des dommages par pollution par les hydrocarbures jusqu'à concurrence de 45.000.000 DTS (\$ .49,800,000 \*). La responsabilité du Fonds est secondaire. La responsabilité première étant celle du navire et cette responsabilité est stricte. Le système de responsabilité et le système de limitation et de canalisation de la responsabilité, établi par les Conventions "CLC" et "FUND", s'écartent assez radicalement des principes traditionnels du droit maritime. Dans une certaine mesure ceci est dû au fait, déjà mentionné, que de nombreux délégués aux deux Conférences qui rédigèrent ces Conventions doutaient de la possibilité d'établir un Fonds d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, basé sur un prélèvement sur les cargaisons d'hydrocarbures transportées sur les océans du monde.

Le système d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures comprend

(\*) équivalent au 2 septembre 1982.

maintenant, non seulement "CLC 1969" et "FUND 1971" mais également TOVALOP 1969 et CRISTAL 1971. Chacun de ces schémas volontaires, TOVALOP et CRISTAL, fut créé à l'initiative de l'industrie pétrolière, ou bien en sa qualité de chargeur ou de propriétaire des hydrocarbures d'une part, ou bien en sa qualité de propriétaire ou d'affréteur de navires-citernes d'autre part.

Il y a accord général sur la nécessité d'accroître maintenant le montant disponible pour l'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, mais le motif pour lequel la responsabilité première du coût de la pollution par les hydrocarbures a été mise à charge du navire plutôt que de l'industrie pétrolière doit être bien compris.

Le risque de pollution par les hydrocarbures peut être considéré comme attribuable soit à la méthode utilisée pour le transport soit à la nature spécifique du produit transporté. Si le dommage par pollution avait été considéré comme étant le résultat d'un incident de navigation, la canalisation de la responsabilité vers le propriétaire du navire aurait logiquement été fondée sur la faute ("subjective") alors que si ce même dommage avait été considéré comme provenant de la nature dangereuse de la marchandise la base de la responsabilité aurait été stricte ("objective") et cette responsabilité aurait incomblé au propriétaire de la marchandise. Quoique la distinction entre des responsabilités "subjective" et "objective" peut être théorique et abstraite, il est utile de la conserver à l'esprit. La Convention de 1969 a choisi d'attribuer le risque de dommage par pollution au transporteur du produit (le préambule à la Convention déclare qu'elle a été créée parce que les parties étaient "conscientes" des risques de pollution que crée le transport maritime international d'hydrocarbures en vrac) mais a rendu la base de la responsabilité "stricte" ou "objective", même si du point de vue historique il aurait fallu baser cette responsabilité sur la faute.

Chacun reconnaissait qu'il était nécessaire de canaliser clairement la responsabilité de la pollution afin de venir en aide aux victimes. Mais la réponse à la question, "vers qui canaliser cette responsabilité, du navire ou de la cargaison" n'était pas aussi claire.

C'est essentiellement pour des raisons pratiques que la Convention sur la Responsabilité Civile a disposé la responsabilité initiale du propriétaire du navire. Si la responsabilité avait été imputée à la cargaison, les victimes auraient souvent eu des difficultés à retrouver la partie responsable, tandis qu'il est comparativement simple de trouver et de poursuivre un propriétaire de navire. En effet, puisque le connaissement est un document négociable, la propriété de la marchandise peut passer d'une main à l'autre en cours de voyage. En outre, un navire peut transporter des marchandises appartenant à plusieurs propriétaires, ou

transporter des marchandises appartenant à plusieurs affréteurs, en les mélangeant parfois dans la même citerne.

Une telle situation aurait rendu nécessaire un clause prévoyant la responsabilité solidaire des propriétaires de marchandises ou des affréteurs, si la responsabilité leur était imputée, ce qui aurait compliqué d'autant les négociations pour le transport.

Tandis que ces considérations pratiques étaient essentielles dans le choix du propriétaire du navire comme entité vers laquelle la responsabilité était canalisée, il y avait d'autres motifs donnés pour ce choix, le principal d'entre eux étant que la responsabilité devait être imputée à l'entité qui a les meilleurs moyens d'éviter l'événement. Dans le cas de pollution maritime ce serait le propriétaire du navire. La canalisation de la responsabilité vers le propriétaire du navire avait, prétendait-on, un caractère de prévention, puisqu'elle est un encouragement à la diligence et à la prudence.

Parce que le dommage par pollution par les hydrocarbures en cours de voyage peut se produire dans une juridiction autre que celle de la destination du pétrole transporté, de sorte qu'il serait difficile d'obtenir une juridiction envers le propriétaire de la marchandise, la responsabilité des marchandises aurait posé plus de problèmes à la victime que ne le fait la responsabilité du navire. En outre, on s'est accordé pour considérer que le transporteur se trouvait dans la meilleure position pour supporter n'importe quel risque parce qu'il pouvait obtenir l'assurance la plus favorable au prix le plus bas.

En bref, le principe général de ce système de responsabilité consiste à ce que (pour commencer un procès) les victimes ne soient pas obligées d'examiner les détails de relations contractuelles auxquelles elles étaient de toute manière étrangères. Des victimes sachant qu'un navire avait laissé s'écouler du pétrole qui leur a causé un dommage, en concluraient que le navire devait les indemniser.

Certes, dans la plupart des cas de pollution par les hydrocarbures il y a eu faute de la part du propriétaire du navire, de son personnel ou de ses agents. Si la responsabilité du navire pour pollution par les hydrocarbures devait être basée sur la faute, cette responsabilité sera élevée en dépit du droit à la limitation de cette responsabilité. La limite de responsabilité pour un navire-citerne de 150.000 tonnes brutes, sous l'empire de la Convention sur la limitation de 1976 serait de 16.733.500 DTS (\$ 20,000,000). La limite actuelle pour un tel navire-citerne selon la Convention sur la Responsabilité Civile 1969 est de 14.000.000 DTS (\$ 16,800,000).

Si la responsabilité première pour la pollution par les hydrocarbures avait été canalisée vers le Fonds, tandis que

la responsabilité du navire pour la pollution par les hydrocarbures aurait été basée sur la faute et limitée suivant la Convention sur la limitation de 1976, la charge aurait pu être répartie plus équitablement entre l'industrie pétrolière et les propriétaires de navires. Sous l'empire d'un tel système d'indemnisation, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures après avoir dédommagé les victimes de la pollution par les hydrocarbures, aurait été à même de récupérer d'un propriétaire de navire négligent une part substantielle de ses débours.

Puisque la responsabilité d'un navire pour d'autres genres de dommages est basée sur la faute, il est difficile de concevoir des motifs capables de justifier une responsabilité stricte pour la pollution par les hydrocarbures ou des limites de responsabilité plus élevées pour la pollution par les hydrocarbures que pour d'autres genres de dommages causés par un navire. Un navire qui à la suite d'une faute cause un dommage par pollution par les hydrocarbures devrait certainement répondre de cette fuite, mais cela exactement de la même façon et dans la même proportion qu'il doit le faire pour d'autres genres de dommages. Les doutes qui ont été à l'origine du fait que l'on se soit écarté de ces principes de 1969 ont été apaisés par la création du Fonds international d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures. Si la responsabilité première pour les dommages par pollution par les hydrocarbures avait été canalisée vers le Fonds, les victimes de la pollution auraient disposé d'une garantie de dédommagement accessible et commode et le coût pour procurer cette garantie aurait été mitigé par les recours que le Fonds international pourrait alors obtenir des propriétaires de navires négligents.

Quoiqu'il en soit, il est trop tard pour

la réouverture des débats sur des matières qui ont été résolues. A tort ou à raison, une responsabilité de base et stricte a été imposée au propriétaire du navire en guise de compromis après des batailles acharnées. Mais il faut garder à l'esprit qu'un élément essentiel dans ce compromis a été l'effort de développer la Convention sur le Fonds. L'équilibre réalisé par ces deux Conventions doit être maintenu.

**RECOMMANDATION :** Les ETATS-UNIS doivent amender leur législation interne pour exonérer les assistants des responsabilités civiles qu'ils peuvent encourir pour pollution résultant d'activités prudentes d'assistance professionnelle aux navires.

Le texte de la disposition légale pourrait être moulé sur l'annexe I Règle 11 C de la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les navires de 1973 (MARPOL) <sup>\*/</sup>. Ainsi, les rejets qui sont faits dans le but de combattre les événements particuliers de pollution de façon à réduire les dommages de pollution ne donneront pas lieu à réparation civile.

---

<sup>\*/</sup> L'Annexe I, Règle 11 (c) de MARPOL dispose que les conditions relatives aux pénalités concernant le contrôle du rejet des hydrocarbures en général (Règle 9) et dans certains domaines particuliers (Règle 10) ne s'appliqueront aux :

...(c) rejets des substances contenant des hydrocarbures tel qu'approuvés par l'administration (le gouvernement de l'Etat sous l'autorité duquel le navire opère), quand ces rejets sont nécessaires pour combattre les événements particuliers de pollution de façon à réduire les dommages de pollution.  
Tout rejet de cette sorte sera soumis à l'approbation de tout gouvernement dans la juridiction duquel ils peuvent se produire.

## Annexe II

**RECOMMANDATION :** Les ETATS-UNIS doivent ratifier la Convention Internationale de 1969 sur la Responsabilité Civile pour les dommages de pollution par hydrocarbures (CLC) ainsi que la Convention Internationale de 1971 sur l'établissement d'un Fonds International pour l'indemnisation des dommages par pollution par hydrocarbures (la Convention du Fonds).

Quand les ETATS-UNIS notifieront leur ratification aux parties aux Conventions, ils devront aussi déposer un mémorandum suggérant certains amendements souhaitables incluant, mais sans que cela soit limitatif, les dispositions suivantes :

- La CLC doit être amendée de façon à exonérer de responsabilité toute personne qui accomplirait des opérations d'assistance en mer et qui rejette-rait une cargaison d'hydrocarbures ou des soutes pour empêcher un événement de mer pouvant causer une pollution plus sérieuse encore.

- Les limites de responsabilité devront être substantiellement augmentées tant pour les armateurs en vertu de l'article 5 de la CLC que pour le Fonds en vertu de l'article 4 de la Convention du Fonds.

Si ces amendements n'étaient pas adoptés après une période raisonnable de temps, les ETATS-UNIS démontreraient les Conventions.

Pour protéger l'environnement et le public, le Gouvernement des ETATS-UNIS a un mandat clair de s'occuper de et de prendre des mesures de sauvegarde pour les événements de mer ou les menaces d'accident lorsque l'utilisateur du navire ne le fait pas lui-même.

Le caractère implicite de ce mandat réside de la façon la plus appropriée dans les pouvoirs des gardes-côtes. En effet, leur mission de sauver des vies humaines et de contrôler la pollution maritime exige de leur part de maintenir dans toutes les eaux territoriales américaines une organisation marine opération-

nelle. Les gardes-côtes doivent maintenir une vigilance particulière pour être

en mesure de faire face aux événements de mer.

## General Average Report of the Working Group

### 1. Introduction

In 1981 the Executive Council of the A.M.I. considered the comments of the Working Group and decided that the original terms of reference and the subject of the study by the Working Group ("General Average in the light of the Hamburg Rules") were too restrictive and that the Working Group should prepare a report on General Average without any restrictions. The report which follows in Sections 2 to 5 has been prepared in response to that decision of the Executive Council and is divided into four parts.

- Section 2. How does General Average work in practice today?
- Section 3. The attitude of the Courts.
- Section 4. Alternative systems and the future.
- Section 5. Conclusions.

### 2. How does General Average work in practice today?

2:1 There was considerable support for the opinion expressed by one member of the Working Group that the readiness of cargo interests to pay General Average contributions depends on a number of factors :--

- (a) The degree of blame which cargo interests attribute to the ship-owner for the General Average incident. Where the cargo interests are of the view that the shipowner was responsible for or in some way caused the loss, they will be reluctant to pay their contributions and will resist attempts to compel them to pay.
- (b) The place where contributions are to be collected. Particular difficulties in collection are experienced in certain North African countries, in Central American countries, in Venezuela, in a number of developing countries and in the U.S.A. Occasional difficulties are experienced in the U.K. and in Japan; collection is more satisfactorily achieved in the oil producing states, in the Socialist states of Eastern Europe and the U.S.S.R., and in the Western Europe apart from the U.K.
- (c) The amount of the contributions. Contributions of up to 15 % of values are paid fairly readily unless the sums involved are very large.
- (d) The form and content of the Gene-

ral Average adjustment. Where the General Average adjustment or statement is in a form which gives full details of the identity of the cargo interests that encourages lawyers to gather together all those interests in order to bring an action in their name against the carrier. Conversely, where the statement does not include these details and cargo interests therefore find it more difficult to act in concert. These difficulties are not experienced.

#### (e) The nature and timing of requests for contributions.

Cash deposits and payments on account are generally easier to obtain than final contributions. Cargo interests which have in the early stages paid a large proportion of their contributions may well refuse to pay the final balance due when the adjustment is issued but may nevertheless not press for a refund of what they have already paid.

2:2 Another member of the Working Group commented that when difficulties are experienced in obtaining contributions from cargo interests those difficulties are of a practical nature and do not call into question the institution of General Average itself. Thus it may be that in any given country there may be exchange control problems in transferring funds abroad. There may also be problems with payments on account in that, for example, in a number of developing countries the receivers refuse to make payments on account and instead provide guarantees from State insurance companies. What follows is that those companies then put forward many arguments (usually without any validity at all) to avoid their obligations.

2:3 The difference between the bulk and tanker trade on the one hand and the liner trade on the other in the context of General Average was also noted. It might be that General Average could be said to retain its usefulness in the bulk and tanker trade where adjustment is relatively simple, whereas a different solution might have to be found for the liner trade where the problems caused by the existence of a large number of cargo interests and the consequent difficulties in General Average adjustment have become acute. Thus a trend has developed to eliminate General Average in practice in some liner trades with the consequent acceptance by hull underwriters that they will cover, at least up to a certain amount, the contributions

which under the normal regime one would expect to be borne by cargo.

2:4 From the point of view of the P & I Clubs, comment was made that with a shift of emphasis in the General Average context from general cargo to carriage of oil and other cargoes in bulk, the number of parties involved in any one venture tends to be reduced with the consequence that the values of cargo and ship can be more readily ascertained and that guarantees or deposits are less difficult to obtain. Against that, however, the P & I Clubs note the increasing tendency for cargo interests to refuse to pay contributions on the basis of alleged breaches of the contract of carriage and although unrecovered General Average contributions still form a relatively small proportion of the claims paid by a P & I Association in any given policy year, there is a noticeable tendency for that category of claim to increase both in amount and as a proportion of the overall claims paid.

### 3. The attitude of the Courts

3:1 Courts or tribunals rarely have to deal with cases relating to General Average and no conclusion can therefore be drawn from decided cases about the future of General Average though it is also true to say that there has been no judicial criticism of General Average as a system of apportionment of costs.

3:2 There is an increasing tendency in many jurisdictions, particularly in the U.S.A., to find in favour of cargo interests. Though it is to be expected that when General Average is an issue in a dispute between owners and cargo interests the courts will, as in cargo claims where there is no General Average element, tend more and more to produce judgments unfavourable to the shipowner.

### 4. Alternative systems and the future.

4:1 Since there were a variety of views expressed by those members of the Working Group who commented in detail, it is worth summarising those views. Each of the paragraphs in this section records in brief and separately in the views of individual members of the Working Group.

4:2 There are only two practical solutions - either General Average is retained in its present form of the insurers take upon themselves the burden of paying for expenses and losses incurred for the common interest. The insurance solution has already been adopted to a limit extent in the General Average absorption clauses, found in some hull policies, under which the hull underwriter accepts the risk of paying all General Average costs (up to an agreed figure), including the

proportion which would usually be payable by cargo.

4:3 If any change is to be made in the existing system of General Average - a system which on the whole works well and is still widely accepted - the most practical form of change would be in the field of insurance. Some reform would be needed in P & I insurance and the demarcation between P & I and hull cover, and the relationship between both P & I and hull insurance on the one hand and cargo insurance on the other. An insurance solution should however be possible; it would eliminate many of the present and potential problems if those relevant insurance interests referred to above could evolve agreement on how this category of risk should be apportioned between them.

4:4 Rather than attempting modification of the existing system of General Average, perhaps we should consider its abolition; this would be achieved in daily practice by simple clauses in contracts of carriage, for example :

"The parties to this contract will neither claim contribution nor contribute in General Average."

The effect of inserting such "non-contribution" terms in the contract can be assessed by referring to the more common forms of General Average losses and sacrifices. Broadly speaking they fall into three categories:

(A) Physical loss of or damage to cargo

Cargo jettisoned; cargo damaged in fire extinguishing operations; cargo loss or damage caused during efforts to refloat a ship or to get at the seat of a fire or to effect necessary repairs.

(B) Physical loss of or damage to hull and related costs including fuel and stores consumed.

Refloating operations (including fuel consumed; fire extinguishing operations; port of refuge expenses for extra fuel and stores).

(C) Extra expenses incurred.

Port of refuge expenses comprising crew wages and maintenance, port charges, and the cost of discharging cargo, fuel or stores.

Leaving out if account any insurance cover there might be, in the first instance cargo interests would pay (A), the shipowner (and possibly the time charterers in the case of bunkers consumed) would pay (B), and the shipowner would pay (C). Because of insurance, however, some

of the losses will be paid by insurers who then take over under subrogation rights of the assured; those insurers and the parties whose losses were not covered by insurance then have to wait, often for a considerable time, before the final allocation of the losses and costs following the adjustment of General Average. The whole process is on one view no more than a lengthy and complex method of accounting between insurers, or even often between different underwriting accounts of the same insurer.

If non-contribution clauses were to be inserted by mutual agreement in the shipping documents, these would have the effect of abolishing General Average, and the losses and expenses normally the subject of General Average, being deliberately rather than fortuitously brought about, would not be recoverable under insurance policies. However, if the hull and cargo policies were to be altered to allow for this, the physical loss of or damage to cargo would fall naturally under the conventional cargo policy and similarly the physical loss of or damage to hull would attach to the hull policy. The shipowners' extra expenses do not fit so easily into this pattern but an extended freight or disbursement policy could accommodate them.

Losses could then be paid under the insurances with reasonable promptness and the only remaining action to be taken would be the final accounting between insurers, as the losses would of course ultimately have to be borne by the party responsible who would in turn be protected by insurance. However, assuming that the ordinary hull and cargo policies were to be altered as suggested, and the freight and disbursements policy extended to meet the circumstances the payments by the insurers would in the first instance be on the following basis:

(i) Standard cargo policy.

Water, steam or chemical damage to cargo during fire extinguishing on board ship

Loss of or damage to cargo caused by forced discharge or by efforts to reach the seat of a fire or by the measures taken to effect necessary repairs or by jettison.

(ii) Hull policy.

Hull and engine damage and fuel consumed in the efforts to re-float the stranded ship.

Water, steam or chemical damage to hull during the extinguishing of fire on board ship.

Fuel and stores consumed at a port of refuge.

(iii) Special extended freight/disbursements policy.

Wages and maintenance, port charges and the cost of discharging cargo when these costs and expenses are incurred at a port of refuge.

The comments above and the examples illustrate the argument that the historical reasons for General Average can be said no longer to apply. Amounts made good and the apportionment of the General Average fund are today little more than complicated ways or re-allocating risks between insurers. When, as is usual today, all interests are fully insured the nature of General Average and its financial consequences are no longer what they were when there was less insurance or no insurance cover.

4:5 The adjustment of General Average is lengthy and involves a considerable amount of time and expense. The problem might be better dealt with through insurance, but unless all the risks were insured by the shipowner with one insurer there would still have to be a system of evaluating the amount due from cargo interests. It may be that the shipowner should bear the whole of the risk and should then insure it; this would have the additional advantage of eliminating reducing the innumerable problems relating to the collecting of General Average security. In many cases even today the shipowner follows this pattern, insuring the risks on the hull policy with the hull underwriters waiving the need for an adjustment and with no attempt being made to recover from cargo. It is a short step from that existing practice to abolition of General Average and its present form, subject to some reform of insurance arrangements.

4:6 While General Average should be retained, there should also be an extension of the use of General Average absorption clauses under which hull underwriters cover the whole risk and no contribution is requested from cargo. The amounts insured under such clauses could also be increased particularly for large container ships and ro-ro ships. If this is not attractive to hull Underwriters, other commercial insurers would be prepared to cover the risk.

4:7 While General Average is the most equitable way of distributing expenses, General Average settlements are time-consuming, expensive and complicated. Efforts should therefore be directed towards maintaining the principles of General Average but at the same time reducing or eliminating the disadvantages inherent in the present practices. This might be achieved in a number of ways, for example by eli-

minating from General Average losses of or damage to ship or cargo; those losses or that damage could be borne by the relevant insurers. That would leave to be adjusted only expenses incurred for the safety of the venture, including salvage. Further, adjustment of General Average below a certain figure (say, \$ 10,000) could be eliminated, the carrier bearing the risk and insuring it under a form of the by now familiar General Average absorption clauses in hull policies.

##### 5. Conclusions.

It is clear from the comments received that there is no enthusiasm and very little support for a reform in

General Average, but that there is a considerable amount of support for reform of insurance arrangements to eliminate the disadvantages of the existing system. It is also clear that solutions to current problems are more likely to be found in new insurance arrangements than in other possible reforms either of the principles on which General Average is based or of the law. It may be therefore that it would be inappropriate for the C.M.I. to consider the subject further, at this stage at least, because the scope for legal reform is small and the subject is one which might be best discussed as a technical and service problem between insurance interests rather than by lawyers.

## Albert Lilar Prize 1984

The Albert Lilar Foundation has decided to award in 1984 a prize of Belgian francs 400.000.-.

Consideration will be given to works of which three copies will have been received at the Registered Office of the Foundation, 17 Borzestraat, 2000 Antwerp, Belgium, before 15 May, 1984.

The selection committee will pay attention only to works brought out in book form and, as such, put at the disposal of the public less than five years prior to 15 May, 1984.

The works may be published in the following languages: english, french, italian, spanish.

## Prix Albert Lilar 1984

La Fondation Albert Lilar décernera un prix de Francs belges 400.000.- en 1984.

Seront pris en considération les ouvrages dont trois exemplaires seront parvenus au siège de la Fondation, 17 Borzestraat, 2000 Antwerpen, Belgique, avant le 15 mai 1984.

Le jury ne pourra retenir que les ouvrages publiés en librairie et, comme tels, mis à la disposition du public moins de cinq ans avant le 15 mai 1984.

Les ouvrages peuvent être publiés dans les langues suivantes: français, anglais, espagnol, italien.

## Personalia

The address of the Korea Maritime Law Association has been amended as follows as from 15 June, 1983 :

KOREA MARITIME LAW ASSOCIATION  
c/o Hanbada Shipping Co., Ltd.  
1604 Kyungki Bldg.,  
115, Samgakdong Chung-Ku,  
SEOUL, KOREA  
Telex : 22530 HANBADA  
Telephone : 722-8046, 8047

L'adresse de la Korea Maritime Law Association a été modifiée comme suit à partir du 15 juin 1983 :

## Brussels' Conventions

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE BRUSSELS INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS.

### DENUNCIATION BY JAPAN

In a recent communication the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advised that on 19 May, 1983 a letter has been received from his Excellency the

## Conventions de Bruxelles

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME DE BRUXELLES.

### DENONCIATION PAR LE JAPON

Suivant une récente communication du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, une lettre a été reçue le 19 mai 1983 de son Excellence l'Ambassadeur du Ja-

Ambassador of Japan at Brussels  
notifying the denunciation by Japan  
in respect of the :

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING  
TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY  
OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS AND  
PROTOCOL OF SIGNATURE, SIGNED AT  
BRUSSELS ON 10 OCTOBER, 1957.

In accordance with the provisions of  
Article 13 of the said Convention,  
this denunciation will become opera-  
tive on 20 May, 1983.

pon à Bruxelles, notifiant la dénon-  
ciation par le Japon de la

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA  
LIMITATION DE LA RESPONSABILITE  
DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE  
MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE,  
SIGNES A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE  
1957.

En vertu des dispositions de l'arti-  
cle 13 de la Convention, cette dé-  
nonciation prendra effet le 20 mai  
1983.

## Publications

At the initiative of the French Associa-  
tion of Maritime Law, a book containing  
the texts of public law, private law,  
social law and law of the environment  
has just come out of print. Its title is  
"RECUEIL DES TEXTES DU DROIT MARITIME  
FRANCAIS AU 1er JANVIER 1983". It has  
been edited by Me Jacques Villeneau,  
the President of the A.F.D.M.

Subscriptions are to be addressed to the  
publisher "Le Droit Maritime Français",  
190 boulevard Haussmann, 75008 Paris,  
tel.: 563.11.55. The price of the book  
is French Francs: 250.-.

The proceedings of the International  
Maritime Law Seminar, that took place in  
the Island of Margarita, Venezuela, at  
the initiative of the Venezuelan Maritime  
Committee, from 2 till 6 January, 1980  
have been published in the "JOURNAL OF  
THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF VENEZUELA".  
This book is available at the headquarters  
of the C.M.I. in Antwerp, at the price  
of US\$.20.-.

Under the auspices of the International  
Bar Association a very exhaustive study  
has been performed by a committee on  
maritime and transport law and edited  
by Mr. LENNART HAGBERG of Gothenburg under  
the title " MARITIME LAW - Volumes III-A  
and III-B - Registration of Vessels -  
Mortgages on Vessels" and published by  
KLUWER - Libresso, P.O.Box 23, 7400 GA  
Deventer, The Netherlands, at the price  
of D.Fl.200.-. This book is one of a  
series of volumes to form a handbook on  
international maritime law. Volume I  
covering Arrest of Vessels and Volume II  
covering Sales of Vessels have been  
published in 1976 and 1977 respectively.

A l'initiative de l'Association Françai-  
se du Droit Maritime il vient de sortir  
de presse un ouvrage qui comporte des  
textes de droit public, de droit privé,  
de droit social et de droit de l'envi-  
ronnement; il a pour titre:  
"RECUEIL DES TEXTES DU DROIT MARITIME  
FRANCAIS AU 1er JANVIER 1983" et a été  
préparé par Me Jacques Villeneau, le  
Président de l'A.F.D.M.

Les demandes de souscription doivent être  
adressées à la revue "Le Droit Maritime  
Français", 190 boulevard Haussmann,  
75008 Paris, tél.: 563.11.55. Le prix de  
cet ouvrage est de F.F.250.-.

Les travaux du Séminaire de droit inter-  
national maritime qui s'est tenu à l'île  
de Margarita, Venezuela à l'initiative  
du Comité Maritime du Venezuela du 2 au  
6 janvier 1980, ont été publiés dans  
"REVISTA DEL COMITE MARITIMO VENEZOLANO".  
Ce livre peut être commandé au siège  
du C.M.I. à Anvers au prix de \$US.20.-.

Sous les auspices de International Bar  
Association une étude approfondie a été  
réalisée par une commission sur le droit  
maritime et des transports et éditée  
par M. LENNART HAGBERG de Göteborg sous  
le titre "MARITIME LAW - Volumes III-A  
et III-B - Registration of Vessels -  
Mortgages on Vessels"; ce livre qui fait  
partie d'une série sur le droit maritime  
international a été publié par KLUWER -  
Libresso, B.P.23, 7400 GA Deventer, Pays-  
Bas au prix de florins 200.-. Précédem-  
ment avaient paru: Volume I "Arrest of  
Vessels" et Volume II "Sales of Vessels".

## Next Meetings

20-21 September, 1983 at London :  
International Subcommittee on Maritime  
Liens and Mortgages;

2 December, 1983 at London:  
Executive Council;

30 March, 1984 (Friday) at Brussels:  
1984 annual regular meeting of the  
Assembly.

## Prochaines réunions

20-21 septembre 1983 à Londres :  
Commission internationale sur les privi-  
lèges et hypothèques maritimes;

2 décembre 1983 à Londres :  
Conseil Exécutif;

30 mars 1984 (vendredi) à Bruxelles :  
réunion statutaire annuelle de l'Assem-  
blée.

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

September, 1983

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Septembre, 1983

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## Maritime Liens and Mortgages - A Progress Report by Francesco Berlingieri

When the replies to the CMI Questionnaire started to come in I found out, not without surprise, that the 1967 Convention met with the approval, albeit in some cases with some minor reservations, of a great many Maritime Law Associations. As of 20th September 1983 29 Maritime Law Associations had replied to the Questionnaire, of which not less than 18 have expressed this view. It may also be interesting to note that this view has been expressed both by Associations of developed and developing countries.

Notwithstanding this fact, the International Sub-Committee on Maritime Liens and Mortgages, during its first session held in London on 20th and 21st September 1983, examined the 1967 Convention with a critical eye, with a view to finding out if the approach adopted was still satisfactory and, in the affirmative, if the Convention could be improved.

The Sub-Committee unanimously agreed that long-term financing was essential for the development of merchant marine, and that the security more readily available and less expensive was the vessel itself. Thence the need to ensure the best possible protection to the mortgagee.

The Sub-Committee was by a large majority of the view that the 1967 Convention satisfied this requirement. The Convention in fact:

- (i) ensures that a mortgage which is validly constituted according to the law of the country of registration is recognized in all Contracting States, provided that certain basic conditions are complied with;
- (ii) ensures that, except in case of forced sale, the vessel is not de-registered without the consent of the mortgagee;
- (iii) regulates the forced sale in such a manner as to enable the buyer to obtain a title to the vessel which is recognized as valid in all Contracting States, thus enhancing the possibility of sale at the market price;
- (iv) at the same time ensures that the proceeds of sale are distributed

according to the provisions of the Convention, and thus that the mortgagee is satisfied according to his priority;

- (v) accords the mortgagee a reasonably high priority by limiting the number of maritime liens having precedence over the mortgage.

### i) Recognition of mortgages

The provisions of Article 1 were found to be satisfactory. The need for the requirement that the amount secured be mentioned in the register, or in the instrument which must be deposited with the registrar, was however questioned by the delegate from the United States, who pointed out that in certain forms of modern mortgages no figure is mentioned.

### ii) Consent of the mortgagee to the de-registration of the vessel

Article 2 of the Convention protects the mortgagee by providing that the vessel cannot be de-registered without his consent, and cannot be re-registered in another State unless a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been or will be de-registered.

It was pointed out that transactions on second-hand ships would be facilitated if it could be provided that in case of change of flag, mortgages may be re-registered in the new register. A provision to this effect existed in the Draft Convention approved by the CMI Conference held in New York in September 1965.

It may be noted that nothing in this article prevents de-registration of a vessel prior to de-registration of the existing mortgages if the mortgagee agree, and re-registration of such mortgages in the new register, provided the law of the State of new registration allows this. De-registration of a vessel without de-registration of existing mortgages is contemplated by Article 11 of the 1967 Convention in case of forced sale. Paragraph 3, in fact, provides that after the forced sale the Court who has conducted the sale shall issue a certificate to the effect that the

vessel is sold free from all mortgages except those assumed by the purchaser, and that upon production of such certificate the registrar shall delete all mortgages except those assumed by the purchaser, and register the vessel in the name of the purchaser, or issue a certificate of de-registration, as the case may be.

iii) Forced sale

It was the general view that the requirements specified in Article 10 satisfied the requisite of due process. However, it was questioned whether also a notice to the public through newspapers should not be required, and whether it should not be specified where notice to holders of registered mortgages must be sent.

The rule on the distribution of the proceeds of sale was found to be correct, and consequently no objection was raised against the provision whereby in the event of forced sale, in accordance with the provisions of the Convention, all mortgages and all liens and other encumbrances cease to attach to the vessel. It was, however, suggested that the provision in paragraph 1 of Article 11, according to which charter parties are not deemed to be a lien or an encumbrance for the purpose of Article 11, may be deleted.

The provision whereby, upon production of a certificate of the Court who has conducted the forced sale that the vessel has been sold free of all mortgages and all liens and other encumbrances, the registrar must issue a certificate of de-registration, was also generally approved. The delegate from the United States stated, however, that in his country there may be some problems, for there exist in the United States restrictions on the transfer of vessels from United States citizens to foreigners, and also requirements that ships built under Government subsidy must remain under U.S. flag for a certain number of years.

(iv) Distribution of the proceeds of sale

It was noted with approval that the provision whereby the costs awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel are first paid out of the proceeds of sale, restricts the former lien granted under Article 2 No. 1 of the 1926 Convention. It was, however, agreed that such cost should include the cost incurred for the custody and maintenance of the vessel after the arrest.

(v) Maritime liens having priority over mortgages

The general view of the Sub-Committee was that the number of liens taking precedence over mortgages should, subject to what will be stated below, not be increased, but possibly reduced.

There were two suggestions to increase the number of liens. The first was made

by the delegate from the Federal Republic of Germany who stated that his country extended the lien securing claims for wages to social insurance contributions. Other delegates stated that the lien for wages was construed to include also social insurance contributions, and therefore it was accepted that this extention could be specified in the text of the Convention.

The second suggestion was made by the delegate from Norway, who stated that his Association would favour the granting of a maritime lien for claims in respect of loss of or damage to cargo arising out of the contract of carriage. The great majority of the delegates were, however, against such extention. Only the delegate from Sweden stated that his Association would support it provided the extention would ensure a wider uniformity.

The delegate from the United States informed the Sub-Committee that the law of the United States widely differed from the Convention, and that the system in force was so deeply rooted that there were no prospects of the United States ratifying the 1967 Convention.

This was noted with regret, but it was agreed that it would not justify a change in the system adopted by the 1967 Convention. The delegate from the Federal Republic of Germany wondered whether, in order to achieve uniformity at least in some areas, it would not be convenient to divide the Convention into various parts which might be accepted separately from one another.

The need for a maritime lien in respect of claims for wreck removal and contribution in general average was questioned by many delegates, whilst it was agreed that the other maritime liens should be maintained, albeit doubts were raised in respect of the high ranking of the lien for port, canal and other waterway dues and pilotage dues.

The delegate from France stated that his Association was of the view that so many secret liens seriously impaired the security of the mortgagee, and that a system of registration of maritime liens should be envisaged whereby the priority between liens inter se and between liens and mortgages would be based on the respective date of registration. Only the liens for wages, salvage and general average should be excepted, and these liens would always take priority over mortgages.

The liberty granted by Article 6 to Contracting States to give to liens or rights of retention granted in favour of shipbuilders and shiprepairs by national law priority over mortgages was discussed at some length, but it was ultimately agreed that any change in this provision would upset the compromise reached at the New York Conference, and would seriously impair a wide acceptance of the Convention.

The one year period of extinction of

maritime liens was found by the Sub-Committee to be reasonable. It must be pointed out that a comparatively short period would force the lienor to take action and thus bring the claims to the knowledge of the mortgagee, thereby avoiding excessive accumulation. The delegates from Norway and Sweden stated that their Associations would favour a change in the present text so to give to the commencement of lawsuits the effect of avoiding the lapse of the extinction period. This, however, would seriously affect the mortgagees, for they would not know when a suit is commenced, particularly in those countries where the time bar is avoided by the mere issuance of a writ.

The clarity of the wording used in Article 8 paragraph 1 was questioned. It was pointed out that it was in conflict with the definition of arrest in the 1952 Arrest Convention, whose Article 1 paragraph 2 states that arrest means the detention of a ship to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

The purpose of the provision in Article 8 paragraph 1 is to avoid that the lapse of the period of extinction be prevented by an arrest followed by the release of the vessel, for in such case it would be comparatively easy to keep maritime liens in existence for a long time. Nor would the continued existence of the

lien be justified from the stand point of the lienor, because if the vessel is released, that means that the lienor has obtained other satisfactory security, such as a bond or a bank guarantee. It seems useful to point out that the words "arrest leading to a forced sale" do not mean that the arrest is necessarily the first step of the proceedings of forced sale, but that the vessel is not removed from the custody of the court until the forced sale is effected. If this does not appear clearly from the words used, a change may perhaps be advisable.

The Sub-Committee agreed that its future work should be liaised with that of the International Sub-Committee on Arrest of Ships, and if possible, a joint meeting should also be held.

In my opinion, the two Sub-Committees should also consider whether it would be preferable to merge the two Conventions into one, or at least to prepare revised drafts which might render such merger easy. A condition for having one Convention only would be the possibility of giving effect separately to the various parts of the Convention.

The Sub-Committee on Maritime Liens and Mortgages will hold its next meeting in Brussels on 4th and 5th April 1984, so that the Chairman may be in a position to report on the progress of the work to the Assembly on 6th April.

## Brussels Conventions

### ERRATUM :

Page 24 of CMI NEWS LETTER June 1983 :

DENUNCIATION BY JAPAN :

last paragraph of that article must read :

" In accordance with the provisions of Article 13 of the said Convention, this denunciation will become operative on 20 May, 1984 .

## IMO Conventions

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE IMO CONVENTIONS, IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW :

Notice from the INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND dated 4 May, 1983 :

In accordance with Regulation 5.2 of the Internal Regulations of the IOPC Fund, the Director has the honour to notify Contracting States that the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, will enter into force for SRI LANKA on 11 July 1983.

## Conventions de Bruxelles

### ERRATUM :

Page 24 de CMI NEWS LETTER juin 1983 :

DENONCIATION PAR LE JAPON :

Veuillez lire le dernier paragraphe de cet article comme suit :

" En vertu des dispositions de l'article 13 de la Convention, cette dénonciation prendra effet le 20 mai 1984 .

## Conventions de l'OMI

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS DE L'OMI EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE :

Notification du FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES datée du 4 mai 1983 :

Conformément à la règle 5.2 du Règlement intérieur du FIPOL, l'Administrateur a l'honneur d'informer les Etats contractants que la Convention Internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures entrera en vigueur à l'égard de SRI LANKA le 11 juillet 1983.

# The United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences

## La Convention des Nations Unies sur un Code de Conduite des Conférences de Lignes

The International Convention prepared by UNCTAD on a Code of Conduct for Liner Conferences, in short "The Liner Code", will enter into force on the 6th October, 1983, six months after its ratification by the Federal Republic of Germany and by the Netherlands. The conditions laid down by the article 49 of the Convention for its entry into force have now been complied with.

Apart from the two countries mentioned above, the following countries (listed in alphabetical order) have ratified the Convention or acceded to it:

La Convention Internationale élaborée par CNUDCI sur un Code de Conduite des Conférences de lignes entrera en vigueur le 6 octobre 1983, six mois après sa ratification par la République Fédérale d'Allemagne et par les Pays-Bas. Les conditions requises par l'article 49 de la Convention pour son entrée en vigueur ont maintenant été remplies.

En dehors des deux pays mentionnés ci-dessus, les pays suivants (rangés par ordre alphabétique) ont ratifié la Convention ou y ont adhéré :

BANGLADESH - BARBADOS - BENIN - BULGARIA -  
CAMEROON - CAPE VERDE - CHILE - CHINA -  
CONGO - COSTA RICA - COTE D'IVOIRE - CUBA -  
CZECHOSLOVAKIA - EGYPT - ETHIOPIA - GABON  
- GAMBIA - GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC -  
GHANA - GUATEMALA - GUINEE - GUYANA -  
HONDURAS - INDIA - INDONESIA - IRAQ -  
JAMAICA - JORDAN - KENYA - KOREA -  
MADAGASCAR - MALAYSIA - MALI - MAURITIUS -  
MEXICO - MOROCCO - NIGER - NIGERIA -  
PAKISTAN - PERU - PHILIPPINES - REPUBLIQUE  
CENTRE AFRICAINE - ROMANIA - SENEGAL -  
SIERRA LEONE - SRI LANKA - SUDAN - TANZANIA  
- TOGO - TUNISIA - URUGUAY - USSR -  
VENEZUELA - YUGOSLAVIA - ZAIRE.

### Personalia

Information has been received regarding the new address of the Association Suisse de Droit Maritime

Avis a été reçu concernant la nouvelle adresse de l'Association Suisse de Droit Maritime

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME  
21, Aeschengraben,  
CH - 4051 BASEL

### Next Meetings

Contrary to what has been announced in the June 1983 CMI News Letter, the next annual regular meeting of the Assembly will be held on Friday 6 April, 1984 instead of March 30, 1984.

### Prochaines réunions

Contrairement à ce qui a été annoncé dans le CMI News Letter de Juin 1983, la prochaine réunion statutaire annuelle de l'Assemblée aura lieu le vendredi 6 avril 1984 au lieu du 30 Mars 1984.

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

December, 1983

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Décembre, 1983

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## ICC/CMI Co-operation on the Venice Recommendations

The Secretary General of the ICC, Mr. Hans König, has reacted very favourably on the suggestion of the CMI to introduce a co-operation between the ICC and the CMI on some of the Recommendations adopted in connection with the CMI Venice Colloquium. Several of these recommendations come within the field of activities of the ICC, in particular where banks are involved. The Banking Commission of the ICC has recently adopted new rules relating to documentary credits (the so-called Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, UCP). These rules will come into effect the 1st of October 1984 and it would be necessary for banks to educate their own personnel and their customers on the new rules. In that context, the ICC and the CMI would have an excellent opportunity to implement the Venice Recommendations. As it happens, the revision of the present UCP is fully compatible with the CMI Recommendation that the practice of issuing bills of lading when a negotiable document is not required should be discouraged. In fact, the 1983 revision of the UCP acknowledges the fact that, in the future, the bill of lading may not be, as is now the case, the most common document called for under documentary credits.

This being so, the revised rules stipulate that banks will accept any transport document unless the credit itself calls for a bill of lading. In order to ascertain a full impact of the 1983 Rules it would be necessary to explain to traders why other transport documents than bills of lading would be better for them and also to indicate to banks that, in most cases, sea waybills could provide banks with a perfectly good security, provided that the uniform rules for such sea waybills are properly drafted (Venice Recommendation No 4). Also, the ICC and commercial banks could be of great assistance in the implementation of the Venice Recommendation that bills of lading should not be issued in more than one original. In that connection, one should assess the practical means available to banks to educate their customers

to adopt such commercial routines that the risk of maritime fraud becomes considerably reduced or perhaps even eliminated.

The ICC has since long been interested in problems connected with claused bills of lading. In fact, the present UCP, in art.18, contains the following text :

"a. A clean shipping document is one which bears no superimposed clause or notation which expressly declares a defective condition of the goods and/or the packaging.

b. Banks will refuse shipping documents bearing such clauses or notations unless the credit expressly states the clauses or notations which may be accepted."

The cited text means that the bank should accept bills of lading which are claused provided that the clause is "innocent" and does not expressly declare a defective condition of the goods and/or the packaging. But if it does, the bill of lading would be rejected and the issuance of a letter of indemnity ("back letter") to avoid this calamity should, as suggested in the 5th CMI Venice Recommendation, never be issued. Nevertheless, the text in the present UCP, which is reproduced in essence in the 1983 version, will not solve the whole problem. It would still be necessary to distinguish in practice between such clauses which would make the shipping document unclean in the sense expressed in art.18 of the present UCP (art.34 in the 1983 version) and such cases where the clause does not signify a defective condition of the goods and/or the packaging. The ICC has tried to achieve this aim in its booklet on clean bills of lading (ICC booklet "The problem of clean bills of lading", N° 283). But, as it happens, this booklet is presently being revised. It is in this connection that the CMI has now also offered its co-operation to the ICC.

Jan Ramberg.

## Uniform Rules for Liner (sea) Waybills

I think it is true to say that we find ourselves in a very difficult period of transition from the use of bills of lading to the use of other transport documents. The traditional problems connected with the use of bills of lading have become aggravated. This is due to the fundamental change with respect to cargo control caused by containerization and the assembling of goods into units before the goods are taken onboard the ship. Thus, the information in the bill of lading could in many cases not be checked by the carrier and, consequently, the value of the bill of lading as a document actually representing goods as described in the bill of lading has become greatly reduced. In these cases, it cannot be said that bills of lading represent any greater security for merchants than other transport documents. Further, the bill of lading system has become unworkable in such cases where cargo in fact arrives at the destination before an original bill of lading is available there. If, in such a case, the goods are delivered to someone who merely alleges that he later will become holder of an original bill of lading, one of the most fundamental rules in the bill of lading system has become violated. If, in a particular trade, it is ascertained that goods are in fact delivered without a production of original bills of lading, one cannot seriously maintain the principle that such original bills of lading "represent the goods". This is not merely a problem of obtaining guarantees to avoid ultimate responsibility in damages but would also bear on the fundamental principle that title to the goods could be transferred by the simple transfer of the original bill of Lading. If traders do not honour the principle that goods should not be delivered unless an original bill of lading can be produced and tendered to the carrier, then the fundamental principle that the bills of lading "represent the goods" would falter and the situation in international trade would become chaotic. Nevertheless, the transition

from bills of lading to non-negotiable transport documents, although it would certainly become the ultimate solution of the problem, is far from easy. In spite of the fact that the Hamburg Rules were drafted in the 1970s the draftsmen have failed to observe the need to regulate fully the legal characteristics of a "sea waybill" as distinguished from a bill of lading (art.18 of the Hamburg Rules merely contains the wellknown prima facie rule meaning that the carrier is responsible for the information in the transport document unless he can prove that such information is incorrect). It is now for the CMI to fill this important lacuna. The Chairman of the CMI working group charged with this important task, professor Kurt Grönfors, has already produced the first draft on uniform rules which would clarify the function and characteristics of sea waybills. The draft will be further discussed in the working group and subsequently be dealt with in the CMI International Subcommittee in the usual way. A fundamental question will be to decide to what extent the shipper (consignor) is estopped from giving new instructions to the carrier. Unless this important question is clarified it would not be possible to require the buyer to pay in return for a sea waybill and, in particular, the waybill would not be a bankable document.

Jan Ramberg

### Editor's note:

The Working Group on Uniform Rules for Sea Waybills held its first meeting in London on December 1 under the chairmanship of Professor Kurt Grönfors, Gothenburg. He presented an oral report to the Executive Council and, in view of the CMI recommendations following the Venice Colloquium on Bills of Lading, he suggested that a co-operation be initiated with the International Chamber of Commerce. The Member Associations will be informed shortly by a Preliminary Report in due course.

### Note de l'éditeur :

Le groupe de travail qui s'occupe des règles uniformes pour "Sea Waybills" s'est réuni pour la première fois à Londres le 1er décembre 1983 sous la présidence du Professeur Kurt Grönfors de Gothenbourg. Ce dernier a présenté un rapport oral aux membres du Conseil Exécutif. En vue de donner suite aux recommandations du Colloque de Venise sur les Connaissances, il a suggéré d'établir une collaboration avec la Chambre de Commerce Internationale. Les Associations Membres recevront prochainement un rapport préliminaire à ce sujet.

## The CMI Editorial Board

The CMI Executive Council, in its June meeting in connection with the Venice Colloquium, decided to constitute an Editorial Board charged with the CMI publications. Professor Jan Ramberg was elected chairman of the Editorial Board. Although one of the important functions of the present publications - the CMI NEWS LETTER and the CMI YEARBOOK - would be to provide the CMI members with current information, these publications also contain information of general interest to practitioners in maritime law. The YEARBOOK, apart from giving an up-to-date list of addresses of CMI personalities, contains most useful information concerning the state of ratifications of the maritime law Conventions. Discussions are presently taking place with a reputable publisher to market these publications in a more efficient and professional way. Needless to say, the CMI itself does not possess the resources necessary to achieve this aim. It would also be necessary to somewhat change the present character of the NEWS LETTER so that the information contained therein would be of a more direct interest to people engaged in maritime trade. Otherwise, it would not be possible to reach a market beyond the CMI members themselves. The editing of such a "reformed" NEWS LETTER is a

rather heavy task. Also, it would not be possible for any particular individual, no matter where he resides to cover much more than is available "at short hand" in his own country. For this reason, the Editorial Board should consist of members representing different countries and regions of the world. Steps are now being taken to compose the Editorial Board in such a manner.

From time to time valuable publications have emerged as a result of CMI Colloquia or the work of CMI personalities. Although these publications have certainly attracted the attention of maritime practitioners, it is felt that much more could be done to market such publications professionally. Furthermore, in order to stress the role played by the CMI itself in publishing and promoting such publications, a series of publications entitled "CMI Studies in Maritime Law" will be introduced. The first publication in the series will be a publication reproducing the reports, speeches, and discussion during the 1983 CMI Venice Colloquium on bills of lading.

Jan Ramberg

## The CMI Lisbon Conference

The dates for the CMI 1985 Conference in Lisbon have now been agreed. The opening of the Conference will take place on Sunday the 19th of May in the afternoon and the closing session will take place on Saturday the 25th of May. It has been provisionally agreed to hold the Conference at the Ritz Hotel. The Executive Council decided to limit the number of active participants to 250 delegates including Titulary Members and observers. The main subjects to be discussed concern Maritime Liens and Mortgages (Conventions 1926 and 1967) as well as Arrest of Sea-going Ships (1952 Convention). The Executive Council also decided that discussions on an additional subject later to be agreed should be arranged in conjunction with the Conference.

## La Conférence du CMI à Lisbonne

Les dates pour la Conférence de Lisbonne ont maintenant été fixées. La séance inaugurale de la Conférence aura lieu le dimanche après-midi 19 mai et la séance de clôture le samedi 25 mai. Il a été convenu provisoirement que la Conférence se déroulera à l'hôtel Ritz. Le Conseil Exécutif a pris la décision de limiter le nombre de participants à 250, en ce compris les membres titulaires et les observateurs. Les deux sujets principaux qui seront traités concernent les priviléges et hypothèques maritimes (Conventions 1926/1967) et la saisie conservatoire des navires de mer (Convention de 1952). Le Conseil Exécutif a également décidé de retenir un sujet supplémentaire, encore à déterminer, pour des échanges de vues au moment de la Conférence.

# **International Conference on Liability and Compensation for Damage in connexion with the Carriage of certain Substances by Sea**

The Secretary General of the International Maritime Organization has formally announced the convening by that Organization from 30 April to 25 May, 1984 of an International Conference on Liability and Compensation for Damage in connexion with the Carriage of Certain Substances by Sea. The purpose of the Conference will be to consider and adopt the following treaty instruments :

(a) a Convention on Liability and

Compensation in connexion with the Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea;

- (b) a Protocol to revise the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969;
- (c) a Protocol to revise the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

## **Brussels Conventions**

### RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE BRUSSELS INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

#### ACCESSION BY THE REPUBLIC OF CUBA

On 21 November, 1983 was registered with the Ministère des Affaires étrangères de Belgique the instrument of accession of the Republic of Cuba relating to the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES AND PROTOCOL OF SIGNATURE SIGNED AT BRUSSELS ON 10 APRIL, 1926

The instrument of accession contains a declaration relating to Article 19 of the Convention.

In accordance with the provisions of Article 20, this Convention will enter into force towards the Republic of Cuba the 21 May, 1984.

On 21 November, 1983 was registered with the Ministère des Affaires étrangères de Belgique the instrument of accession of the Republic of Cuba relating to the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO ARREST OF SEA-GOING SHIPS SIGNED AT BRUSSELS THE 10 MAY, 1952

The instrument of accession contains the reservations referred to in Article 10 of the Convention, a reservation not to apply the provisions of the said Convention to warships and to vessels owned by or in the service of a State, as well as a declaration relating to Article 18 of the said Convention.

In accordance with the provisions of Article 15, this Convention will enter into force towards the Republic of Cuba the 21 May, 1984.

## **Conventions de Bruxelles**

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

#### ADHESION PAR LA REPUBLIQUE DE CUBA

Le 21 novembre 1983 a été déposé auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique l'instrument d'adhésion par la République de Cuba relatif à la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNÉE A BRUXELLES LE 10 AVRIL 1926

Cet instrument d'adhésion contient une déclaration relative à l'article 19 de la Convention.

Cette Convention entrera en vigueur à l'égard de la République de Cuba le 21 mai 1984, conformément à son article 20.

Le 21 novembre 1983 a été déposé auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique l'instrument d'adhésion par la République de Cuba relatif à la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER, SIGNÉE A BRUXELLES LE 10 MAI 1952

Cet instrument d'adhésion contient les réserves prévues à l'article 10 de la Convention, celle de ne pas appliquer les dispositions de la Convention aux navires de guerre et aux navires d'Etat ou au service d'un Etat, ainsi qu'une déclaration relative à l'article 18 de la Convention.

Cette Convention entrera en vigueur à l'égard de la République de Cuba le 21 mai 1984, conformément à son article 15.

EXTENSION BY THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND TO VARIOUS TERRITORIES OF THE

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

The Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au développement de Belgique advised that on 20 October, 1983 a letter has been received from his Excellency the Ambassador of Great Britain at Brussels notifying the extension of the above mentioned Protocol to the following territories :

- British Antarctic Territories
- Virgin Islands
- Caimans
- Falkland Islands & Dependencies
- Montserrat
- Caicos & Turks Islands

In accordance with the provisions of Article 15 of the said Protocol, these extensions will become operative on 20 January, 1984.

We have been informed by the Ministry of Foreign Affairs of Belgium that the

PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON 21 DECEMBER 1979 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO BILLS OF LADING OF 25 AUGUST, 1924, AS MODIFIED BY THE AMENDING PROTOCOL OF 23 FEBRUARY, 1968

has been ratified by Belgium on 7 September 1983, by Sweden on 14 November, 1983 and by Norway on 1 December, 1983; that it has been acceded to by Denmark on 3 November, 1983 and that it has been extended to various British Territories (please refer to list hereafter) on 20 October, 1983.

In the circumstances, the conditions required for entry into force of this Protocol as per paragraph 1 of Article VIII of it have been complied with and the Protocol will enter into force on 14 February, 1984.

The countries that will be bound by the above Protocol on 14 February, 1984 are the following :

RATIFICATIONS :

Spain	6 January,	1982
The United Kingdom of Great Britain and Northern		
Ireland	2 March,	1982
- Bermuda (ext.)	20 October,	1983
- British Antarctic Territories (ext.)	"	
- Virgin Islands "	"	
- Caimans "	"	

EXTENSION PAR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD A CERTAINS TERRITOIRES DU

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.

Le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au développement de Belgique a avisé que le 20 octobre 1983 a été reçue une lettre de l'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Bruxelles notifiant l'extension du Protocole précité aux territoires suivants:

- Territoire Antarctique Britannique
- Iles Vierges Britanniques
- Iles Cayman
- Iles Falkland
- Dépendances des Iles Falkland
- Montserrat
- Iles Turques et Caïques

Conformément aux dispositions de l'article 15 du Protocole, ces extensions produiront leurs effets à l'égard des territoires précités le 20 janvier 1984.

Suivant une communication du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique le

PROTOCOLE, SIGNE A BRUXELLES LE 21 DECEMBRE 1979, PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT DU 25 AOUT 1924, TELLE QU'AMENDEE PAR LE PROTOCOLE DE MODIFICATION DU 23 FEVRIER 1968

a été ratifié par la Belgique le 7 septembre 1983, par la Suède le 14 novembre 1983 et par la Norvège le 1er décembre 1983; le Danemark y a adhéré le 3 novembre 1983. Notification a également été reçue de l'extension du dit Protocole le 20 octobre 1983 à certains territoires Britanniques (voir liste reprise ci-après).

Les conditions requises suivant les dispositions de l'article VIII, par.1 pour l'entrée en vigueur de ce Protocole étant remplies, le susdit Protocole entrera en vigueur le 14 février 1984.

Les Etats liés par le susdit Protocole en date du 14 février 1984 sont :

RATIFICATIONS :

Espagne	6 janvier	1982
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord 2 mars 1982		
- Bermudes (ext.)	20 octobre	1983
- Territoires antarctiques britanniques (ext.)	"	
- Iles Vierges britanniques (ext.)	"	
- Iles Cayman (ext.)	"	

- Falkland Islands & Dependencies(ext.) "
- Gibraltar "
- Hong Kong "
- Isle of Man "
- Montserrat "
- Caicos & Turks Islands "

Belgium                    7 September, 1983  
 Sweden                    14 November, 1983

Norway

**ACCESSIONS**

Denmark                    3 November, 1983

**Note:** The accession of Denmark does not include the Feroe Islands nor Groenland.

This Convention will enter into force as regards Norway on 1 March, 1984, according to its Article VIII, 2.

**Editor's note :**

A communication of the Direction of Treaties of the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au développement de Belgique mentions that Norway and Sweden, respectively on 7 October and 17 October, 1983 have put their signature on the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 to amend the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading of 25 August, 1924, as modified by the amending Protocol of 23 February, 1968.

We have been informed by the Ministry of Foreign Affairs of Belgium that the

PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON 21 DECEMBER 1979 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS OF 10 OCTOBER 1957

has been ratified by Belgium on 7 September, 1983 and signed and ratified by Australia on 30 November, 1983.

**Note:** This Protocol has not yet entered into force the conditions required by Article VI, 1, not being complied with.

- Iles Falkland et Dépendances "
- Gibraltar "
- Hong Kong "
- Isle de Man "
- Montserrat "
- Iles Turques et Caïques "

Belgique                    7 septembre 1983  
 Suède                    14 novembre 1983

Norvège

**ADHESIONS :**

Danemark                    3 novembre 1983

**Note:** Dans l'instrument d'adhésion il est stipulé qu'il ne vaut ni pour les Iles Féroé, ni pour le Groenland.

Cette Convention entrera en vigueur à l'égard de la Norvège le 1er mars 1984 conformément aux dispositions de l'Article VIII, 2.

**Note de l'éditeur :**

Une communication de la Direction des Traité du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au développement de Belgique mentionne que, respectivement le 7 octobre et le 17 octobre 1983, la Norvège et la Suède ont procédé à la signature du Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968.

Suivant une communication du Ministère des Affaires étrangères de Belgique le

PROTOCOLE, SIGNE A BRUXELLES LE 21 DECEMBRE 1979, PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER DU 10 OCTOBRE 1957

a été ratifié par la Belgique le 7 septembre 1983 et signé et ratifié par l'Australie le 30 novembre 1983.

**Note:** Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article VI, 1 n'étant pas remplies.

## **The 1978 United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea**

Ratifications of the Hamburg Rules are still few (only 9 States have ratified so far). Discussions have taken place on regional levels but the outcome all over the world seems to represent a "wait and see" attitude to the Hamburg Rules. In particular, it is interesting to note that, at an OECD-meeting in Paris on October 26 1983, States were recommended to ratify the 1968 Protocol to the 1924 Bills of Lading Convention (the so-called Hague-Visby Rules). The Executive Council, at its meeting in London 2 December, underlined that a ratification of the 1968 Protocol, as well as the 1979 "SDR"-Protocol, would substantially improve the position of shippers compared with the 1924 Bills of Lading Convention. For this reason, and considering the uncertain future of the Hamburg Rules, the Executive Council stressed the need for immediate ratification of the Protocols.

Jan Ramberg.

## **La Convention de 1978 des Nations Unies sur le Transport de marchandises par mer**

Les ratifications des Règles de Hambourg demeurent peu nombreuses, (seulement 9 Etats ont ratifié à ce jour). Des échanges de vues ont eu lieu au niveau régional mais leur résultat de par le monde semble déboucher sur une attitude d'attente. En particulier, il est intéressant de noter que lors de la réunion de l'OCDE à Paris le 26 octobre 1983 il a été recommandé aux Etats de ratifier le protocole de 1968 à la convention sur les connaissances de 1924 (règles dites de La Haye/Visby). Au cours de sa réunion du 2 décembre à Londres le Conseil Exécutif a souligné que la ratification du protocole de 1968 et du protocole "DTS" de 1979 améliorerait de manière substantielle la situation des chargeurs par comparaison avec celle qui résulte de la convention de 1924 sur les connaissances. Pour ce motif et compte tenu de l'avenir incertain des règles de Hambourg, le Conseil Exécutif a mis l'accent sur la nécessité de la ratification immédiate des dits protocoles.

Jan Ramberg.

## **Albert Lilar Prize**

Reference is made to the announcement mentioned on page 23 of the CMI NEWS LETTER of June 1983.

The authors of works are kindly reminded that the Selection Committee will pay attention only to works that will have been received at the registered Office of the Albert Lilar Foundation prior to 15 May, 1984. No works received at a later date will be given consideration.

## **Prix Albert Lilar**

Il est fait référence à l'avis paru à la page 23 de CMI NEWS LETTER du mois de juin 1983.

Il est rappelé aux auteurs d'ouvrages qui désirent se porter candidats que le jury ne retiendra que les ouvrages qui seront parvenus au siège de la fondation Albert Lilar avant le 15 mai 1984. Après cette date aucune candidature ne sera plus prise en considération.

## **Next Meetings**

### **THE ASSEMBLY**

The 1984 regular meeting of the Assembly will be held on Friday 6 April, 1984. The venue will be the Brussels Hilton, 38 Boulevard de Waterloo, B.1000 Brussels (telephone: (02) 513.88.77 - telex: 22744).

### **THE EXECUTIVE COUNCIL**

The next meeting of the Executive Council will be held on 5 April, 1984 and will start at 6 p.m. at the Brussels Hilton.

A second meeting of the Executive Council will be held on Saturday 7 April, 1984 at 9 a.m. at the Brussels Hilton.

### **THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEES**

- 4 and 5 April, 1984 subcommittee on Maritime Liens and Mortgages
- 4 and 5 April, 1984 subcommittee on Arrest of sea-going ships.

The venue will be the Brussels Hilton.

## **Prochaines réunions**

### **L'ASSEMBLÉE**

La réunion statutaire 1984 de l'Assemblée aura lieu le vendredi 6 avril 1984 à l'hôtel Hilton, 38 Boulevard de Waterloo, B.1000 Bruxelles (téléphone: (02) 513.88.77 - telex: 22744).

### **LE CONSEIL EXÉCUTIF**

La prochaine réunion du Conseil Exécutif se tiendra le jeudi 5 avril 1984 à 18h. à Bruxelles.

Une seconde réunion du Conseil Exécutif aura lieu le samedi 7 avril à 9h, également à l'hôtel Hilton précité.

### **LES COMMISSIONS INTERNATIONALES**

- 4 et 5 avril 1984: commission sur les priviléges et hypothèques maritimes
- 4 et 5 avril 1984: commission sur la saisie conservatoire des navires de mer.

Les réunions de ces commissions se tiendront à l'hôtel Hilton à Bruxelles.

### **Subscriptions**

As from 1 January, 1984 the applications for subscriptions will be dealt with by the editors Almqvist & Wiksell International, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O.Box 62, S-101 20 Stockholm, Sweden, telephone: Stockholm 23 79 90, Telex: 12430 Almqwik S.

### **Abonnements**

A partir du 1er janvier 1984 le service des abonnements sera assuré par la maison d'édition Almqvist & Wiksell International, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O.Box 62, S-101 20 Stockholm, Suède, téléphone: Stockholm 23 79 90, Telex: 12430 Almqwik S.