

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

March, 1984

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Mars, 1984

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## New Look for the CMI News Letter

The main object of the CMI is to contribute by all means to the unification of maritime law. Needless to say, an efficient distribution of knowledge on the developments in the field of maritime law falls within the function of the CMI. Although the current activities of the CMI comprise most of the matters relating to revision of maritime conventions as well as drafting new texts for legislation or modern customs and documentary practices, it is not enough merely to inform about these activities in the CMI News Letter. It is the intention to cover by a leading article in each News Letter important developments of maritime law in various countries and regions of the world. These developments may concern interesting decisions, ratifications which have been or might be made by the various countries, new legislation and the like.

The CMI Editorial Board is very pleased to present in this first issue of 1984 an article by Professor P.Bonassies on the recent developments in French case law.

Jan Ramberg

## Chronique de

### Jurisprudence Française récente

L'objet de la présente chronique est de présenter quelques unes des décisions des tribunaux français publiées en 1983, s'agissant soit de décisions qui nous sont apparues apporter une contribution importante à la théorie générale du droit maritime, soit de décisions qui, rendues dans un contexte international, peuvent présenter un intérêt particulier pour le lecteur non français.

1. Navire étranger. Grève de l'équipage. Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (I.T.F.). Accord avec l'armateur. Pressions illégales. Violence. Nullité.

## CMI News Letter prend un nouveau départ

Le but que le CMI poursuit en ordre principal est de contribuer par tous moyens appropriés à l'unification du droit maritime. Il va sans dire qu'une des fonctions du CMI est de veiller à ce que la connaissance de l'évolution en cette matière soit efficacement donnée en partage. Certes, les activités présentes du CMI embrassent la plupart des matières qui se rapportent à la révision des conventions maritimes et à la rédaction de nouveaux textes pour les lois ou pour les usages et les pratiques documentaires; il ne suffit pas, néanmoins, de se contenter d'informations dans la CMI NEWS LETTER à ce propos. Il entre dans les intentions du Comité Editeur de traiter dans un article de fond dans chaque NEWS LETTER les développements les plus importants du droit maritime dans divers pays et régions du globe. Ces développements peuvent concerner des décisions intéressantes, des ratifications auxquelles il a été ou il pourrait être procédé dans divers pays, des nouvelles lois et d'autres semblables.

Le Comité Editeur du CMI est heureux de présenter dans ce premier numéro de l'année 1984 une chronique rédigée par le Professeur P.Bonassies sur l'évolution récente de la jurisprudence en France.

Jan Ramberg

## Summary of Recent French Case Law (\*)

The object of this summary is to set out some of the decisions of French Courts published in 1983. They are either decisions which appear to make a significant contribution to the general theory of maritime law or decisions which, since they were made in an international context, may be of particular interest to the non-French reader.

1. Foreign ship. Crew strike. International Transport Workers Federation (ITF). Agreement with shipowner. Unlawful pressure. Duress. Void.

(\*) translation by Mr. Humphrey M. HILL.

L'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Douai le 16 juin 1982 (Semaine Juridique 1983.II.20 035, note R.Jambu-Merlin) concerne les rapports entre syndicats de marins et armateurs exploitant les navires de libre immatriculation. Il illustre par ailleurs le rôle que peuvent jouer en la matière les tribunaux, dans une situation où les autorités administratives hésitent souvent à agir, tant pour des raisons politiques que juridiques, eu égard notamment à la coutume qui veut que l'autorité locale n'intervienne pas sur un navire étranger tant que l'ordre public du port n'est pas troublé.

Le navire Gobal Med, battant pavillon libérien, était entré le 28 février 1979 dans le port de Boulogne-sur-Mer pour y charger une cargaison de ciment. Le 6 mars, le chargement était arrêté, des syndicalistes français étant montés à bord pour inviter l'équipage, pakistanaise, à se mettre en grève. Le 29 mars, l'armateur, pour obtenir la reprise du travail, signait avec un syndicaliste français dûment mandaté par l'I.T.F. un accord prévoyant le versement aux marins d'un rappel de salaire, et le versement à l'ITF d'une cotisation de 36.376,98 francs. Ultérieurement, l'armateur demandait au Tribunal de Boulogne l'annulation de la convention et le prononcé de dommages intérêts réparant le préjudice subi du fait de l'immobilisation du navire. Le Tribunal, puis la Cour de Douai, ont accueilli sa demande, déclarant nulle pour vice de violence la convention du 29 mars et désignant un expert aux fins de déterminer le préjudice exact subi par l'armateur.

Pour la Cour, la validité de l'accord n'aurait pu être remise en question s'il avait été la conséquence d'une simple grève. Mais, en l'espèce, les faits excédaient largement le cadre d'une grève. Le capitaine et les officiers avaient été séquestrés par les syndicalistes, voire menacés. L'équipage avait été consigné à bord, coupé de toute communication venant de l'extérieur, la passerelle ayant été relevée et la radio mise sous contrôle. Le consentement de l'armateur avait donc bien été vicié par la violence, et la convention du 29 mars devait être annulée, les autres conséquences dommageables du comportement des syndicalistes en cause engageant la responsabilité de leur syndicat.

Comme le relève le Professeur Jambu-Merlin dans sa note, la présente décision mérite certainement d'être approuvée. L'intervention des syndicats locaux est souvent utile dans les affaires de navires hors-normes. Il n'est pas acceptable que ces syndicats utilisent des procédés portant atteinte aux libertés individuelles comme à la propriété privée.

## 2. Navire. Priviléges maritimes. Priviléges des fournisseurs.

La France ayant ratifié la Convention de 1926, le droit français ne re-

The judgment issued by the Douai Court of Appeal on 16th June 1982 (Semaine Juridique 1983. II. 20 035, note by R.Jambu-Merlin) deals with the relations between crew members' unions and shipowners who operate free flag ships. Further, it illustrates the role which Courts can play in situations where administrative authorities frequently hesitate to act for reasons which may just as easily be political as legal, particularly given the existence of the custom which dictates that a local authority should not intervene on a foreign flag ship in the absence of a breach of "ordre public".

The "GLOBAL MED", flying the Liberian flag, entered the port of Boulogne-Sur-Mer on 28th February, 1979 to discharge a cargo of cement. On 6th March discharge operations were suspended because French trade unionists had gone on board to invite the Pakistani crew to strike. On 29th March the owner signed an agreement with a French trade unionist representative of the ITF to ensure that discharge operations were recommenced. Under this agreement the crew members were to receive a supplementary salary payment and the ITF received a contribution of FF. 36,376.98. The shipowner subsequently asked the Boulogne Court to declare the agreement void and to award damages for the delay to the ship. The Court and then the Douai Court found for the shipowner, held that the agreement of 29th March was void for duress and nominated an expert to ascertain the damage suffered by the owner.

The Court reasoned that the validity of the agreement could not have been questioned if it had been a case of a simple strike. However, the facts showed that it was far more than this. The Master and the officers had been locked up by the trade unionists, not to say threatened by them. The crew had been confined to the ship, cut off from all communication from outside since the gangway had been removed, and the radio room was not under their control. The Court therefore held that the agreement of the owner had been obtained by duress and that the agreement of 29th March should be declared void with the union being liable in damages for the consequences of the actions of its members.

As Prof. Jambu-Merlin says in his note, this decision is worthy of approval. Intervention by local unions is often useful in cases where sub-standard ships are involved. However, it is not acceptable for these unions to adopt methods which infringe individual freedoms.

## 2. Ship. Maritime liens. Suppliers' lien.

Since France has ratified the 1926 Convention, French law does not

connaît pas un privilège maritime à tous les fournisseurs de biens ou de services nécessaires au navire, mais seulement à ceux d'entre eux qui ont contracté avec le capitaine hors du port d'attache.

Un arrêt de la Cour de Paris du 20 avril 1983 (Droit Maritime Français, 1983 673) fait une application rigoureuse de ces principes. La société B.P.Trading avait fourni, dans le port de New York, du combustible au navire français Rocroi, pour un montant de 60.000 dollars. L'armateur du Rocroi ayant été déclaré en liquidation des biens (faillite), et le navire vendu aux enchères, B.P.Trading prétendait bénéficier d'un privilège maritime, lui permettant d'être payée avant le constructeur du navire, qui était titulaire d'une hypothèque maritime. La Cour de Paris a rejeté la prétention de B.P.en observant que celle-ci ne faisait pas la preuve que le combustible avait été commandé par le capitaine, le simple reçu délivré par celui-ci ne suffisant pas à établir une telle preuve.

On remarque que l'arrêt insiste sur le fait que la preuve aurait dû être faite que la créance du fournisseur provenait d'un contrat passé par le capitaine. Par là, la Cour semble dire qu'elle aurait maintenu la solution qu'elle donne, alors même que la commande de combustible aurait été passée par l'agent de l'armateur. Certes, la loi française du 3 janvier 1969 prévoit, dans son article 12, que les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire du navire (agent maritime) "lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire aux lieu et place du capitaine", sont assorties d'un privilège maritime. Mais il s'agit là, en quelque sorte d'un texte "à usage interne", destiné à protéger les fournisseurs des ports français qui contractent avec l'agent, en France d'un navire étranger. L'article 12 ne peut être invoqué par le fournisseur qui, dans un port étranger, contracte avec l'agent local d'un armateur français, car le statut légal de cet agent ne peut être régi par la loi française. Pareillement, on peut penser que B.P.Trading n'aurait pas eu plus de succès si elle avait invoqué le privilège reconnu par le droit américain à tout fournisseur de "necessaries". Car les tribunaux français ne reconnaissent que les priviléges accordés par la loi française, ou, quand elle s'applique, par la Convention de 1926.

L'arrêt de la Cour de Paris devrait ainsi inciter les fournisseurs étrangers à la prudence. S'ils font crédit à un armateur français ou à l'agent local de celui-ci, ils seraient certainement bien inspirés d'exiger que toute commande de combustible, ou autre bien ou service nécessaire au navire, soit passée par le capitaine, et par lui seul.

### 3. Transports de marchandises. Connaissance. Connaissance net. Lettres de garantie. Portée.

accord a maritime lien to all suppliers of goods and services necessary for the ship, but only to those of them who have contracted with the Master outside the ship's home port.

A decision of the Paris Court of 20th April, 1983 (Droit Maritime Français, 1983. 673) shows how rigorously these principles may be applied. B.P.Trading supplied bunkers to the French flag ship "ROCROI" in New York for a price of US\$. 60.000. Since the owners of "ROCROI" had gone into liquidation and since the ship had been auctioned, B.P. Trading alleged that they had a maritime lien which allowed them to be paid before the yard which had built the ship and which was a mortgagee. The Paris Court rejected B.P.'s allegation and pointed out that B.P. had not proved that the bunkers had been ordered by the Master. The receipt issued by the Master was not sufficient to provide the necessary proof.

It will be noted that the judgment emphasizes that to provide the necessary proof B.P. would have had to show that the supplier's debt arose out of a contract which the Master had made. Thus, the Court appears to suggest that the same decision would have been reached even if the order for the bunkers had been made by the ship's agent. It is certainly true to say that the French law of 3rd January, 1969 provides in Article 12 that the acts of a ship's agent which give rise to debts owed by the shipowner constitute a maritime lien against the ship when the agent "is seeing to the normal needs of the ship in the place of the Master". However, in a sense this is a provision "for domestic consumption" since it is intended to protect suppliers in French ports who contract with the local French agent of a foreign flag ship. Article 12 cannot be used by the supplier who contracts with the local agent of a French shipowner in a foreign port because the agent's actions are not governed by French law. Similarly, it seems likely that B.P.Trading would not have had any more success if they had tried to claim the benefit of the lien which U.S. law accords to all suppliers of "necessaries". French Courts only recognize those liens granted by French law or by the 1926 Convention in cases where it applies.

The judgment of the Paris Court should thus encourage foreign suppliers to be cautious. If they give credit to a French shipowner or to his local agent, they would certainly be well advised to require that any order for bunkers or for any other goods or services necessary to the ship, be made by the Master and by him alone.

### 3. Carriage of goods. Bill of Lading. Clean Bill of Lading. Letters of indemnity. Scope.

L'arrêt rendu par la Cour de Cassation le 23 février 1983 (Droit Maritime Français 1983, 478) fait preuve d'une très grande rigueur à l'égard des lettres de garantie, la Cour lisant dans l'article 20 de la loi du 18 juin 1966 une sanction qui ne paraît pas imposée par ce texte.

La note de chargement émise lors de la remise au transporteur d'un lot de cartons d'eau minérale expédié de Marseille à Djeddah portait des réserves précises : 53 cartons en coulage et d'autres cartons tachés de mouille. Malgré ce fait, le transporteur accepta de délivrer un connaissage net, en échange d'une lettre de garantie. A l'arrivée, des avaries dues au coulage de l'eau minérale furent constatées sur d'autres marchandises, embarquées dans la même cale, et le transporteur fut condamné à indemniser le destinataire. Il se retourna alors contre le chargeur, demandant l'exécution de la garantie. La Cour d'Aix rejeta son action, en se fondant sur les dispositions de l'article 20 de la loi du 18 juin 1966, texte qui énonce que le transporteur qui omet volontairement de porter sur le connaissage une réserve, concernant un défaut de la marchandise dont il avait ou devait avoir connaissance, "ne pourra se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité". La Cour de Cassation a approuvé la Cour d'Aix d'avoir ainsi interprété le texte en cause.

La solution mérite certainement d'être approuvée à l'égard des lettres de garantie "frauduleuses", celles qui témoignent d'une volonté réelle du transporteur de participer à une opération tendant à tromper l'acheteur de marchandises. On peut regretter que, par la généralité des termes dans lesquelles elle est exprimée, cette solution ne risque de porter préjudice aux transporteurs honnêtes, qui n'ont eu que le tort de vouloir rendre service à un client lui-même honnête, au moins tant qu'on ne lui demande pas d'exécuter sa garantie. Et la solution, en tout cas, n'est nullement imposée par les dispositions de l'article 20. Car, en demandant l'exécution de la lettre de garantie, le transporteur ne cherche pas à "éluder sa responsabilité", mais seulement, une fois sa responsabilité constatée, à en dériver les conséquences vers quelqu'un, le chargeur, qui, précisément, s'était engagé à les assumer. Quant à la nullité des lettres de garantie "frauduleuses", point n'est besoin de faire appel à l'article 20 pour la justifier. Il suffit de se référer au principe "fraus omnia corrumpit".

#### 4. Transports maritimes. Responsabilité du transporteur. Présomption de responsabilité. Application.

L'opinion est souvent avancée que la responsabilité du transporteur maritime est fondée sur une présomption de faute, dans la Convention de 1924 comme dans les Règles de Hambourg.

The judgment of the Cour de Cassation of 23rd February, 1983 (Droit Maritime Français 1983, 478) is very harsh on letters of indemnity, with the Court reading into Article 20 of the Law of 18th June, 1966 a sanction which the text of the Law does not appear to impose.

When the carrier acknowledged receipt of a consignment of cartons of mineral water shipped from Marseilles for Jeddah, the Mate's Receipt bore specific annotations : fifty three cartons leaking and other cartons wet stained. In spite of this, the carrier agreed to issue a clean bill of lading in exchange for a letter of indemnity. At the port of discharge, damage to other consignments of cargo stowed in the same hold was noticed and the carrier had to indemnify the consignee of those goods. The carrier then looked to the shipper under the terms of the letter of indemnity. The Aix Court rejected the carrier's claim, founding its judgment on the provisions of Article 20 of the Law of 18th June, 1966 which states that a carrier who voluntarily fails to incorporate into the bill of lading a reservation concerning the damaged condition of the cargo of which he was or should have been aware "will not be able to take advantage of this damage to avoid liability". The Cour de Cassation approved the interpretation of this Article by the Court of Aix.

The decision should certainly be supported so far as "fraudulent" letters of indemnity are concerned since they illustrate actual willingness on the part of the carrier to participate in an action which is likely to deceive the purchaser of the goods. However, given the general terms in which the decision is expressed, it is perhaps regrettable that the decision may prejudice the position of honest carriers whose only fault is to wish to be of service to a customer who is also honest, at least up until the moment when he is asked to perform under the terms of the indemnity. In any event, the reasoning behind the judgment is not to be found anywhere in Article 20. In asking for the shipper to perform under the terms of the indemnity the carrier is not seeking to "avoid liability". His liability has been established and he is only seeking to direct the consequences of that liability towards the shipper who had specifically undertaken to assume them. As to "fraudulent" letters of indemnity being void, there is no need to refer to Article 20 for support. One need only refer to the principal "fraus omnia corrumpit".

#### 4. Carriage of goods. Liability of the carrier. Presumption of liability. Application.

It is often said that the liability of the maritime carrier is based on a presumption of fault both in the 1924 Convention and the Hamburg Rules. Two recent judgments demonstrate that,

Deux arrêts récents montrent que, pour les tribunaux français au moins, cette responsabilité est beaucoup plus proche d'une responsabilité de type objectif, fut-elle atténuée par de larges cas exceptés, que d'une responsabilité véritablement fondée sur une présomption de faute.

Dans la première espèce, une cargaison de rouleaux de papier avait été mise en conteneur par le chargeur, et expédiée de Baltimore à Grenoble via Le Havre. A l'arrivée, il fut constaté que les rouleaux avaient été endommagés par des chocs. Les experts conclurent que le dommage pouvait être le résultat soit du défaut de calage des rouleaux, soit de la manipulation des conteneurs, et notamment de leur inclinaison lors de la manutention. Observant qu'une telle inclinaison avait pu se produire "quel que soit le mode de calage intérieur utilisé", la Cour de Rouen a décidé que "la présomption de responsabilité" devait s'appliquer à l'encontre du transporteur (Cour d'Appel de Rouen, 13 juin 1982, Droit Maritime Français 1983, 212).

Dans la seconde espèce, des balles de coton avaient été chargées à Shanghai sur le navire Basilea, à destination de Dunkerque. En mer du Nord, le Basilea entrait en collision avec un navire soviétique, ce qui entraînait une voie d'eau et la mouille de la cargaison. La Cour de Paris ayant retenue la responsabilité du transporteur, celui-ci s'est pourvu en cassation, arguant que l'abordage, comme l'innavigabilité du navire qui en était résulté, constituaient des faits exonératoires de sa responsabilité. La Cour de Cassation a rejeté le pourvoi, observant que c'était à bon droit que la Cour d'Appel avait décidé "que ni l'abordage en lui-même ni l'innavigabilité consécutive aux dommages causés au navire par cet abordage ne constituaient un fait exonératoire de la responsabilité du transporteur maritime" (Cassation, 14 février 1983, D.M.F. 1983. 654).

La première de ces deux décisions apparaît déjà comme sévère. L'idée qui la fonde demeure toutefois claire: c'est l'idée que, pour se dégager de la responsabilité qui pèse de plein droit sur lui, le transporteur doit faire la preuve que le dommage provient d'un cas excepté précis, et provient seulement du dit cas excepté. S'il y a quelque doute, il demeure responsable. La seconde décision est plus rigoureuse encore. Car, si le transporteur avait allégué, et prouvé, que l'abordage résultait de la faute de navigation de son capitaine, il eut été nécessairement déchargé de toute responsabilité. Mais ici, du moins on peut le penser devant l'argumentation des parties, l'abordage était douteux. Le transporteur ne pouvait prouver ni la faute du capitaine, ni que les dommages résultaient exclusivement d'un fait à lui totalement extérieur. On en revenait donc au principe,

at least so far as French Courts are concerned, this liability is much closer to an objective type of liability mitigated by broad exceptions than to a liability properly based on a presumption of fault.

In one case, a cargo of rolls of paper had been stuffed by the shipper into a container and shipped from Baltimore to Grenoble via Le Havre. On arrival it was established that the rolls had been damaged by some sort of impact. The surveyors concluded that the damage might be the result either of a failure in the chocking of the rolls or in the handling of the containers particularly in their being tilted during loading and discharge operations. The Rouen Court observed that tilting of this kind could have occurred "whatever the method of chocking used inside the container" and held that the "presumption of liability" should apply as against the carrier (Rouen Court of Appeal, 13th June 1982, Droit Maritime Français 1983, 212).

In a second case, bales of cotton had been loaded onto "BASILEA" at Shanghai for Dunkirk. In the North Sea, "BASILEA" was in collision with a Soviet ship as a result of which there was an ingress of water into "BASILEA" and the cargo became wet. The Paris Court held the carrier liable and the carrier then appealed maintaining that the collision and the fact that the ship could not thereafter be navigated were circumstances relieving him of his liability. The Cour de Cassation rejected the appeal stating that the Court of Appeal had correctly held that "neither the collision in itself nor the fact that the ship could not be navigated as a result of the damage caused to the ship by the collision constituted circumstances relieving the maritime carrier of his liability" (Cassation, 14th February 1983, D.M.F. 1983. 654).

The first of these two judgments seems quite harsh. The idea behind it however is quite clear: it is that for the carrier to, relieve himself of the liability imposed upon him, he must prove that the damage is the result of a specific exception and has no other cause. If there is any doubt the carrier remains liable. The second judgment is even more rigorous. For, if the carrier had alleged and proved that the collision was the result of an error of navigation on the part of his Master he would necessarily been relieved of all liability. However, in this case, the reason for the collision was not clear (at least this is what appears to be the case given the arguments put forward by the parties). The carrier was unable to show that the Master was at fault nor that the damage was caused exclusively in circumstances which were not referable to him. One therefore came

celui de la responsabilité du transporteur, ou, en d'autres termes, de la présomption de la responsabilité.

En conclusion, nous observerons que, dans la première espèce, les juges ont fait application de la Convention de 1924, tandis que dans la seconde, la loi française du 18 juin 1966 régissait le transport, la Chine n'ayant pas ratifié la Convention. Mais on sait que la loi française est très étroitement inspirée de la Convention de 1924; la décision eut sans doute été la même si ce dernier texte avait été appliqué (sauf à considérer l'abordage intervenu comme un péril de la mer, en étendant cette notion au delà de son acception habituelle).

##### 5. Transports maritimes. Responsabilité du transporteur. Limitation de responsabilité. Protocole de 1968. "Franc". Valeur.

Depuis que, le 1er avril 1978, les règles du Fonds Monétaire International ont supprimé toute référence à l'or pour la fixation de la valeur des monnaies nationales, les juristes français s'interrogent sur la valeur du "franc Poincaré", auquel se réfère notamment le Protocole de 1968 pour définir le montant de la responsabilité du transporteur. Les solutions les plus diverses ont été proposées, voire adoptées. Dans un arrêt du 31 janvier 1980 (Droit Maritime Français 1980. 285), la Cour de Paris, statuant en matière de transport aérien, mais à propos du même "franc Poincaré", avait opté pour ce qui est sans doute la plus mauvaise solution : la conversion directe des francs Poincaré en francs français actuels. Pour elle, "le franc français actuel, successeur du franc Poincaré de 1926,...puis du nouveau franc après le 1er janvier 1960,... peut seul être utilisé pour la conversion en monnaie nationale des francs de la Convention de Varsovie". Par arrêt du 7 mars 1983, la Cour de Cassation a censuré la décision de la Cour de Paris, en adoptant malheureusement une solution qui met praticiens et tribunaux dans une situation très difficile (Droit Maritime Français 1983. 602).

Pour la Cour, l'interprétation des dispositions de la Convention de Varsovie, et l'observation vaut pour l'interprétation du Protocole de 1968, met en jeu l'ordre public monétaire international. Le principe étant, en droit français, que seul le Gouvernement est habilité à interpréter les traités mettant en jeu l'ordre public international, la Cour de Paris aurait dû solliciter l'interprétation de "l'autorité gouvernementale".

Les conséquences de la décision de la Cour de Cassation, comme il a déjà été souligné (voir la note P.L. au Droit Maritime Français), sont des plus fâcheuses. Désormais, tant que le Gouvernement n'a pas donné son in-

back to the principal of carrier liability or in other words, to the presumption of liability.

In conclusion it will be noted that in the first case the judges applied the 1924 Convention whereas in the second case it was the French Law of 18th June 1966 which governed the carriage since China has not ratified the Convention. The French Law is of course intimately linked to the 1924 Convention and the decision would no doubt have been the same if the Convention had been applied (save for considering collision as a peril of the sea and thus extending this concept beyond its normally accepted meaning).

##### 5. Carriage of goods. Liability of the carrier. Limitation of liability. 1968 Protocol. "Franc". Value.

On 1st April 1978, the Rules of the International Monetary Fund deleted all references to gold for the purposes of determining the value of national currencies. Since then, French legal writers have debated the question of the value of the "Poincaré Franc" to which the 1968 Protocol in particular refers for the purposes of defining the amount of the carrier's liability. Very diverging approaches to this problem have been put forward and even adopted. In a judgment of 31st January 1980 (Droit Maritime Français 1980. 285), in a case concerning the carriage of goods by air but also the definition of the "Poincaré Franc", the Paris Court chose what is clearly the worst possible approach, namely, converting Poincaré Francs directly into present day French Francs. The Court said "only the present day French Franc which is the successor to the "Poincaré Franc of 1926,.....and to the new Franc after 1st January 1960, .....may be used to convert Francs mentioned in the Warsaw Convention into national currency". In its decision of 7th March 1983, the Cour de Cassation criticised the judgment of the Paris Court and unfortunately adopted an approach which places practitioners and Courts in a very difficult position (Droit Maritime Français 1983. 602).

The Court said that the interpretation of the provisions of the Warsaw Convention, and this holds true for the interpretation of the 1968 Protocol, involves a question of international monetary "ordre public". Since, as a matter of French law, there is a principle which says that only the Government is capable of interpreting treaties involving international "ordre public", the Paris Court ought to have asked the "Governmental authority" for its interpretation.

The consequences of the Cour de Cassation's judgment are extremely unfortunate as has already been emphasized (see note P.L. in Droit Maritime Français). Henceforth, so long as the Government has not given its inter-

terprétation (et tant que la France n'aura pas adhéré au Protocole de 1979), les tribunaux, voire même les arbitres, ne peuvent plus appliquer ni les règles de la Convention de Varsovie, ni celles du Protocole de 1968, ni celles de la Convention de 1957 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, tous textes se référant au "franc Poincaré". En l'absence d'indications données par les tribunaux, ce sont aussi de très nombreux accords transactionnels qui vont se trouver empêchés. Et il est à craindre que la décision de "l'autorité gouvernementale" ne se fasse longtemps attendre, si même cette autorité est sollicitée par les parties.

6. Transports maritimes. Action en responsabilité. Compétence. Clauses attributives de juridiction.

Deux arrêts récents de la Cour de Cassation illustrent l'attitude nuancée, voir ambiguë, du droit français à l'égard des clauses attributives de juridiction inscrites dans les connaissances. Reconnues comme valables en principe, ces clauses se heurtent souvent à la réserve des tribunaux. Aujourd'hui, elles risquent de se heurter aux dispositions d'un texte précis: l'article 48 du Nouveau Code de Procédure Civile (N.C.P.C., texte applicable depuis le 1er janvier 1975).

Dans la première espèce, un connaissance couvrant un transport de viande congelée de «Buenos Aires» au Havre contenait une clause stipulant que toute action contre le transporteur devait être portée devant le tribunal compétent à Rio de Janeiro. Le tribunal de commerce du Havre avait écarté la clause aux motifs qu'elle était imprécise, "en particulier n'indiquant ni la qualité de la juridiction compétente ni son adresse". En appel, le demandeur faisait de surcroît valoir que la clause lui était inopposable, le chargeur n'ayant pas signé le connaissance. La Cour de Rouen a, malgré tout, infirmé la décision des premiers juges, et déclaré la clause valable, aux motifs, d'une part, qu'elle était suffisamment précise, "le siège territorial de la juridiction compétente étant clairement précisé, et la nature de cette juridiction se déduisant de la nature de la demande", d'autre part, "qu'en se prévalant du connaissance pour retirer leur marchandise, ce qu'ils ont fait sans formuler aucune réserve, les réclamateurs en ont nécessairement accepté les clauses". La Cour de Cassation a censuré la décision des juges d'appel, aux motifs que, "en statuant ainsi, alors qu'une clause attributive de compétence n'est opposable qu'à la partie qui en a connaissance que si elle l'a acceptée au moment de la formation du contrat, la Cour d'Appel a violé les dispositions de l'article 1134 du Code Civil (texte qui, on le sait, fonde la force obligatoire des contrats : Cassation, 28 février 1983, Droit Maritime Français, 1983. 720).

pretation (and so long as France has not ratified the 1979 Protocol), the Courts, not to mention arbitrators, will no longer be able to apply the rules of the Warsaw Convention, the 1968 Protocol or the 1957 Convention on limitation of liability of shipowners, all of which are texts which refer to the "Poincaré Franc". Without guidelines provided by the Courts there will also be a very large number of commercial agreements adversely affected. Furthermore, even if the parties request an opinion from the "Governmental authority", one fears that its decision may be a long time in coming.

6. Carriage of goods. Liability action. Competence. Jurisdiction clauses.

Two recent decisions of the Cour de Cassation illustrate the variable not to say ambiguous attitude of French law to bill of lading jurisdiction clauses. Although they are recognized as valid as a matter of principle, these clauses often come up against the caution of the Courts. Today there is the risk that they will come up against the provisions of a specific provision, namely, Article 48 of the New Code of Civil Procedure (Nouveau Code de Procédure Civile - N.C.P.C.) which has been in force since 1st January 1975.

In one case a bill of lading concerning a cargo of frozen meat loaded at Buenos Aires for Le Havre contained a clause which provided that all proceedings against the carrier should be brought before the competent Court at Rio de Janeiro. The Commercial Court of Le Havre refused to give effect to the clause on the grounds that it was too imprecise, "particularly since it did not set out either the nature of the competent Court or its address". On appeal, the plaintiff claimed in addition that the clause could not be enforced against him since the shipper had not signed the bill. The Rouen Court, nevertheless quashed the decision at first instance and held the clause to be valid on the grounds firstly that it was specific enough, since "the location of the competent Court was clearly specified and the type of Court could be deduced from the type of claim" and secondly that "since the plaintiffs had availed themselves of the bill of lading to take delivery of their cargo and had done so without formulating any reservation, they had necessarily accepted its clauses". The Cour de Cassation criticized the decision of the judges on appeal on the grounds that "in reaching this decision where a jurisdiction clause can be enforced only against a party who is aware of the clause and only if that party accepted it at the moment of formation of the contract, the Court of Appeal was in breach of the provisions of Article 1134 of the Civil Code" (a provision which as everyone knows establishes the obligatory effect of contracts:

La Cour de Cassation, on le relèvera, n'applique pas expressément à l'espèce les dispositions de la loi française énonçant que le connaissance doit être signé par le chargeur (article 37 du décret du 31 décembre 1966). Le principe "locus regit actum" étant reconnu en droit français comme régissant les conflits de lois en matière de preuve, il eut été audacieux d'étendre la règle du droit français, très originale, à un connaissance émis à l'étranger. Il demeure que, pour la Cour de Cassation, les juges doivent veiller à ce que le chargeur ait une connaissance suffisante des clauses, et manifeste, d'une manière ou d'une autre, son acceptation.

Dans la seconde espèce, le connaissance couvrant un transport de farine de Marseille en Mauritanie sur un navire espagnol contenait une clause attribuant compétence exclusive au tribunal du port d'attache du navire, en fait le tribunal de Gijon(Espagne).

Cette clause figurait non seulement au verso du connaissance, mais aussi au recto de celui-ci. Le Tribunal de Commerce de Paris s'étant déclaré incomptent, la Cour d'Appel a confirmé sa décision. Le destinataire s'est alors pourvu en cassation, en se fondant sur les dispositions de l'article 48 du N.C.P.C., lequel énonce que toute clause attributive de juridiction "est réputée non écrite à moins qu'elle n'ait été convenue entre des personnes ayant toutes contracté en qualité de commerçant, et qu'elle n'ait été spécifiée de façon très apparente dans l'engagement de la partie à qui elle est opposée".

Pour le destinataire, la Cour de Paris avait violé ces dispositions, en n'ayant pas constaté la réunion des conditions qu'elles imposent, mais, au contraire relevé que la clause litigieuse n'était pas écrite en caractères particulièrement apparents. La Cour de Cassation a rejeté le pourvoi aux motifs que "la Cour d'Appel, qui a énoncé que pour être valable la clause attributive de compétence devait satisfaire aux exigences de l'article 48 du N.C.P.C. et qui a constaté que ladite clause figurait tant au recto qu'au verso du connaissance, qu'elle attribuait compétence au tribunal du port d'attache du navire et que ce port était aisément déterminable, a répondu aux conclusions invoquées, et légalement justifié sa décision".

L'arrêt comporte une double leçon. Il montre d'abord que les tribunaux français savent à l'occasion reconnaître la validité de principe des clauses attributives de compétence, et ce même dans des circonstances qui pourraient laisser place à quelque doute sur la "transparence" de la clause (voir les observations de l'annoteur au Droit Maritime Français re-

Cassation, 28th February 1983, Droit Maritime Français, 1983. 720). The Cour de Cassation, it will be noted, did not specifically apply in the case the provisions of the French Law which states that the bill of lading must be signed by the shipper (Article 37 of the Decree of 31st December 1966). Since the "locus regit actum" principle is recognized in French law as governing conflicts of laws in questions of proof, it would have been bold for the Court to extend the very original rule of French law to a bill of lading issued abroad. As far as the Cour de Cassation is concerned, therefore, judges must ensure that the shipper has a sufficient awareness of the bill of lading clauses and indicates his acceptance of them in one way or another.

In the second case, the bill of lading concerned the carriage of flour from Marseilles to Mauritania on a Spanish ship. The bill contained a clause providing for the exclusive jurisdiction of the Court of the port where the ship was registered which was in fact the Court of Gijon in Spain.

This clause not only appeared on the reverse of the bill but also on its face. The Paris Commercial Court held that it did not have jurisdiction and the Court of Appeal confirmed this decision. The consignee appealed again relying on the provisions of Article 48 of the N.C.P.C. which states that a jurisdiction clause "is deemed not to figure in the bill of lading unless it has been agreed between contracting parties who are all commercial men and has been very clearly specified as forming part of the obligations of the party against whom the clause is sought to be enforced". The consignee argued that the Paris Court had been in breach of these provisions since both the conditions set out therein had not been met since the clause in question had not been very clearly written into the bill. The Cour de Cassation rejected the appeal on the grounds that "the Court of Appeal had dealt with the issues raised and legally justified its decision since it had stated that the jurisdiction clause had to satisfy the requirements of Article 48 of the N.C.P.C. in order for it to be valid, and had determined that the clause in question was to be found both on the face and the reverse of the bill and that the clause gave jurisdiction to the Court where the ship's port of registry was located, a port which could easily be determined".

There are two lessons to be learned from the decision. First of all, it shows that French Courts do recognize on occasion the validity of jurisdiction clauses even in circumstances which might give rise to some doubt as to the clarity of the clause (in this respect see the observations in the note in Droit Maritime Français suggesting that there might be a ques-

levant que l'on peut éprouver un doute sur le bien-fondé de l'arrêt, alors que la consultation du Lloyd's Register n'est pas à la portée de tout le monde). Mais il met aussi en lumière le nouveau danger que courent les dites clauses, dans la mesure où la Cour de Cassation paraît incliner à appliquer aux connaissances couvrant des transports internationaux l'article 48 du N.C.P.C., texte susceptible de faire renaître le problème de la signature par le chargeur du conocimiento, même émis dans un port non français.

La question de savoir si les dispositions de l'article 48 N.C.P.C. (voir supra) sont applicables aux contrats internationaux est vivement disputée en doctrine. En matière maritime, les tribunaux inférieurs se sont largement montrés favorables à leur application aux clauses attributives des connaissances, même couvrant un transport international et même émis dans un port non français. En la présente espèce, la Cour de Cassation semble partager l'opinion de ces tribunaux, dans la mesure où elle observe que, en visant l'article 48 du N.C.P.C., et en l'appliquant comme elle l'a fait, la Cour d'Appel a "légalement justifié sa décision". Certes, on pourra rétorquer qu'en l'espèce, le conocimiento en cause avait été émis à Marseille, et que l'application de l'article 48 s'explique en tant que conséquence normale du principe "locus regit actum". Mais, dans notre opinion, un tel raisonnement ne peut être retenu. Car ce n'est pas en tant que règle de forme que l'article 48 a été appliqué, mais en tant que règle de procédure (en tant que règle d'adjective law, dirait un juriste américain). Par là, l'article 48 eut été applicable alors même que le conocimiento aurait été émis dans un port non français, du seul fait qu'en se fondant sur les dispositions dudit conocimiento le défendeur eut tenté d'écartier la compétence normale des tribunaux français. Ainsi, sauf à la Cour de Cassation à préciser sa position, il semble bien que sa décision impose l'application de l'article 48 à tous les connaissances internationaux invoqués devant un tribunal français.

Or, l'article 48 est généralement interprété comme imposant que la clause attributive de compétence soit signée par la partie à laquelle elle est opposée (dans la présente espèce, le conocimiento, émis à Marseille, ayant été effectivement signé par le chargeur). On voit dès lors le danger. Même écartée en tant que règle de forme, la règle que le conocimiento, même émis hors de France, doit être signé du chargeur réapparaîtrait en tant que règle de procédure.

Concluons; la mise en application des Règles de Hambourg aura au moins un avantage : c'est de mettre fin aux incertitudes que font peser sur les

tion mark over the ratio of the judgment since not everyone is able easily to consult Lloyd's Register). The judgment also highlights a new danger for jurisdiction clauses. The Cour de Cassation appears disposed to apply Article 48 of the N.C.P.C., the terms of which may once again give rise to the problem of the shipper having to sign the bill of lading even if the bill is issued in a non-French port.

There is a heated debate among legal writers as to whether the provisions of Article 48 of the N.C.P.C. (see above) apply to international contracts. In maritime cases, the lower Courts have generally been in favour of applying them to bill of lading jurisdiction clauses even if the bill concerns carriage from one State to another and even if the bill was issued in a non-French port. In the above case, the Cour de Cassation appeared to share this opinion in that the Court said that the Court of Appeal by referring to Article 48 of the N.C.P.C. and by applying it in the way it had, had "legally justified its decision". Of course, one might argue on the other side that in this case the bill of lading in question had been issued in Marseilles and that the application of Article 48 can be explained as a normal consequence of the principle "locus regit actum". However it is submitted that this reasoning cannot be justified for Article 48 was not applied as a substantive rule but as a procedural rule (an American lawyer would call it a rule of adjective law). Consequently, Article 48 would have been applicable even if the bill had been issued in a non-French port simply because the Defendant, in relying on the provisions of the bill would have been attempting to evade the normal jurisdiction of the French Courts. Thus, in the absence of the Cour de Cassation making its position clearer, it would appear that the judgment has the effect that Article 48 will apply to all international bills of lading which are the subject of legal proceedings before a French Court.

Article 48 is generally interpreted as meaning that a jurisdiction clause must be signed by the party against whom the clause is sought to be enforced. (In the above case this problem did not arise since the bill, issued in Marseilles, had effectively been signed by the shipper). The danger here is clear. Even if it is not taken to be a substantive rule, the rule that the bill of lading must be signed by the shipper, even if it is issued outside France, may reappear as a procedural rule.

In conclusion it should be said that the coming into force of the Hamburg Rules will at least have one advantage in that they will put an end to

connaissances internationaux les nouvelles règles du droit français.

7. Affrètement à temps. Dommages subis par le navire lors du déchargement. Déchargement dans un port français. Loi applicable. Loi française.

Les tribunaux français, tout au moins les tribunaux inférieurs, n'aiment pas appliquer un droit étranger surtout lorsque, sur les points en débat, les solutions de ce droit sont difficiles à appréhender. L'observation explique peut-être la décision rendue par la Cour de Cassation le 24 février 1982, à propos de la répartition des responsabilités dans l'affrètement à temps, en cas de dommages subis par le navire à l'occasion d'opérations de manutention (Droit Maritime Français 1983. 84). Elle ne justifie pas pleinement la solution adoptée par la Cour.

En l'espèce, le navire Achairo, appartenant à une société panaméenne, avait été affréter à temps par un armateur français, sous charte-partie New York Produce. Au cours du déchargement d'une cargaison de bois tropicaux, le mat de charge du navire s'était rompu. L'expertise avait démontré que la rupture provenait du fait que la bille de bois déchargée, ayant séjourné dans l'eau avant le chargement, avait un poids bien supérieur aux 23 tonnes portées sur le connaissance. L'affréteur prétendait que le litige devait être soumis, en l'absence de référence contractuelle, à la loi du pavillon, ceci par application des dispositions de l'article 3 de la loi du 18 juin 1968, texte qui énonce que "en matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties". Concrètement, cela entraînait l'application à l'espèce du droit américain auquel renvoyait la loi libérienne, loi du pavillon. Par là, l'affréteur espérait dégager sa responsabilité, l'accident résultant d'un acte d'administration(management) du navire, administration dont, selon lui, le frêteur demeurait responsable en droit américain. Mais la Cour d'Appel de Montpellier a rejeté l'argumentation de l'affréteur, estimant que la loi française était applicable au litige, en raison des dispositions de l'article 57 de la loi du 18 juin 1966, lequel énonce que "en matière internationale, les opérations (de manutention) sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur". Se fondant alors sur les dispositions de l'article 9 de la même loi ("l'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale"), elle a condamné l'affréteur à indemniser l'armateur du dommage subi par le navire. La Cour de Cassation a rejeté le pourvoi de l'affréteur, observant, comme la Cour d'Appel, que les dispositions de l'article 57 de la loi du 18 juin 1966 impliquaient, en l'espèce, l'application du droit français.

the uncertainties for international bills of lading which are inherent in the new rules of French law.

7. Time charterparty. Damage to ship during discharge. Discharge at a French port. Applicable law. French law.

French Courts, at any rate the lower Courts, do not like to apply a foreign law particularly when, in the circumstances of the case, the effects of this law are difficult to ascertain. This perhaps explains the decision of the Cour de Cassation on the 24th February 1982 which concerned the apportionment of liability under a time charterparty for damage to the ship caused during stevedore operations (Droit Maritime Français 1983. 84). However, it does not fully justify the decision reached by that Court.

In that case, the "ACHAIOS", registered in the name of a Panamanian company, had been time chartered by a French charterer on the NYPE form. During discharge of a cargo of tropical wood the ship's derrick broke. The survey report prove that the cause of the damage was the fact that the log being discharged which had been loaded from the water was much heavier than the twenty three tons shown in the bill of lading. The charterer maintained that in the absence of any contractual provision the case should be subject to the law of the ship's flag as a result of the provisions of Article 3 of the Law of 18th June 1968 which states that "in international matters, in the absence of contrary agreement between the parties, the charterparty is governed by the law of the ship's flag". In the circumstances of the case this meant the application of U.S. law to which Liberian law, the law of the ship's flag, referred. The charterer was thus hoping to relieve himself of liability since the incident resulted from an act where the management of the ship was involved and since, according to the charterer, the owner was responsible under U.S. law for the management of the ship. However, the Court of Appeal in Montpellier refused to accept charterer's argument and took the view that French law applied to the case because of the provisions of Article 57 of the Law of 18th June 1966 which states that "in international matters, stevedore operations are subject to the law of the port where the contractor operates". The Court then relied on the provisions of Article 9 of the same Law ("the charterer is liable for damage to the ship by reason of the ship's commercial operation"), and held the charterer liable to indemnify the owner for the damage. The Cour de Cassation rejected the charterer's appeal and observed, as the Court of Appeal had done, that the provisions of Article 57 of the Law of 18th June 1966 necessitated the application of French law to the case.

Le raisonnement surprend. Inscrit dans un titre intitulé "entreprises de manutention", l'article 57 de la loi du 18 juin 1966 n'a, manifestement, rien à voir avec les rapports entre affréteurs et fréteurs à temps. Par ailleurs, ces rapports forment un ensemble équilibré de droits, responsabilités et garanties qu'il est regrettable de découper en sous-rapports, chacun soumis à un droit différent. Certes, le phénomène du morcellement du contrat est connu en droit international privé. Mais, en règle générale, il s'agit d'appliquer une loi autonome à des éléments du phénomène contractuel extérieurs au contenu fondamental du contrat, consentement, forme, représentation, droit de rétention du créancier contractuel. C'est la première fois, à notre connaissance, que l'on voit appliquer un droit à certaines des obligations et responsabilités des parties, et un autre droit, non imposé par l'ordre public, à telles autres de leurs obligations.

L'arrêt démontre en tout cas l'intérêt qu'il y a, dans une charte-partie, à préciser la loi applicable au contrat. Car, si la charte avait contenu une référence précise au droit libérien ou américain, il eut été fort difficile à la Cour de Montpellier, comme à la Cour de Cassation, d'écartier ce droit au bénéfice du droit français.

P. Bonassies.

The reasoning here is surprising. Article 57 of the Law of 18th June 1966 is contained in a section entitled "Stevedore Companies" and has clearly no relevance to the relations between time charterers and owners. Furthermore, these relations constitute a balance of rights, liabilities and indemnities which it would be unfortunate to divide up into subdivisions with each being subject to a different law. Of course, the subdividing of a contract is a concept known to private international law. As a general rule, however, what happens here is that an autonomous law is applied to those contractual elements which are divorced from the fundamental content of the contract, namely, agreement, form, agency, right to retain the contractual sum. This would appear to be the first time that one law has been applied to certain of the parties' contractual obligations and liabilities and another law, the application of which was not required by "ordre public", to other of the parties' obligations.

The judgment does emphasize the importance in specifying in the charter-party the law which is to apply to the contract. For, if the charterparty in this case had contained a specific reference to Liberian or U.S. law it would have been extremely difficult for the Montpellier Court and for the Cour de Cassation to disregard this law in favour of French law.

P. Bonassies

## Brussels Conventions

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

### DENUNCIATIONS

In a recent communication the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advised that on 17 October 1983 a letter has been received from the Embassy of the United Kingdom at Brussels notifying the denunciation of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING AND PROTOCOL OF SIGNATURE SIGNED AT BRUSSELS ON 25 AUGUST, 1924

as far as the following British territories are concerned :

- Bermuda
- British Antarctic Territories
- Virgin Islands
- Caimans Islands
- Falkland Islands and dependencies
- Hong Kong
- Montserrat
- Caicos & Turks Islands

## Conventions de Bruxelles

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

### DENONCIATIONS

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 17 octobre 1983 émanant de l'Ambassade du Royaume-Uni à Bruxelles, notifiant la dénonciation de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNES A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924

pour les territoires suivants:

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

In accordance with the provisions of Article 15 of the said Convention this denunciation will become operative on 20 October, 1984.

The Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique has also received letters of denunciation dated 1st March 1984 from the Ambassadors of Denmark, Finland, Norway and Sweden in respect of the above mentioned Convention. These denunciations will become operative on 1st March, 1985.

En vertu des dispositions de l'article 15 de la Convention, cette dénonciation produira ses effets à l'égard des territoires précités à la date du 20 octobre 1984.

Le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique a également reçu des lettres de dénonciation de la Convention mentionnée auparavant de la part des ambassadeurs du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède. Ces dénonciations produiront leurs effets le 1er mars 1985.

### **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.

### **Albert Lilar Prize**

The Albert Lilar Prize will be awarded this year for the third time.

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**

Le prix Albert Lilar sera décerné cette année pour la troisième fois.

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.

### **Venice Colloquium 1983**

Now available at the price of Swedish Crowns 90.00: the book containing the opening and the concluding addresses by Sir Anthony Lloyd, the introductory reports by Professors Pierre Bonassies, Jan C. Schultsz, F.Bonelli and Kurt Grönfors and by Mr.Per Gram, Advocate, Oslo, and Mr. R.J.L. Thomas, Barrister, London, as well as the reports of the four Working Groups and the resolutions agreed at the final session of the CMI Colloquium at Venice 30th May - 1st June 1983.

Purchase orders will be dealt with by The Almqvist & Wiksell Periodical Company of Stockholm.

### **Colloque de Venise 1983**

Est présentement disponible au prix de Couronnes suédoises 90.00 : l'ouvrage contenant les allocutions d'ouverture et de clôture de Sir Antony Lloyd, les rapports introductifs des Professeurs Pierre Bonassies, Jan C. Schultsz, F.Bonelli et Kurt Grönfors et de Messieurs Per Gram, avocat à Oslo et R.J.L.Thomas, Barrister à Londres, ainsi que les rapports des quatre groupes de travail et le texte des résolutions adoptées par le Colloque du CMI à Venise, du 30 mai au 1er juin 1983.

Prière d'adresser vos commandes à la maison d'édition The Almqvist & Wiksell Periodical Company à Stockholm.

#### **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.

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

June, 1984

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Juin, 1984

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## Highlights from Canadian Maritime Jurisprudence

### Introduction

This report on the maritime law and happenings in Canada will be divided into three parts. Firstly, important Canadian maritime law decisions; secondly, the state of Canadian maritime legislation; and lastly, a brief account of the activities of the Canadian Maritime Law Association.

### I. Recent Important Canadian Court Decisions

For the past seven years, the Canadian courts have been inundated with constitutional law cases as to whether the federal parliament of Canada or one of the ten provincial parliaments has legislative authority over certain maritime matters. To the relief of almost everyone, it is now clear that federal jurisdiction is extremely broad in respect to maritime law. The Supreme Court of Canada decisions which caused the initial upset were McNamara Construction Western Ltd. v. The Queen (1977) 2 S.C.R. 654 and Quebec North Shore Paper Co. v. C.P. Ltd (1977) 2 S.C.R. 1054. Thereafter, the Supreme Court honed and refined, if not reversed, its original pronouncements in Tropwood A.G. v. Sivaco Wire and Nail Co. (1979) 2 S.C.R. 157 (where the Federal Court of Canada was given jurisdiction over a contract written in France of carriage of goods from France to Montreal); in Aris v. Associated Metals and Minerals Ltd. (1980) 2 S.C.R. 332; in Quebec and Ontario Transport v. The Incan St. Laurent (1980) 2 S.C.R. 242; in Antares Shipping v. The Capricorn (1980) 1 S.C.R. 553; and in Northwest Falling Contractors Ltd. v. The Queen (1980) 2 S.C.R. 292.

Readers from nations, having a unitary system of government may have difficulty in appreciating the relief that settlement of constitutional division of authority problems brings to litigants in federal states, such as Canada.

The saga has not completely ended however. A recent Supreme Court decision, Triglav v. Terrasses Jewellers Inc. (1983) 1 S.C.R. 283, has held that the Federal Court of Canada has at least concurrent jurisdiction with the provincial courts in respect to a marine insurance policy. This is especially interesting because it was often thought that insurance and marine insurance was within the sole jurisdiction of the provinces. Taken to an extreme, the marine insurance acts adopted by five provinces -- British Columbia, Manitoba, Ontario, New Brunswick and Nova Scotia -- as well as the Civil Code provisions in Quebec on marine insurance could now be in jeopardy.

Other recent decisions have decided some important points of law. In The Queen v. St. John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd. (1982) 126 D.L.R. (3d) 353, a large floating crane (not self-propelled) was held to be a "ship". In Seafarer's Union of Canada and Crosbie Offshore Services Ltd. (1982) 135 D.L.R. (3d) 485 at p.495, drilling rigs (in this case semi-submersibles) were also held to be "also ships". In Kuhr v. The Friedrich Busse (1982) 134 D.L.R. (3d) 261, supplying fish to a fish processing plant was said to be "necessaries", or supplies to a ship, giving rise to a statutory right in rem.

Conflict of laws over maritime liens has caused considerable disagreement in Canada. It will be remembered that, in the Ioannis Daskalelis (Todd Shipyards v. Altema) (1974) 1 Lloyd's Rep. 174, 1973 AMC 176, the Supreme Court of Canada had properly recognized a foreign (U.S.) repairman's maritime lien entered into in a foreign country as a substantive right and ranked it ahead of a Greek ship mortgage, although repairmen do not have a maritime lien in Canada. In the Halcyon Isle (Bunker's Trust v. Todd Shipyards) (1980) 2 Lloyd's Rep. 325, 1980 AMC 1221, however, the Privy Council in deciding

a case with virtually identical facts (another Greek ship repaired in the same U.S. shipyard in Brooklyn, N.Y.) did not recognize the foreign maritime lien. The Privy Council (3-2) took the view that maritime liens are merely procedural remedies, a historical product of the writ in rem, rather than a substantive right, ignoring the civil law nature and origin of maritime liens in England and elsewhere. The decision virtually closes the door on English courts recognizing the law of foreign contracts and could have disastrous consequences if followed generally.

The problem has arisen again in two more cases. In Marlex Petroleum v. The Har Rai, Federal Court of Appeal, (Jan. 13, 1984 not yet reported), reversing the trial court decision reported at 1982 F.C. 617, 1982 AMC 1395, a U.S. maritime lien for necessities supplied in the U.S. was properly recognized by a Canadian Court, although no such lien exists under Canadian law. Similarly, in the Leah (Ocean Ship Supply v. MV Leah), the Fourth Circuit of the U.S. Court of Appeals on March 13, 1984 (unreported as yet) reversed the trial court decision reported at 1982 AMC 2740 (D SC 1982) and properly noted that a supplier did not have a maritime lien for necessities in Canada and that Canadian law must be applied. These decisions are a logical application of conflicts rules but cause considerable misgiving because American law is so generous to its nationals especially in respect to foreign ship mortgages. As a result, an American supplier will be ranked ahead of a mortgage by a Canadian Court and a Canadian supplier will be ranked after a mortgage (especially a foreign mortgage) by a U.S. Court. Of course, the answer is not to violate conflict of law rules, but to have America adopt a less chauvinistic lien law. Another solution is for Canada, the U.S. and the rest of the world to adopt an international convention on liens and mortgages.

In this way, Canadian necessities-men could be protected or at least treated equally.

## II. Canadian Maritime Legislation

Canadian maritime legislation is in a sorry state because we have adopted so few international conventions. We adopted the Hague Rules in 1936 but have done nothing about the Hague/Visby Rules 1968 of the Protocol in respect to S.D.R.'s, let alone have we done anything about the Hamburg Rules 1978 or the Multimodal Convention 1980. We have had reports, studies, surveys and promises but no action. Similarly, we have done nothing concrete about limitation of liability (we have adopted the 1957 Convention), or liens and mortgages (we have not even adopted the 1926 Convention), nor have we adopted the Pollution Conventions. Our Maritime Code, started over fifteen years ago, was to be a

complete revision of maritime law, but is a national disgrace. Only two books, of over twenty books, have been adopted and these two have never been proclaimed into law. In self defence, it can be said that Canada is a shipper rather than a shipowning nation and therefore there has been a reluctance to adopt most maritime legislation. Hope springs eternal from the human breast, however. Presently, a task force is looking into the desirability and cost of a deep sea fleet for Canada, but no one expects anything concrete to come from it. Our shelves are already bulging with such reports.

Canada has made one decision, however, albeit negative in respect to maritime law. We have decided not to be a party to the UN Code of Conduct for Liner Conferences, 1974. Rather, the Canadian Shipping Conferences Exemption Act, 1979 was extended for another year and a law (Bill S-12) With a few extra teeth to control shipping conferences was introduced into Parliament on March 27, 1984. It has not yet been adopted.

## III. The Canadian Maritime Law Association (CMLA).

The Canadian Maritime Law Association (CMLA) has flourished since the 1981 CMI Convention in Montreal which gave the CMLA great impetus. Membership has greatly increased, we have had open meetings from coast to coast, our committees meet and our reports to the CMI are up to date. We have also had meetings with and made detailed representations to ministers and officials of the Federal government.

We do have a major problem, however, because our members are so far apart. For example, the cities of Halifax, Nova Scotia and Saint John's, Newfoundland are far closer to London and Paris than they are to Vancouver so that it is often difficult to hold committee meetings with representatives from all regions of Canada present. We have, therefore, decided to form committees with all the members from the same city. Thus, the Bills of Lading Committee is only in Halifax, the Liens and Mortgages Committee is in Montreal, Salvage in Toronto and Limitation of Liability in Vancouver. This has proved efficient, if far from representative.

A splendid two-day conference was held in May, at Dalhousie University in Halifax. The papers on comparative U.S./Canadian conflict of laws, computer documents of carriage and user/pay fees for government maritime services were excellent and will be published.

We are now preparing for the CMI Convention in Portugal from May 19 to 25 in 1985, and are looking forward to the visit to Lisbon with great expectation.

William Tetley  
McGill University, Montreal.

Attending - PrésentsOFFICERS - MEMBRES DU BUREAU

President	:	Francesco Berlingieri
Président	:	
Honorary Vice-President	:	Kaj Pineus
Vice-Président d'Honneur	:	
Vice-Presidents	:	Arthur M. Boal
Vice-Présidents		William Birch Reynardson
		Anatoly Kolodkin
		J. Niall McGovern
		Walter Müller
		Jean Warot
Secretary General Executive	:	Jan Ramberg
Secrétaire Général Exécutif	:	
Members of the Executive Council	:	Harry Kacic
Membres du Conseil Exécutif		John C. Moore
		Georg Röhreke
		Jan C. Schultsz
Secretary General Administrative and Treasurer	:	Henri Voet
Secrétaire Général Administratif et Trésorier	:	
Secretariat	:	Miss H. Schrynenmakers
Secrétariat		G.E. Bouton
		Henri Voet Jr.

DELEGATES - DELEGUES

BELGIQUE	Lionel Tricot Leo Delwaide
CANADA	Wm. Tetley
CZECHOSLOVAKIA	Bohuslav Klein
DENMARK	Bent Nielsen
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK	Dr. Ralf Richter
DEUTSCHLAND BUNDESREPUBLIK	Georg Röhreke (**)
ESPAGNE	J.M. Alcantara Ignacio Arroyo A. Diez
FRANCE	Jacques Villeneau André Pierron
GREAT BRITAIN	W. Birch Reynardson (*) C. Goldie Lloyd Watkins
GREECE	Kyriakos Spiliopoulos
IRELAND	J. Niall McGovern (*)
ITALY	Giorgio Berlingieri
JAPAN	Kenjiro Egashira
NETHERLANDS	Jan C. Schultsz (**)

NIGERIA	Fola Sasegbon M.A. Ajomale
POLAND	S. Suchorzewski W. Adamczak
PORUGAL	E.H. Serra Brandão
SUISSE	Rudolf Th. Sarasin S. Cueni
SWEDEN	P.E. Hedborg Claës Palme Kurt Grönfors
UNITED STATES OF AMERICA	Gordon W. Paulsen Emery W. Harper
U.S.S.R.	Anatoly Kolodkin (*) Mrs. Ida Barinova Alexander Kokin
YUGOSLAVIA	Velimir Filipovic H. Kacic (**) Mustafa Kapetanovic
OBSERVER	Ricardo Vigil (UNCTAD)

(\*) Already mentioned as Vice-President

(\*\*) Déjà mentionné comme Vice-Président

(\*\*) Already mentioned as Member of the Executive Council

(\*\*) Déjà mentionné comme membre du Conseil Exécutif.

The President opened the Assembly by remem-  
bering the CMI personalities who had passed  
away since our last Assembly: Mrs. Emilia  
Martha Krom and Mr. Hisao Fukuda, Mr. Per  
Gram, Mr. Joaquin Hevia Garcia and Mr.  
Dimitri Markianos.

A l'ouverture de la séance le Président  
fait l'éloge des personnalités du CMI  
qui sont décédées depuis la dernière  
Assemblée : Madame Emilia Martha Krom  
et Messieurs Hisao Fukuda, Per Gram,  
Joaquin Hevia Garcia et Dimitri Mar-  
kianos.

### 1. Members

a) The Assembly decided with acclama-  
tion to elect the following personalities as  
new titulary members of the CMI :

France	: Prof. Michel de Juglart
Greece	: Mr. Panayotis Sotiropoulos Mr. George Rediadis
Ireland	: Mr. P.J. Smith Mr. F. Lynn Mr. B. McGovern
Peru	: Mr. Manuel Quiroga Carmona
Spain:	: Mr. Ignacio Arroyo Martinez Mr. José M. Alcantara Gonzalez Mr. Raul Gonzalez Hevia Mr. Eduardo Bages Agusti

### b) New Maritime Law Association

Mr. Villeneau (Paris) reported on  
the present plans to create a regional  
association for maritime law in West Africa.  
The President, on behalf of the CMI, expres-  
sed his thanks to Mr. Villeneau for his  
efforts to join this important region to the  
CMI.

### 1. Membres

a) Sont élus comme Membres Titulai-  
res du CMI les personnalités suivantes:

France	: Professeur Michel de Juglart
Grèce	: M. Panayotis Sotiropoulos M. George Rediadis
Irlande	: M. P.J. Smith M. F. Lynn M. B. McGovern
Espagne	: M. Ignacio Arroyo Martinez M. José M. Alcantara Gonzalez M. Raul Gonzalez Hevia M. Eduardo Bages Agusti

### b) Nouvelle Association de Droit Ma- ritime

Monsieur Villeneau fournit des  
précisions en ce qui concerne le projet  
de créer une association de droit ma-  
ritime en Afrique Occidentale. Au nom  
du CMI le Président exprime ses remer-  
ciements à Monsieur Villeneau pour  
ses efforts en vue d'amener cette im-  
portante région dans le giron du CMI.

## 2. Amendment of Article 2 of the CMI Constitution.

The question of amending Article 2 of the CMI Constitution, in order to permit the Working Group on CMI finances to complete its research, was referred to the next Assembly of the CMI.

In this connection, Mr. William Birch Reynardson announced the intention to set up a "CMI International Fund" to receive contributions with the aim to reach the sum of at least 300.000 US\$. Possible sponsors would include intergovernmental and governmental bodies, insurers, shipowners, banks and law-firms. The domicile and operation of the Fund is presently being considered by the Working Group on CMI finances.

The Assembly expressed its thanks to Mr. Birch Reynardson and authorized the Working Group, in consultation with the Executive Council, to set up the Fund.

## 3. Lisbon Conference.

Mr. Serra Brandão reported on the arrangements made so far for the Lisbon Conference. He asked Mr. Henri Voet to visit Lisbon in May 1984 to prepare the arrangements. He also recommended participants to arrange for air transportation well in advance. The Portuguese Maritime Law Association would need about 300 US\$ per participant for local costs. The Assembly delegated to the Executive Council the task of determining fees for participants and accompanying persons.

## 4. Work in progress.

### a) Maritime Liens and Mortgages

The President, in his capacity as Chairman of the International Sub-Committee, reported on the meeting held by the Sub-Committee on 4th and 5th April. He informed the Assembly that the changes to the text of the 1967 Convention which had been suggested by a number of National Associations had been carefully considered during the meeting, and that a number of the changes which may ultimately prove advisable seem to be rather limited. He also informed the Assembly that the joint meeting of the International Sub-Committees on Maritime Liens and Mortgages and on Arrest of Ships was held in the afternoon of 5th April during which the problem of the co-ordination between the two conventions was discussed. There was a consensus of opinion to the fact that it is preferable to have two separate conventions, but that there is a need for a better co-ordination amongst them.

## 2. Modifications de l'Article 2 des Statuts du CMI.

La question de la modification de l'Article 2 des statuts du CMI, dans le but de permettre au groupe de travail sur les finances du CMI de mener son étude à bon terme, est renvoyée à la prochaine réunion de l'Assemblée.

Monsieur William Birch Reynardson annonce qu'il est envisagé de créer un "Fonds International du C.M.I." destiné à recevoir des dons dans le but de réunir une somme d'au moins 300.000\$US. Sont considérés comme susceptibles de parrainer ce Fonds des institutions inter-gouvernementales et gouvernementales, des assureurs, des armateurs, des banquiers et des firmes d'avocats. Le siège et le fonctionnement du Fonds font présentement l'objet d'une étude entreprise par le groupe de travail sur les finances du CMI.

L'Assemblée exprime sa gratitude à Monsieur Birch Reynardson et donne pouvoir au groupe de travail pour la création d'un pareil Fonds, en consultation avec le Conseil Exécutif.

## 3. Conférence de Lisbonne

Monsieur Serra Brandão fait part des dispositions qui ont déjà été prises pour préparer la Conférence de Lisbonne. Il demande à Monsieur Henri Voet de faire visite à Lisbonne au mois de mai 1984 pour une concertation à propos des dispositions prises. Il recommande également aux participants de réserver leur transport aérien long-temps à l'avance. La Comissão de Direito Marítimo Internacional aurait besoin d'environ 300 \$US par participant pour couvrir les frais exposés sur place. La tâche de fixer les droits de participation des participants et des personnes qui les accompagnent, est déléguée par l'Assemblée au Conseil Exécutif.

## 4. Travaux en cours

### a) Privilèges et Hypothèques Maritimes

Le Professeur Francesco Berlingieri, en sa qualité de Président de la commission internationale, fait rapport sur la réunion de cette commission le 4 et le 5 avril 1984. Il informe l'Assemblée de ce que les changements au texte de la Convention de 1967 qui avaient été suggérés par plusieurs Associations Membres, ont été soigneusement étudiés pendant la réunion et de ce que le nombre des changements qui, en définitive, s'avèreront convenir, sera plutôt limité. Il explique également que la réunion commune des commissions internationales sur les priviléges et hypothèques maritimes et sur la saisie des navires a été tenue au courant de l'après-midi du 5 avril et qu'à cette occasion le problème de la coordination entre les deux conventions a fait l'objet d'échanges de vues. Les opinions se sont re-

jointes sur la préférence à donner au maintien de deux conventions séparées et sur la nécessité d'une meilleure coordination entre elles.

b) Arrest of ships

Professor Jan Schultsz (acting as Chairman in the absence of Professor Allan Philip) reported on the meeting of the International Sub-Committee. He informed the Assembly that there have been suggestions to increase the number of maritime claims and also to replace the list of maritime claims with a general wording which would include all claims having a maritime nature. He then reported to the Assembly on the other questions which had been debated by the Sub-Committee, amongst which was the question of whether a claimant should be entitled to arrest a vessel in respect of claims against the bare boat charterer or other charterer of the vessel. The next meeting of the Sub-Committee on Arrest of Ships will be held in Copenhagen on 24th August, and that of the Sub-Committee on Maritime Liens and Mortgages will be held in London on 7th and 8th September 1984.

b) Saisie des Navires

Le Professeur Jan Schultsz qui, en l'absence du Professeur Allan Philip, a assumé la présidence de la commission internationale, fait rapport sur la réunion de cette commission. Il explique à l'Assemblée qu'il y avait eu des suggestions pour accroître le nombre de créances maritimes et pour remplacer la liste des créances maritimes par une formule générale permettant d'englober toutes les créances à caractère maritime. Il traite ensuite des autres questions qui ont été débattues au sein de la commission internationale et en particulier de celle de savoir si un créancier peut procéder à la saisie d'un navire sur base de créances à charge d'un affréteur coque-nue ou d'un autre affréteur. La prochaine réunion de la commission internationale sur la saisie des navires aura lieu à Copenhague le 24 août 1984 et celle de la commission internationale sur les priviléges et hypothèques maritimes à Londres les 7 et 8 septembre 1984.

c) Sea Waybills

Professor Grönfors and Professor Ramberg reported on the work performed so far within the Working Group, under the chairmanship of Professor Grönfors, and on the forthcoming co-operation with the ICC on this subject and on matters related to the CMI Venice Recommendations.

c) Sea Waybills

Le Professeur Grönfors et le Professeur Ramberg font rapport sur les travaux accomplis à ce jour au sein du groupe de travail présidé par le Professeur Grönfors, sur la coopération envisagée avec la C.C.I. à ce sujet ainsi que sur les matières qui se rapportent aux recommandations du Colloque de Venise du CMI.

d) Standard Conditions for International Terminal Operators (now referred to as Operators of Transport Terminals, OTTs)

Only a few answers had been received from the Maritime Law Associations on the draft standard conditions prepared by a Working Group under the chairmanship of Dr. Remé (Hamburg). Also, some of the answers received were basically negative. The Assembly decided that the work should be kept in abeyance while awaiting the outcome of the work within UNCITRAL on the draft international convention on Operators of Transport Terminals.

d) Règles Uniformes pour les Opérateurs Internationaux de Terminaux (actuellement dits : "Operators of Transport Terminals", OTTs)

Jusqu'à présent seules quelques Associations de Droit Maritime ont répondu au sujet du projet de conditions uniformes rédigé par un groupe de travail sous la présidence du Dr. Remé (Hambourg). En outre, quelques-unes de ces réponses sont fondamentalement négatives. L'Assemblée décide de laisser les choses en suspens en attendant le résultat du travail en cours au sein de CNUDCI sur le projet de convention internationale concernant les opérateurs de terminaux de transport.

e) Compensation for damages in collision cases

Mr. Warot, the Chairman of the CMI International Sub-Committee, reported on the present status of the work and invited further comments from the Maritime Law Associations.

e) Fixation des dommages-intérêts en matière d'abordage.

Monsieur Warot, Président de la commission internationale, fait rapport sur la situation des travaux en cours et invite les Associations Membres qui n'ont pas encore envoyé leur réponse, de le faire.

Une réunion de la commission inter-

A meeting of the International Sub-Committee will take place either in June in Paris or in early September in London.

f) Private international maritime law.

Mr. Müller, the Chairman of the International Sub-Committee, reported that answers had so far only been received from four Maritime Law Associations, and he invited further replies. The President urged that those Maritime Law Associations which had not yet replied should do so. In reply Mr. Gordon Paulsen pointed out that, owing to divergent views, it was difficult for the Maritime Law Associations of the United States to formulate a common view. Mr. Ramberg suggested that, even if this is so, information that there is no certain answer to a particular problem could be very important.

g) Meeting of the UNCTAD Ad hoc Inter-governmental Group to consider Means of Combating all Aspects of Maritime Fraud, including Piracy 1984-02-06.

Professor Schultsz, who represented the CMI at the above meeting, reported on the meeting and expressed his satisfaction that the CMI Venice Recommendations had been taken into account.

h) ESCAP Project

The President reported that the ESCAP Guide Lines on Maritime Legislation, to the preparation of which the CMI contributed in a substantial manner, will be revised, and that a meeting for this purpose will take place in Bangkok in December 1984. The CMI has been requested to send two delegates to this meeting. The travelling expenses will be paid by ESCAP.

Furthermore a "model" maritime law is now being prepared for the Philippines starting with :

- mortgages and liens
- limitation of shipowners' liability
- the law of carriage of goods.

A CMI Working Group has prepared texts on these projects which will shortly be sent to the Philippines. Thereupon further subjects will be dealt with.

ESCAP has so far reserved 30.000 US\$ for the CMI, part of this amount has already been received.

The President further informed that the People's Republic of China had requested assistance from the CMI on a series of Seminars in maritime law, probably to take place in Beijing. The first Seminar will deal with mortgages and liens and arrest of ships,

nationale aura lieu soit en juin à Paris, soit au début de septembre à Londres.

f) Droit International Privé Maritime

Dr. Walter Müller, qui préside la commission internationale, souligne que jusqu'à présent il n'a reçu que quatre réponses de la part des Associations de Droit Maritime. Il aimeraient en recevoir d'autres. Le Président insiste auprès des Associations de Droit Maritime qui n'ont pas encore envoyé leur réponse, pour qu'elles le fassent. Monsieur Gordon Paulsen fait remarquer que suite à des opinions divergentes, il n'a pas été possible à l'Association Américaine de Droit Maritime d'émettre un point de vue commun. Monsieur Ramberg émet l'avis que, même s'il en est ainsi, l'information qu'à propos d'un problème particulier il n'existe pas de réponse certaine peut avoir de l'importance.

g) Réunion du Groupe Intergouvernemental ad hoc de la CNUCED sur les moyens de combattre tous les aspects de la fraude maritime et de la piraterie.  
1984-02-06

Le Professeur Schultsz, qui a représenté le CMI à la réunion en question, fait rapport et exprime sa satisfaction de ce qu'il a été tenu compte des recommandations du Colloque de Venise du CMI.

h) Projet ESCAP

Le Président rapporte que les "ESCAP Guide Lines" en matière de législation maritime, à l'élaboration desquelles le CMI a contribué d'une manière substantielle, vont être revues; dans ce but une réunion aura lieu à Bangkok au mois de décembre 1984. Il a été demandé au CMI d'envoyer deux délégués à cette réunion. les frais de voyage seront payés par ESCAP.  
En outre, un "modèle" de loi maritime est en cours de préparation pour les Philippines; les premiers sujets traités sont :

- les hypothèques et les priviléges
- la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires
- le transport de marchandises.

Sur ces sujets un groupe de travail du CMI a rédigé des textes qui vont être envoyés aux Philippines. Par la suite d'autres sujets seront abordés.

Jusqu'à présent ESCAP a réservé US.\$ 30.000 en faveur du CMI. Une partie de ce montant a déjà été encaissée.

Le Président fait également part de ce que la République Populaire de Chine a fait appel au concours du CMI pour une série de séminaires de droit maritime, qui auront lieu probablement à Beijing. Le premier séminaire traite-

and the President had himself been requested to lecture at the Seminar. The date for the first Seminar had tentatively been set for October or early November 1984.

ra des hypothèques et des priviléges maritimes ainsi que de la saisie des navires. Le Président a été invité personnellement à donner une conférence durant ce premier séminaire. La date pour ce premier séminaire a été prévue provisoirement pour le mois d'octobre ou le début de novembre 1984.

5. The Diplomatic Conference on the Revision of the CLC and the Fund Convention and on a Convention on Carriage of Noxious and Hazardous Substances by Sea.

The President of the CMI International Sub-Committee, Mr. Gordon Paulsen, reported on the papers which the CMI had submitted to IMO. In particular, the CMI definition on "oil pollution damage" had been favourably received.

The President informed that the CMI would be represented at the Diplomatic Conferences by Mr. Gordon Paulsen, Professor Jan Schultsz and Professor Edgar Gold.

Professor Schultsz indicated the additional "layer" of liability envisaged for the shipper as the main problem connected with the HNS-draft. The whole venture may fail due to the difficulty to properly define "the shipper".

6. Approval of the CMI Report on the Montreal Draft on Salvage.

The Assembly decided that it should be left to Mr. Nielsen (Copenhagen) to take the remarks made by Mr. Japikse (Netherlands) into account, and that the amended report should then be sent to IMO by the President. The Assembly expressed its thanks to Mr. Nielsen for having prepared an excellent report. Mr. Watkins, seconded by Mr. Filipovic, suggested that Mr. Nielsen should represent the CMI on this subject in the future. The Assembly approved the suggestion with acclamation.

7. Report of the Treasurer and Approval of the 1983 Accounts.

The Treasurer, Mr. Henri Voet, reported on the financial status of the CMI and the result for 1983. He informed the Assembly that some Maritime Law Associations had not yet paid their contribution. This to a large extent was due to their respective countries' currency regulations. Mr. Ramberg suggested that such Associations could be requested to pay their contributions into domestic accounts for the benefit of the CMI and that, wherever necessary and possible, their respective debts should be indexed.

The Assembly approved the accounts and expressed its thanks to the Treasurer.

5. La Conférence Diplomatique sur la révision de la Convention sur la Responsabilité Civile (CLC) et de la Convention sur le Fonds (FUND) ainsi que pour une Convention dans le contexte du transport par mer de substances nocives ou dangereuses (HNS).

Monsieur Gordon Paulsen, qui a présidé la commission internationale, reprend les textes que le CMI a soumis à OMI. En particulier, la définition du CMI pour "dommage par pollution par les hydrocarbures" a été favorablement accueillie.

Le Président informe l'Assemblée que le CMI sera représenté à la Conférence Diplomatique par Monsieur G. Paulsen, le Professeur Jan Schultsz et le Professeur Edgar Gold.

Le Professeur Schultsz indique que c'est le supplément de "couverture" de responsabilité envisagée pour le chargeur qui est le problème principal en rapport avec le projet HNS. Toute l'entreprise peut échouer en raison de la difficulté de définir correctement le mot "chargeur".

6. Approbation du Rapport CMI du projet de Montréal sur l'assistance

L'Assemblée décide de laisser à Monsieur Nielsen (Copenhague) le soin de prendre en considération les remarques faites par Monsieur Japikse (Pays-Bas); le rapport amendé sera, ensuite, envoyé par le Président à OMI. L'Assemblée remercie Monsieur Nielsen pour son excellent rapport. Monsieur Watkins, appuyé par Monsieur Filipovic, propose que Monsieur Nielsen représente dorénavant le CMI pour ce sujet. L'Assemblée approuve cette proposition.

7. Rapport du Trésorier et approbation des comptes pour 1983

Le trésorier, Monsieur Henri Voet, fait rapport sur l'état des finances du CMI et sur les résultats pour l'année 1983. Il informe l'Assemblée que plusieurs Associations Membres n'avaient pas encore payé leur cotisation. Ceci est dû pour une grande part à la réglementation des changes en vigueur dans les pays en cause. Monsieur Ramberg suggère qu'il soit demandé à ces Associations de verser leurs contributions à un compte dans leurs pays respectifs en faveur du CMI et que, pour autant que possible, leurs dettes soient indexées.

L'Assemblée approuve les comptes et exprime ses remerciements au trésorier.

#### 8. Budget and Contributions.

The budget for 1984 was unanimously approved. The Assembly decided to fix the contributions from the Maritime Law Associations and from the titulary members for the current year at the same level as for the year 1983.

The Assembly authorized the Treasurer to call for an instalment of the Members' contribution for 1985 already in the beginning of the year because of the expenses expected for the Lisbon Conference. The Assembly further decided that, in principle, the Lisbon Conference should bear its own costs by participation fees and, thus, should not be subsidized from CMI funds. The Executive Council was requested to bear this in mind when fixing the participation fees in consultation with the Portuguese Maritime Law Association.

#### 8.Budget et cotisations

Le budget pour 1984 est approuvé à l'unanimité. L'Assemblée décide de fixer les cotisations des Associations Membres et des membres titulaires pour l'année en cours aux mêmes montants que pour 1983.

L'Assemblée autorise le trésorier à demander aux Associations Membres une avance sur leurs cotisations 1985 et ce dès le début de l'année 1985 en vue de permettre au C.M.I. de faire face aux dépenses prévues pour la Conférence de Lisbonne. L'Assemblée décide également qu'en principe la Conférence de Lisbonne puisse couvrir ses frais par la recette des droits de participation afin que de cette manière elle ne doive pas être subsidiée par les fonds propres du CMI.

Le Conseil Exécutif est prié de tenir compte du susdit lors de la fixation des droits de participation en accord avec la Comissão de Direito Marítimo Internacional.

#### 9. IMAO (International Maritime Arbitration Organization).

Mr. Pineus reported on the present status of the IMAO activities and the efforts envisaged to enhance arbitration under the ICC/CMI Maritime Arbitration Rules. He further announced that he did not stand for re-election as one of the CMI members to IMAO.

The Assembly decided to elect Professor Jan Schultsz as a new member and re-elected Messrs. Suchorzewski, Hasche, Spiliopoulos, Tricot and Warot.

#### 10. The Albert Lilar Prize.

The President advised that studies should be sent to the CMI Secretariat before 15th May 1984 in order to be considered for the Albert Lilar Prize. Studies could be either in French, English, German, Italian or Spanish.

#### 9. OIAM (Organisation Internationale d'Arbitrage Maritime)

Monsieur Pineus fait rapport sur l'état des activités de OIAM et sur les efforts envisagés pour accroître l'arbitrage sous l'empire du règlement CCI/CMI de l'arbitrage maritime. Il annonce ensuite qu'il ne se porte pas candidat pour sa réélection comme membre du CMI auprès de OIAM.

L'Assemblée décide d'élier le Professeur Jan Schultsz comme nouveau membre et réélire Messieurs Suchorzewski, Hasche, Spiliopoulos, Tricot et Warot.

#### 10.Prix Albert Lilar

Le Président informe que seuls les ouvrages qui sont envoyés au secrétariat du CMI avant le 15 mai 1984 seront pris en considération pour le Prix Albert Lilar. Ces ouvrages peuvent être en langue française, anglaise, allemande, italienne et espagnole.

#### 11. Study on Time Bars.

Mr. Warot asked about the present status of the work. Mr. Pineus reported that the revised edition will appear shortly. Also, he advised that the study on the Shipowner's Limitation of Liability had been modified and completed. Both studies are now with Lloyd's Press, but Mr. Pineus could not indicate the possible date for publication.

#### 11.Etude sur les prescriptions

Monsieur Warot demande quel est l'état des travaux. Monsieur Pineus répond qu'une édition revisée paraîtra prochainement. L'étude sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires a été modifiée et complétée. Les deux études sont maintenant entre les mains de Lloyd's of London Press mais Monsieur Pineus n'a pas pu donner de date pour sa publication.

## Brussels Conventions

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

### DENUNCIATIONS

In a recent communication the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advised that on 1st April 1984 letters of denunciation have been received from the Ambassadors of Denmark, Finland, Norway and Sweden 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 these denunciations will become operative on 1st April, 1985.

This international convention has also been denounced by the Egyptian Arab Republic as per the following statement of the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique dated 8th May 1984.

" Le 8 mai 1984 a été enregistrée au Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, une note verbale datée du 30 avril 1984, émanant de l'Ambassade de la République Arabe d'Egypte, notifiant la dénonciation par la République Arabe d'Egypte de la Convention précitée.

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Convention, la dénonciation produira ses effets à l'égard de la République Arabe d'Egypte le 8 mai 1985."

## Conventions de Bruxelles

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

### DENONCIATIONS

Suivant une récente communication du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, des lettres ont été reçues le 1er avril 1984 émanant des ambassadeurs du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède, notifiant la dénonciation de la

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

En vertu des dispositions de l'article 13 de ladite Convention, ces dénonciations produiront leurs effets le 1er avril 1985.

Cette convention internationale a également été dénoncée par la République Arabe d'Egypte suivant le communiqué suivant daté du 8 mai 1984 du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

## IMO Conventions

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE IMO CONVENTIONS IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW (\*)

International Convention on CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE (CLC 1969)

## Conventions OMI

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS DE L'OMI EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE(\*)

Convention Internationale sur la RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (CLC 1969)

### Ratification

Australia

7 November 1983

### Accession - Adhésion

Sri Lanka	12 April 1983
United Arab Emirates	15 December 1983
Vanuatu	2 February 1983

Protocol to the International Convention on CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE (CLC PROT 1976)

Protocole à la Convention Internationale sur la RESPONSABILITE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (CLC PROT 1976)

Accession - Adhésion

Australia  
Italy

7 November 1983  
3 June 1983

International Convention on the ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE (FUND 1971)

Convention Internationale portant CREATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (FUND 1971)

Accession - Adhésion

Fiji  
Sri Lanka  
United Arab Emirates

4 March 1983  
12 April 1983  
15 December 1983

Protocol to the International Convention on the ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE (FUND PROT 1976)

Protocole à la Convention Internationale portant CREATION D'UN FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (FUND PROT 1976)

Accession - Adhésion

Italy

21 September 1983

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA (PAL 1974)

CONVENTION D'ATHENES RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES (PAL 1974)

Accession - Adhésion

Argentina  
Bahamas  
USSR

26 May 1983  
7 June 1983  
27 April 1983

Protocol to the ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA (PAL PROT 1976)

Protocole à la CONVENTION D'ATHENES RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES (PAL PROT 1976)

Accession - Adhésion

Argentina  
Bahamas

Convention on LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS (LLMC 1976)

Convention sur la LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN MATIERE DE CREANCES MARITIMES (LLMC 1976)

Accession - Adhésion

Bahamas

7 June 1983

(\*) This rider to the statement shown in the CMI YEARBOOK 1983/1984 is based on advices received recently from IMO and reflects the situation at 31 December, 1983. The dates indicated are the dates of the deposit of instruments.

(\*) les ajoutés à l'état repris dans l'ANNUAIRE C.M.I. 1983/1984, sont basés sur des informations reçues récemment de l'OMI et reflètent la situation au 31 décembre 1983. Les dates indiquées sont celles du dépôt des instruments.

## Venezuelan Maritime Law

A new statute on mortgages and liens has been adopted in Venezuela in August, 1983. It could be noted that follows the principle of the 1926 and 1967 Conventions to limit maritime liens with priority before mortgages. This will no doubt considerably facilitate financing of Venezuelan ships. Thus, it constitutes a considerable improvement of the Venezuelan commercial code in this respect. We are indebted to Mr. Luis Cova Arria, the past President of the Comité Marítimo Venezolano, for his valuable information on the development of the Venezuelan law.

The full text of the statute as well as a comment on it by Luis Cova Arria & Asociados may be obtained, on application, from the CMI Administrative Officer.

## Droit Maritime du Venezuela

Une nouvelle loi sur les priviléges et hypothèques a été adoptée au Vénézuela au mois d'août 1983. On peut noter que cette loi est conforme au principe des conventions de 1926 et de 1967 consistant à limiter les priviléges maritimes avec priorité sur les hypothèques. Le financement des navires vénézuéliens en sera grandement facilité. Aussi, une considérable amélioration a été apportée au code de commerce du Vénézuela en ce domaine. Nous sommes redevables à Monsieur Luis Cova Arria, past Président du Comité Marítimo Venezolano, de cette précieuse information sur le développement de la loi vénézuélienne.

Le texte complet de la nouvelle loi assorti d'un commentaire rédigé par les avocats Luis Cova Arria & Asociados peut être obtenu, sur demande, auprès du Conseiller Administratif du CMI.

## Personalia

### C O L O M B I A

Information has been received regarding the new denomination, the new address and the new list of the Officers of the Maritime Association of Colombia:

Avis a été reçu concernant la nouvelle dénomination, la nouvelle adresse et la nouvelle composition du Bureau de l'Association de Droit Maritime de Colombie :

### ASOCIACION COLOMBIANA DE ESTUDIOS MARITIMOS COLOMBIAN ASSOCIATION OF MARITIME STUDIES

c/o Dr. Guillermo SARMIENTO RODRIGUEZ  
Calle 12 No.7-32 Of.1002 - A.A.14590  
Bogota D.E.  
Tlx. 45684 COLAW

#### Officers :

PRESIDENT	: Dr. Guillermo SARMIENTO RODRIGUEZ
VICE-PRESIDENT	: Dr. Juan Manuel PRIETO MONTOYA
SECRETARY GENERAL	: Dra. Narda Patricia RAMIREZ
ADVICERS	: Alm.Hernando CAMACHO L.,Dr.Rogelio VALENCIA RIOS,Cap.Sigifredo RAMIREZ, Dra.Gladis PULECIO DE GUARIN,Dr. Alfredo GONZALEZ ZORRO,Dr.Ernesto SILVA.
TREASURER	: Dra. Elsa Lidia CAMACHO
INTERNAL AUDITOR	: Dr.Diego MUÑOZ TAMAYO
ADMINISTRATIVE SECRETARY	: Maria Lourdes FORERO Q.
TITULARY MEMBER	: Dr.Guillermo SARMIENTO RODRIGUEZ

P E R U

More recently the address of the Asociacion Peruana de Derecho Maritimo has been amended as follows :

Plus récemment l'adresse de l'Asociacion Peruana de Derecho Maritimo a été modifiée comme suit :

ASOCIACION PERUANA DE DERECHO MARITIMO  
Calle Chacarilla N° 485  
San Isidro  
Lima 27  
Peru

Teleph: 41-4414  
41-2847

Tlx : 25634 PE-NAFRISA

P O R T U G A L

After the publication of the YEARBOOK 1983/1984 there have been some changes in the Board of the Comissão de Direito Marítimo Internacional, i.a. of the passing away of its Vice-President Vice-Amiral Mario DIAS MARTINS and of Dr. Fernando Olavo CORREA D'AZEVEDO.

The members of this Board are now the following :

Depuis la publication de l'ANNUAIRE 1983/1984 quelques changements sont intervenus dans la composition du Bureau du Comissão de Direito Marítimo Internacional, principalement à la suite des décès du Vice-Président, le Vice-amiral Mario DIAS MARTINS et du Dr.Fernando Olavo CORREA D'AZEVEDO.

Le Comité de direction se compose maintenant comme suit :

PRESIDENT : Dr.José Joaquim de ALMEIDA BORGES,  
Juge Conseiller auprès du "Suprême  
Tribunal de Justiça" (Cour de Cassation), Lisbonne.

VICE-PRESIDENT : Vice-amiral RA João Paulo BUSTORFF  
GUERRA, Lisbonne.

MEMBRES : Dr.Carlos FERNANDES, représentant  
du Ministère des Affaires Etrangères,  
Lisbonne.

Engº.Victor Hugo da SILVA GONCALVES,  
représentant du Ministère de l'Education  
et des Universités,Lisbonne.

Dr.Avelino Rui Mendes FERREIRA DE  
MELO, représentant du Secrétariat  
d'Etat des Transports Extérieurs et  
Communications, Lisbonne.

Dr.Eurico Antonio VALADAO DO VALLE,  
représentant du Secrétariat d'Etat  
des Pêches, Lisbonne.

Dr.Armando LUCIO VIDAL, représentant  
du Procureur Général de la République,  
Lisbonne. (Sera remplacé prochainement).

Dr.Armando Antonio Lopes RIBEIRO  
MENDES, Professeur de Droit de l'Université,  
Lisbonne.

Capitaine de frégate RA Dr.Guilherme  
George CONCEICAO SILVA, représentant  
de l'Etat-Major de la Marine, Lisbonne,  
ancien professeur de Droit Maritime  
International, Lisbonne.

Dr.João José Sequeira de FARIA SOUSA,  
Juge auprès du Tribunal Militaire  
de la Marine, Lisbonne.

Capitaine de vaisseau Dr. Manuel Primo  
de Brito LIMPO SERRA, Professeur de  
Droit International à l'Institut Supé-  
rieur Naval de Guerre, Lisbonne, et  
de Droit Maritime International à  
l'Ecole Navale, Alfeite.

Capitaine de corvette José Manuel  
Baptista da Silva, représentant de  
la direction Générale des Services  
de Développement Maritime, Lisbonne.

Dr. Albano Emilio VIGARIO PINHO, repré-  
sentant de l'Institut des Assurances  
du Portugal, Lisbonne.

(\*) Dr. Mario Ferreira Bastos Raposo,  
Professeur Universitaire et Avocat,  
Lisbonne.

(\*) Dr. Armando Manuel de Almeida MARQUES  
GUEDES, Professeur Universitaire,  
Lisbonne.

(\*) Capitaine de frégate RA Dr. Eduardo  
Henrique SERRA BRANDAO, ancien profes-  
seur de Droit Maritime International,  
Lisbonne.

(\*) Dr. Armando dos ANJOS HENRIQUES,  
Avocat, Lisbonne.

(\*) Capitaine de vaisseau RA Leão Maria  
de Tavares Rosado do SACRAMENTO MON-  
TEIRO, Lisbonne.

Secrétaire : Clarisse Marques Rebelo  
da SILVA MIRANDA, Lisbonne.

(\*) Cinq personnalités choisies par le  
Chef d'Etat-Major de la Marine.

Membres titulaires : MM.Capitaine  
de frégate RA Dr. Guilherme George  
CONCEICAO SILVA, Dr.Armando dos ANJOS  
HENRIQUES, Vasco J. Scazzola TABORDA  
FERREIRA.

## 11th Annual General Meeting and Conference of The Maritime Law Association of Australia and New Zealand

The 11th Annual General Meeting and  
Conference of the Maritime Law Asso-  
ciation of Australia & New Zealand  
will be held at Christchurch, New Zea-  
land, from 13 October to 15 October,  
1984. It will be followed by a post  
conference seminar at Queenstown on  
the shores of lake Wakatipu.

The full programme and other detailed  
information may be obtained from the  
conference secretary, Mr. Stuart He-  
therington GPO Box 713 Sydney 2001  
telex AA 23167.

## CMI Publications

The following publications are available from the Administrative Secretariat of the C.M.I. c/o Messrs.Henry Voet-Genicot, Borzestraat 17 - B.2000 Antwerpen - Belgium :

## Publications du CMI

Les publications ci-dessous sont disponibles au Secrétariat Administratif du C.M.I. c/o Firme Henry Voet-Genicot, Borzestraat 17 - B.2000 Antwerpen - Belgique :

### A. CONFERENCE DIPLOMATIQUE DE DROIT MARITIME DE BRUXELLES

1. 9ème session - Bruxelles 1952
2. 10ème session - Bruxelles 1957
3. 11ème session - (1ère phase)-Bruxelles 1961
4. 11ème session - (2ème phase)-Bruxelles 1962
5. 12ème session - (1ère phase)-Bruxelles 1967
6. 12ème session - (2ème phase)-Bruxelles 1968

L'exemplaire / per copy : US\$. 20.--

### B. PROCES-VERBAUX DES CONFERENCES DU C.M.I. MINUTES OF THE C.M.I. CONFERENCES

1. Anvers/Antwerp 1947 (20)
2. Amsterdam 1949 (21)
3. Naples 1951 (22)
4. Madrid 1955 (23)
5. Rijeka 1959 (24)
6. Athènes/Athens 1962 (25)
7. Stockholm 1963 (26)
8. New York 1965 (27)

L'exemplaire / per copy : US\$. 12.--

9. Tokyo 1969 (28) (7 fascicules - 7 booklets)
10. Hambourg/Hamburg 1974 (30) (2 fascicules - 2 booklets)
11. Rio de Janeiro 1977 (31) épuisé - out of print.

Par fascicule / per booklet : US\$.4.--

12. Montreal 1981 (32) MONTREAL I - : US\$.10.-  
MONTREAL II- : US\$.10.-

### C. DOCUMENTATION CMI

1. Documentation CMI 1968 (6 fascicules - 6 booklets)
2. Documentation CMI 1969 (6 fascicules - 6 booklets)
3. Documentation CMI 1970 (6 fascicules - 6 booklets)
4. Documentation CMI 1971 (6 fascicules - 6 booklets)
5. Documentation CMI 1972 (3 fascicules - 3 booklets)
6. Documentation CMI 1973 - épuisé - out of print -
7. Documentation CMI 1974 (4 fascicules - 4 booklets)
8. Documentation CMI 1975 (4 fascicules - 4 booklets)
9. Documentation CMI 1976 (4 fascicules - 4 booklets)

Par jeu de fascicules - Per annual set : US\$.20.--

### D. CMI NEWS LETTER & ANNUAIRE/YEARBOOK

1. 1978
2. 1979 (février:épuisé - February:out of print)
3. 1980
4. 1981
5. 1982 (décembre:épuisé - December:out of print)
6. 1983

Série annuelle complète - Full yearly set : US\$.12.--

### E. DOCUMENTS C.M.I.

1. CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME-TEXTES INTERNATIONAL CONVENTIONS ON MARITIME LAW - TEXTS  
L'exemplaire / per copy : US\$.12.--

2. CMI SEMINAR ON APPORTIONMENT OF RISKS IN MARITIME LAW - Aix en Provence September, 1976  
L'exemplaire / per copy : US\$.10.--

3. CMI COLLOQUIUM ON THE HAMBURG RULES, Vienna January, 1979 - L'exemplaire / per copy : US\$.10.--

4. ICC-CMI RULES INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION  
ORGANIZATION  
REGLEMENT CCI-CMI ORGANISATION INTERNATIONALE  
D'ARBITRAGE MARITIME  
L'exemplaire / per copy : US\$.5.--
5. COURT APPOINTED EXPERTS IN MARITIME CASES,  
A Comparative Law Study by Arthur Boal and David R.Owen  
L'exemplaire / per copy : US\$.5.--

Note: The report on the CMI COLLOQUIUM ON BILLS OF LADING, Venice May, 1983 is available from Almqvist & Wiksell Periodical Company to whom subscriptions to the CMI NEWS LETTER as from 1st January, 1984 should also be directed.

## Next Meetings

- Friday 24 August, 1984  
International Subcommittee on Arrest of Ships in Copenhagen.
- Wednesday 5 or Thursday 6 September 1984  
International Subcommittee on Compensation for Damages in Collision cases in London.  
Note : the exact date will be advertised by circular letter in the usual way at a later stage.
- Friday 7 and Saturday 8 September, 1984  
International Subcommittee on Maritime Liens and Mortgages in London.
- Sunday 9 September, 1984  
Executive Council.

## Prochaines Réunions

- Vendredi 24 août 1984  
La commission internationale sur la saisie des navires à Copenhague.
- Mercredi 5 ou jeudi 6 septembre 1984  
La commission internationale sur les dommages-intérêts en matière d'abordage à Londres.  
Note : la date exacte sera prochainement portée à la connaissance des intéressés par lettre circulaire, comme d'habitude.
- Vendredi 7 septembre et samedi 8 septembre 1984  
La commission internationale sur les priviléges et hypothèques maritimes à Londres.
- Dimanche 9 septembre 1984  
Conseil Exécutif.

### 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.

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

September, 1984

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Septembre, 1984

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## Arthur Boal 1889-1984

I met Arthur Boal for the first time at the CMI Conference in Rijeka, in 1959, when he was the President of the Maritime Law Association of the United States. A delicate transition period for the CMI was just starting, and the CMI had to find out whether its traditional role could continue as in the past, whether it should change, or if it was definitely over. Arthur Boal was one of the persons responsible for the renewal of the CMI and for the continuation of its work. He had an immense trust in the CMI and in its capability of substantially contributing to the unification of maritime law. His authority and his prestige played a unique role. When he thought that an idea, no matter from whom it came, was good for the CMI, he supported it with the weight of his authority, of his legal ability and of his profound sincerity. He always managed to attend not only the CMI Conferences and Assemblies, but also the meetings of the Executive Council, sometimes flying to Europe the night before and flying back to the United States immediately after the meeting was over. When I asked him if this was not too great a stress, he replied, smiling, that he could sleep well on a plane. We all saw him with affection and gratitude, at our last Assembly in April 1984, when, on behalf of the CMI, I presented him with a small token of our affection and respect. The words he said on that occasion will not be forgotten.

The CMI has lost with Arthur Boal much more than its Senior Vice-President; it has lost one of its greatest friends.

Francesco Berlingieri

# CMI Report to I.M.O. on the Draft International Convention on Salvage (Montreal 1981) \*

## Rapport du CMI à O.M.I. sur le projet de Convention Internationale sur l'Assistance \* (Montréal 1981)

### I N D E X

#### INTRODUCTION

#### EXPLANATORY NOTES

GENERAL COMMENTS

SPECIAL COMMENTS

#### Chapter I. - GENERAL PROVISIONS

Art.1-1. Definitions

Art.1-2. Scope of application

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

Art.1-4. Salvage contracts

Art.1-5. Invalid contracts or contractual terms

#### Chapter II. - PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS

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

Art.2-2. Duties of the salvor

Art.2-3. Duty to render assistance

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

#### Chapter III. - RIGHTS OF SALVORS

Art.3-1. Conditions for reward

Art.3-2. The amount of the reward

Art.3-3. Special compensation

Art.3-4. Apportionment between salvors

Art.3-5. Salvage of persons

Art.3-6. Services rendered under existing contracts

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

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

### I N D E X

#### INTRODUCTION

#### NOTES EXPLICATIVES

COMMENTAIRES GENERAUX

OBSERVATIONS PARTICULIERES

#### Chapitre I.- DISPOSITIONS GENERALES

Art.1-1. Définitions

Art.1-2. Champ d'application

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

Art.1-4. Contrats d'assistance

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

#### Chapitre II. EXECUTION DES OPERATIONS D'ASSISTANCE

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

Art.2-2. Obligation de l'assistant

Art.2-3. Obligation de prêter assistance

Art.2-4. Coopération des Etats contractants

#### Chapitre III - DROITS DES ASSISTANTS

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

Art.3-2. Montant de la rémunération

Art.3-3. Rémunération spéciale

Art.3-4. Répartition entre assistants

Art.3-5. Sauvetage des personnes

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

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

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

\*This report has been prepared by Mr.Bent Nielsen of Copenague upon instructions of the Executive Council of the CMI and has been approved by the Assembly of the CMI on 6th April, 1984.

\*Ce rapport a été rédigé par Mr.Bent Nielsen; il a été approuvé par l'Assemblée du CMI le 6 avril 1984; il a été traduit par M.Sylvain Rimlinger de Paris.

#### Chapter IV. - CLAIMS AND ACTIONS

- Art.4-1. Maritime lien
- Art.4-2. Duty to provide security
- Art.4-3. Interim payment
- Art.4-4. Limitation of actions
- Art.4-5. Jurisdiction
- Art.4-6. Interest
- Art.4-7. Publication of arbitral awards

#### Chapter V. - LIABILITY OF SALVORS

- Art.5-1. Limitation of liability

#### INTRODUCTION

In March 1978 the "Amoco Cadiz" carrying approx. 220.000 tons of crude oil was wrecked on the coast of France and caused the hitherto largest oil pollution accident.

At its 35th session the Legal Committee of IMO requested its secretariat to prepare a report on the legal questions arising out of the "Amoco Cadiz" incident. In this report of September 1978 various aspects of salvage are extensively dealt with. The report raises the questions whether the existing international law of salvage contained in the 1910 Brussels Convention should be revised, and whether a new salvage convention to supersede the 1910 Convention should be prepared.

Following consideration of the subject of salvage at the CMI Assembly in March 1979, where it was concluded that the matter required immediate attention, CMI offered IMO its cooperation for the study of the subject of salvage and in particular to explore whether new rules should be prepared in order to cover those casualties which may cause a threat of pollution, thereby creating a direct and primary interest of the coastal State in the salvage operations.

Having again considered the subject of salvage and the offer for cooperation made by the CMI, the Legal Committee of IMO at its 40th session in June 1979 decided that the CMI should be requested to review the private law principles of salvage.

Informed of this decision, the CMI in September 1979 decided to set up an international Sub-Committee under the chairmanship of Professor Erling Chr. Selvig (Norway) to study the subject of

#### Chapitre IV - DEMANDES ET ACTIONS

- Art.4-1. Priviléges maritimes
- Art.4-2. Obligation de fournir une garantie
- Art.4-3. Versement provisionnel
- Art.4-4. Prescription des actions
- Art.4-5. Compétence
- Art.4-6. Intérêts
- Art.4-7. Publication des sentences arbitrales

#### Chapitre V - RESPONSABILITE DES ASSISTANTS

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

#### INTRODUCTION

En mars 1978, le navire "AMOCO CADIZ" transportant approximativement 220.000 tonnes de pétrole brut fit naufrage sur les côtes de France et provoqua la plus grave pollution jamais rencontrée.

Pendant sa 35ème session, le Comité Législatif de l'OMI demanda à son secrétariat de préparer un rapport sur les problèmes juridiques soulevés par l'événement de l'"AMOCO CADIZ". Dans ce rapport datant de septembre 1978, des aspects variés de l'assistance furent traités de manière extensive. Le rapport soulève la question de savoir si les règles internationales actuelles sur l'assistance figurant dans la Convention de Bruxelles de 1910 doivent être ou non révisées et si une nouvelle convention sur l'assistance, destinée à remplacer la Convention de 1910 doit ou non être préparée. A la suite de l'examen du sujet de l'assistance à l'Assemblée du CMI en mars 1979, au cours de laquelle il fut admis que la matière nécessitait une attention immédiate, le CMI offrait à l'OMI sa collaboration pour l'étude du sujet de l'assistance et particulièrement pour déterminer si de nouvelles règles devaient être préparées dans le but de couvrir les accidents qui peuvent être à l'origine d'une pollution, créant de ce fait un intérêt direct et fondamental de l'Etat riverain dans l'opération d'assistance.

Ayant à nouveau étudié le sujet de l'assistance et l'offre de coopération faite par le CMI, le Comité Législatif de l'OMI, à sa 40ème session de juin 1979, décida que le CMI serait sollicité pour réexaminer les principes de droit privé concernant l'assistance.

Informé de cette décision, le CMI décida en septembre 1979 de créer un sous-comité sous la présidence du Professeur Erling Ch. Selvig (Norvège) pour étudier le sujet de l'assistance

salvage and to prepare a report for the consideration of the XXXII International Conference of the CMI to be held in Montreal on May 24th-29th 1981.

During 1980-81 the Sub-Committee had 3 meetings with considerable attendance including representatives of IMO and organisations for shipowners, salvors, insurers and P&I clubs, as well as Sub-Committee members from the maritime law associations of more than 20 countries. At the meetings reports and drafts prepared by the Chairman and a working group set up by the Sub-Committee were considered, and in February 1981 a draft convention was approved for submission to the Montreal Conference. This draft, together with the Chairman's final report to the Conference, has been printed in CMI Documentation 1981, Montreal I.

At the Conference the subject was first dealt with by a commission under the chairmanship of the Chairman of the international Sub-Committee. The recommendations of the commission were then put before the plenary session of the Conference, and the final draft, which is now submitted for the consideration of IMO, was adopted by the votes of 31 out of 32 national Maritime Law Associations; there were no votes against and only one delegation abstained.

#### EXPLANATORY NOTES

#### GENERAL COMMENTS

The current international law of salvage is based on the Brussels Convention for the Unification of Certain rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910. This Convention (together with the Collision Convention) was the first international convention in the field of maritime law. It has been almost universally accepted, and unlike most other maritime law conventions it has not so far been subject to any substantial revisions.

The basic rules of the 1910 Convention provide that a service undertaken to save property in danger at sea gives a right to equitable remuneration if, and only if, it has had a beneficial result. Such remuneration is not fixed as a compensation for the labour expended, but is usually more generous; however, it must not exceed the value of the property saved.

Since the 1910 Convention was formulated the technical and economic development in international shipping has, of course, been very significant. The dangers to ship and cargo have been reduced while the dangers which ship and cargo represent vis-à-vis third party interests, in particular relating to the environment, have substantially increased.

et pour préparer un rapport en prévision de la 32ème Conférence Internationale du CMI qui devait se tenir à Montréal du 24 au 29 mai 1981.

Pendant l'année 1980-81, le sous-comité tint trois réunions avec de nombreux participants, notamment des représentants de l'OMI, des organisations d'armateurs, des sauveteurs, des assureurs et des Clubs P & I, mais également des représentants des associations de droit maritime de plus de 20 pays. Lors des réunions les rapports et les projets préparés par le Président, et un groupe de travail créé par le sous-comité furent examinés, et en février 1981, un projet de convention fut approuvé pour être soumis à la Conférence de Montréal. Ce projet, accompagné du rapport définitif du Président à la Conférence, figure dans la documentation CMI 1981 Montréal I.

Lors de la Conférence, le sujet fit l'objet d'un premier examen par une commission présidée par le Président du sous-comité international. Les recommandations de la commission furent soumises à la séance plénière de la Conférence, et le projet définitif qui est maintenant soumis à l'attention de l'OMI, fut adopté par un vote de 31 voix sur les 32 Associations Nationales de Droit Maritime; il n'y eut aucun vote contre et, seule, une délégation s'abstint.

#### NOTES EXPLICATIVES

#### COMMENTAIRES GENERAUX

La réglementation internationale de l'assistance est basée sur la Convention de Bruxelles de 1910 Concernant l'Unification de Certaines Règles en Matière d'Assistance et de Sauvetage en Mer. Cette Convention (en même temps que la Convention sur l'abordage) fut la première Convention internationale en matière de droit maritime. Elle fut pratiquement universellement acceptée, et contrairement à beaucoup d'autres conventions de droit maritime, elle n'a pas fait l'objet de réforme importante par la suite.

Les règles de base de la Convention de 1910 disposent qu'un service entrepris pour sauver un bien en danger en mer donne droit à une équitable rémunération si, et seulement si, il y a eu un résultat utile. Une telle rémunération n'est pas seulement établie en indemnisation du travail réalisé, mais est, en pratique, plus généreuse; quoi qu'il en soit, elle ne doit pas dépasser la valeur du bien sauvé.

Depuis que la Convention de 1910 a été établie, les développements économiques et techniques dans la navigation internationale ont été, bien sûr, considérables. Les dangers pour le navire et la cargaison ont été réduits alors que les dangers que le navire et la cargaison représentent à l'égard des tiers, en particulier concernant l'environnement, se sont particulièrement accrus.

The values of ship and cargo have increased drastically resulting in a heavy concentration of risks on fewer keels. To the professional salvors this means fewer, but more valuable opportunities.

Salvage techniques have improved substantially, but have become far more capital intensive. This has had a certain adverse effect on the ready availability of adequate salvage equipment along the sea routes of the world.

The "Amoco Cadiz" incident demonstrates the need for rules prescribing the duties on the owners and the master of the vessel in danger as well as on the salvor, in similar situations.

It also became clear that the existing rules of salvage did not offer sufficient incentives to induce the salvor to render salvage services in cases where there is very little prospect of succeeding in saving the property while, on the other hand, major salvage operations might be urgently needed to prevent or minimize damage to the environment.

A general revision of the traditional rules of salvage as contained in the 1910 Convention was also needed in the light of the age of these rules and the substantial developments since they were formulated.

The most important new rules proposed in the draft convention are the following:

1. Art.3-2-1. provides that the reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations. Although this principle has often been followed under the regime of the 1910 Convention, it was felt important to stress in the Convention itself that the encouragement of salvors is the basic consideration, which must always be in the minds of the tribunals when salvage rewards are fixed.

Further, in Art.3-2-1.(b) it is provided that the successful salvor of property is entitled to an enhancement for his skill and efforts in preventing or minimizing damage to the environment. This is a new consideration, which is expected to be a very important incentive to salvors when they are deciding whether to undertake salvage operations concerning casualties which threaten to damage the environment and deciding how the salvage operations should be carried out in such cases.

Les valeurs du navire et de la cargaison ont considérablement augmenté entraînant une forte concentration de risques sur moins d'unités. Pour les sauveteurs professionnels, cela signifie moins d'occasions mais pour de plus grandes valeurs.

Les techniques d'assistance se sont améliorées considérablement, mais nécessitent un capital plus important, ce qui ne favorise pas la disponibilité immédiate d'un équipement d'assistance adéquat le long des routes maritimes du monde.

L'événement de l'"Amoco Cadiz" démontre le besoin de règles prescrivant les devoirs des armateurs et du capitaine du navire en danger, aussi bien que ceux des assistants, dans des situations similaires.

Il devenait également clair que les règles actuelles de l'assistance ne sont pas suffisamment encourageantes pour inciter l'assistant à rendre des services d'assistance dans des cas où les chances de sauver les biens en danger sont faibles, alors que des opérations d'assistance importantes doivent être rapidement menées pour prévenir ou minimiser un dommage à l'environnement.

Une réforme générale des règles traditionnelles d'assistance telles qu'elles figuraient dans la Convention de 1910 était aussi nécessaire en raison de l'ancienneté de ces règles et des transformations considérablesvenues depuis leurs créations.

Les nouvelles règles les plus importantes proposées dans le projet de convention sont les suivantes:

1. L'article 3-2-1. dispose que la rémunération sera déterminée dans le but d'encourager les opérations d'assistance. Quoique ce principe ait souvent été appliqué sous le régime de la Convention de 1910, on a considéré comme important de souligner, dans la Convention elle-même, que l'encouragement des assistants est une considération fondamentale, qui doit toujours être présente à l'esprit des Tribunaux lorsqu'ils fixent des indemnités d'assistance.

Plus loin, dans l'article 3-2-1.(b), il est prévu que l'assistant ayant réussi à sauver un bien a droit à une augmentation de la rémunération pour son habileté et ses efforts à prévenir et limiter le dommage à l'environnement. C'est un nouveau principe, qui, on l'espère incitera vivement les assistants lorsqu'ils décident d'entreprendre des opérations d'assistance sur un navire susceptible de causer des dommages à l'environnement, et décident la manière de mener les opérations d'assistance en pareille circonstance.

2. Art.3-3. provides special compensation to salvors, who without success attempt to save a vessel and her cargo, when these threaten environmental damage.

Such compensation covers the salvor's expenses and may, when damage to the environment is actually prevented or minimized, also include an additional special remuneration fixed according to the circumstances of each case, but never to exceed the expenses.

This special compensation is linked to the traditional reward in the sense that the special compensation is due only if the traditional reward is not earned or is below the special compensation.

3. Chapter II provides rules concerning the duties in salvage situations of the owner and the master, the salvor and public authorities. The owners and the master of the vessel in danger shall take timely action to arrange for salvage operations, and the salvor shall use his best endeavours to save the vessel. It is also specifically prescribed that these parties have a duty to use their best endeavours to prevent or minimize damage to the environment. Certain rules are proposed concerning cooperation of public authorities in such cases.

4. A number of new rules have been introduced to improve the position of the salvors, in particular professional salvors, and thereby increase the incentives to undertake salvage operations. Thus, in Art. 2-1.3. it is made a duty for owners to accept redelivery when the salved property is brought to a place of safety. In Art. 4-1.3. the salvor is given the right to prevent the removal of the salved property from the port or place of safety until security has been provided. In Art. 4-2. certain rules are introduced facilitating the provision of security for the salvage reward. In Art. 4-3. the salvor is given the right to claim an interim decision under which he is paid an amount on account of the salvage reward. This will improve the salvor's cash flow situation while he is awaiting the final decision of the tribunal concerning his remuneration. In Art. 4-5. certain rules on jurisdiction are given to facilitate recovery of salvage rewards, and in Art. 5-1. contracting States are recommended to give the salvors the right of limitation of liability provided for in the 1976

2. L'article 3-3. prévoit une indemnisation spéciale pour les assistants qui, sans succès, essaient de sauver un navire et sa cargaison, lorsque ces biens menacent de causer des dommages à l'environnement.

Cette indemnisation couvre les dépenses du sauveteur et peut, lorsque le dommage à l'environnement a été, en fait, évité ou réduit, inclure aussi une rémunération spéciale supplémentaire établie en fonction des circonstances de l'opération, mais qui n'excède jamais les dépenses.

Cette indemnisation spéciale est liée à la rémunération traditionnelle en ce sens que l'indemnité spéciale n'est due que si la rémunération traditionnelle n'est pas obtenue ou si elle est inférieure à cette indemnisation spéciale.

3. Le chapitre II contient des règles concernant les devoirs des armateurs, du capitaine, de l'assistant et des pouvoirs publics à l'occasion d'une assistance. Les armateurs et le capitaine du navire en danger ne devront pas perdre de temps pour organiser les opérations d'assistance, et l'assistant devra faire tout son possible pour sauver le navire. Il est également spécialement prescrit que ces parties ont le devoir de faire tous leurs efforts, pour empêcher ou pour limiter les dommages à l'environnement. Certaines règles sont proposées concernant dans de tels cas la coopération des pouvoirs publics.

4. De nombreuses nouvelles règles ont été introduites pour améliorer la situation des assistants, en particulier des sauveteurs professionnels et par ce moyen les inciter davantage à entreprendre des opérations de sauvetage. Ainsi dans l'article 2-1.3., il est fait un devoir aux armateurs d'accepter la délivrance lorsque le navire ou les autres biens sauvés sont ramenés en lieu sûr. Dans l'article 4-1.3., l'assistant est autorisé à empêcher l'enlèvement du navire ou des autres biens sauvés du port ou de l'endroit où ils ont été mis à l'abri jusqu'à ce qu'une garantie ait été fournie. Dans l'article 4-2. certaines règles sont introduites pour faciliter le dépôt de la garantie de la rémunération d'assistance. Dans l'article 4-3., on a donné le droit à l'assistant de demander en justice une décision provisoire pour recevoir un acompte sur la rémunération d'assistance, ceci facilitera la trésorerie de l'assistant, en attendant la décision définitive du Tribunal sur sa rémunération. L'article 4-5. contient des règles de compétence pour faciliter le recouvrement des rémunérations d'assistance. Dans l'article 5-1., il est demandé de donner aux assistants le droit de limitation de responsabilité prévu

Convention on the limitation for maritime claims.

The draft convention deals with many matters which have not been provided for in the 1910 Convention. Nevertheless, the draft convention is not intended to set out the law of salvage in any exhaustive manner. The CMI considers that as regards certain questions the solution adopted in the various national laws on salvage differ to such an extent that the acceptability of the draft convention might be reduced if an attempt were made now to bring about international uniformity by provisions which also deal with such matters. One such matter is the question : who is liable for salvage rewards ?

The question whether any of the rules of the Convention should be mandatory has been thoroughly debated and considered. Rules on the limits of contractual freedom have been proposed in Art. 1-5., but in Art. 1-4. it has been provided in general that the application of the rules of the Convention may be excluded by agreement between the parties.

It has been pointed out from some quarters that at least the rules relating to the prevention or minimization of damage to the environment should be compulsorily applicable, particularly to avoid haggling and the resulting delay when urgent action is required of the kind illustrated by the "Amoco Cadiz" incident.

However, it was strongly felt within the CMI that such limits should not be put on contractual freedom. In support of this it was in particular pointed out that other rights or methods of compensation provided for by contracts in given cases might be better incentives or instruments to avoid damage to the environment. For example, a salvor may in some cases for instance prefer an agreement under which he is secured the immediate payment of an agreed daily rate to the much later payment of the more uncertain sum fixed under the rules in Art. 3-3. Further, it was feared that the introduction of mandatory rules would severely jeopardize the prospects for the fast and wide international implementation of the Convention.

It is estimated that more than 80% of all salvage operations at sea are carried out under a salvage contract. Lloyd's standard form of Salvage Agreement (LOF) is by far the most frequently used standard contract.

In 1979-80 the LOF was thoroughly revised with special regard to the

dans la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires en mer.

Le projet de convention traite de nombreuses matières qui ne figurent pas dans la Convention de 1910. Toutefois, le projet de convention n'a pas pour but d'établir une loi sur l'assistance de manière exhaustive. Le CMI considère que, en ce qui concerne certaines questions, les solutions retenues dans les différentes législations nationales sur l'assistance divergent d'une telle manière que la possibilité de faire accepter un projet de convention serait diminuée si une tentative était faite pour apporter une uniformité internationale par des clauses traitant également de ces questions. Une de ces questions est : qui est responsable pour le paiement des rémunérations d'assistance?

La question de savoir si chaque règle de la convention devra être obligatoire a été examinée et longuement débattue. Des règles sur les limites de la liberté contractuelle ont été proposées dans l'article 1-5., mais dans l'article 1-4. il est stipulé d'une manière générale que l'application des règles de la Convention peut être écartée par une convention entre les parties.

Il a été fait remarquer par certains que, du moins, les règles relatives à la prévention ou à la diminution du dommage causé à l'environnement devaient être d'ordre public, particulièrement pour éviter les marchandages et les retards en résultant quand une action urgente est requise, du type de celle illustrée par l'accident de l'"Amoco Cadiz".

Quoiqu'il en soit, il a été fortement ressenti au CMI que de telles limites ne doivent pas être apportées à la liberté contractuelle. A l'appui de cette liberté il a été souligné que d'autres droits ou méthodes de rémunération prévus par contrats, peuvent, dans des cas donnés, être de meilleurs stimulants ou moyens pour éviter un dommage à l'environnement. Par exemple, un assistant peut, dans certains cas, préférer un accord qui lui assurera un paiement immédiat à un taux quotidien convenu, à un paiement éloigné d'une somme incertaine, calculée conformément aux règles de l'article 3-3. De plus, il est à craindre que l'introduction de règles obligatoires dans la Convention ne compromette sérieusement les perspectives de son application internationale rapide et étendue.

Il a été estimé que plus de 80 % de toutes les opérations d'assistance en mer sont réalisées dans le cadre d'un contrat d'assistance. La Convention d'assistance sur formulaire type du Lloyd's (Lloyd's Open Form) est le contrat standard le plus fréquemment utilisé.

En 1979-1980, le "LOF" fut profondément révisé, en particulier en ce qui

problems caused by oil pollution. The CMI has taken due note of the innovations of the new LOF 1980 and important parts of the draft convention are harmonized with LOF 1980. (\*)

One of the most important problems, viz. how to compensate salvors for avoidance of environmental damage if no property is salved, was solved in the LOF 1980 by the introduction of the so-called "safety net" provision, on the basis of which the draft convention, Art. 3-3. is modelled.

Other solutions were considered during the work of the CMI, but it became obvious that the "safety net" model should be preferred mainly on the grounds that it expresses a compromise among all the interested parties. Thus the compromise is a balanced solution which is not dominated by any of the interests involved, and works in the general interest of the public.

(\*) For a detailed account of this reference is made to an article in Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 14, No. 1, January, 1983: "A New Cure for Salvors? - A comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention" by Peter Coulthard.

#### SPECIAL COMMENTS

#### Chapter I. - GENERAL PROVISIONS

##### Art. 1-1. Definitions

1-1.1. Salvage operations means any act or activity undertaken to assist a vessel or any property in danger in whatever waters the act or activity takes place.

This definition means that the scope of international salvage has been extended so as to include not only ships, but also any other structure capable of navigation as well as any other property in danger in navigable and other waters, such as oil rigs, floating docks, buoys, and fishing gear. In this context note was taken of the proposal in respect of salvage relating to off-shore mobile craft adopted at the CMI Rio Conference of 1977.

The substitution of the words "assistance and salvage" in Art. 1 of the 1910 Convention with "any act or activity undertaken to assist" is to be considered only as a redrafting of the principle,

concerne les problèmes nés d'une pollution par le pétrole. Le CMI a pris bonne note des innovations de la nouvelle Lloyd's Open Form et des parties importantes du projet de convention sont en harmonie avec le Lloyd's Open Form 1980. (\*)

Un des problèmes les plus importants: "comment récompenser les assistants pour avoir évité un dommage à l'environnement si aucun bien n'est sauvé?" fut résolu dans le LOF 1980 par l'introduction de la disposition dénommée "safety net" (filet de sécurité) dont s'inspire aussi le projet de convention dans l'article 3-3.

D'autres solutions ont été examinées pendant le travail du CMI mais il apparaissait évident que le système du "safety net" devait être préféré principalement pour les motifs qu'il résulte d'une transaction entre toutes les parties intéressées. De cette façon, cette transaction est une solution équilibrée qui n'est pas imposée par l'un des intérêts concernés et joue dans l'intérêt public général.

(\*) Un compte-rendu détaillé de cette référence est donné dans un article du Journal of Maritime Law and Commerce Vol.14,n.1, janvier 1983:"A new cure for salvors? A comparative analysis of the LOF 1980 and the CMI Draft Convention" par Peter Coulthard.

#### OBSERVATIONS PARTICULIERES

#### Chapitre I. - DISPOSITIONS GENERALES

##### Art. 1-1. Définitions

1-1.1. Opération d'assistance signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou des biens en danger, quelles que soient les eaux dans lesquelles l'acte ou l'activité se produit.

Cette définition signifie que le domaine de l'assistance internationale a été étendu pour inclure non seulement les navires, mais aussi toute structure capable de navigation, ainsi que tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou autres tels que les plateformes de forage, les docks flottants, les balises flottantes et les équipements de pêche. Dans ce cadre, bonne note a été prise des propositions concernant l'assistance aux installations mobiles off-shore adoptées à la Conférence CMI de Rio en 1977.

La substitution des mots "assistance et sauvetage" dans l'article 1 de la Convention de 1910 par "tout acte ou activité entrepris pour assister" doit être considéré seulement

also applicable under the 1910 Convention, that any act or activity can give rise to a salvage reward if it contributes to the saving of property in danger at sea.

The definition includes salvage operations relating to vessels engaging in inland navigation, but according to Art. 1-2.2.(a) the Convention is not applicable if all the vessels involved are engaged in inland navigation.

The words "in whatever waters" are in particular incorporated to bring in the Great Lakes. However, the words make it clear that salvage operations in all inland waters are covered by the Convention. This should be kept in mind when choosing the title of the Convention, which should not, as the title of the 1910 Convention did include any reference to "assistance et sauvetage maritimes" (the words "en mer" were inserted also, it is assumed unintentionally, in the title of the French text of the Montreal draft).

It is worth noting that the words "in whatever waters" are not referring to the assistance, but to the vessel or property in danger. Therefore, salvage operations conducted from land are also covered by the definition.

It is generally felt to be an important element of salvage that it must be voluntary, but this term may be ambiguous and, therefore, it has not been included in the definition itself. The cases where salvage operations are carried out on the basis of a pre-existing duty are dealt with in Art. 1-3. which contains provisions for salvage operations controlled by public authorities and in Art. 3-6., in which it is made clear that services which are rendered in due performance of a contract entered into before the danger arose shall not be compensated under the rules of the Convention.

1-1.2. Vessel means any ship, craft or structure capable of navigation, including any vessel which is stranded, left by its crew or sunk.

The last part of this paragraph makes it clear that assistance to abandoned vessels will be governed by the Convention. It should be noted, however, that Art. 1-2.2.(d) provides that removal of wrecks is not governed by the Convention and is thus left for regulation at national level. The distinction between removal of wreck which is not governed by the Convention and salvage services to "stranded" and "sunk" ships, to which the Convention applies, may depend upon the particular facts of each case. However, the criterion may often be that

comme un rappel du principe, également applicable dans la Convention de 1910, que tout acte ou activité donne droit à une récompense d'assistance s'il contribue au sauvetage des biens en danger en mer.

La définition comprend les opérations d'assistance se rapportant à des navires engagés dans la navigation intérieure, mais suivant l'article 1-2.2.(a), la Convention ne s'applique pas si tous les navires en cause sont engagés dans la navigation intérieure.

Les mots "quelles que soient les eaux" ont été spécialement écrits pour les Grands Lacs. Quoiqu'il en soit, ces mots démontrent clairement que les opérations d'assistance dans toutes les eaux intérieures sont couvertes par la Convention. Ceci devra être présent à l'esprit lors du choix du titre de la Convention, qui ne devra pas comme le titre de la Convention de 1910 l'a fait, inclure une quelconque référence à "assistance et sauvetage maritime" (les mots "en mer" ont été insérés également, il est probable sans intention, dans le titre du texte français du projet de Montréal).

Il est bien remarqué que les mots "quelles que soient les eaux" ne se rapportent pas à l'assistance, mais au navire ou aux biens en danger. Par conséquent, les opérations d'assistance également dirigées depuis la terre sont aussi couvertes par la définition.

Il est souvent admis qu'un élément important de l'assistance est qu'elle doit être volontaire, mais ce terme peut être ambigu et, par conséquent, il n'a pas été inclus dans la définition elle-même. Les situations où les opérations d'assistance sont exécutées sur le fondement d'un devoir préexistant et sont traitées dans l'article 1-3. concernant les dispositions pour les opérations d'assistance contrôlées par les autorités publiques et dans l'article 3-6. dans lequel il est exposé clairement que les services qui sont rendus en exécution d'un contrat établi avant la survenance du danger ne sont pas récompensés dans le cadre des règles de la Convention.

1-1.2. Navire signifie tout bâtiment de mer, engin ou structure capable de naviguer, y compris tout navire qui est échoué, abandonné par son équipage, ou coulé.

La dernière partie de ce paragraphe expose clairement que l'assistance aux navires abandonnés est également gouvernée par la Convention. Il sera noté cependant que l'article 1-2.2.(d) dispose que l'enlèvement des épaves n'est pas gouverné par la Convention et, de cette façon, laissé aux régulations nationales. La distinction entre enlèvement d'une épave qui n'est pas gouvernée par la Convention et les services d'assistance à des navires échoués ou coulés, auxquels la Convention s'applique, dépendra des faits

there is some initiative from a public authority.

1-1.3. Property includes freight for the carriage of the cargo, whether such freight be at the risk of the owner of the goods, the shipowner or the charterer.

The corresponding provision of the draft convention submitted by the Sub-Committee to the Montreal Conference contained the following general definition of property: "any property in danger in whatever waters the salvage operations take place". In Montreal, however, this was felt to be superfluous as it was only a repetition of the provision in Art.1-1.1. The general definition of property, therefore, must be found in Art.1-1.1., and Art.1-1.3. is only retained to make it clear how freight should be dealt with. Freight does not include charter hire unless in the particular case the provision on the freight for the actual carriage of the goods is contained in the charter party.

1.1.4. Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, explosion, contamination, fire or similar major incidents.

This is a key concept in the draft convention. It is used in Art.3-2.1.(b) and Art.3-3. where the relevant considerations are the endeavours of the salvors to prevent or minimize such damage or the extent to which this has been done. In these provisions is not the damage itself which is relevant, but the fact that a risk of such damage exists emanating from a ship in danger.

Art.1-1.4. refers to physical damage to persons or property, not to the economic consequences thereof.

By using the words "substantial" and "major" as well as the reference to "pollution, explosion, contamination, fire" it is intended to make it clear that the definition does not include damage to any particular person or installation. There must be a risk of damage of a more general nature in the area concerned, and it must be a risk of substantial damage.

During the Montreal Conference the words "to human health or to marine life or resources" were added to exclude further from the concept cases where there may only be a risk of substantial

particuliers de chaque espèce. Quoi qu'il en soit, le critère sera souvent le fait qu'il y a une initiative quelconque d'une autorité publique.

1-1.3. Bien comprend le fret correspondant au transport de la cargaison, que ce fret soit aux risques du propriétaire des marchandises, de l'armateur ou de l'affréteur.

La disposition équivalente du projet de convention, soumis par le sous-comité à la Conférence de Montreal, connaît la définition générale suivante de bien: "tout bien en danger, quelles que soient les eaux où se déroulent les opérations d'assistance." Cependant à Montreal ceci fut considéré comme superflu car c'était une simple répétition des dispositions de l'article 1-1.1. La définition générale du bien, donc, peut être trouvée dans l'article 1-1.1. L'article 1-1.3. est uniquement conservé pour clarifier le régime du fret. Le fret n'inclut pas le loyer de l'affrètement sauf dans le cas particulier où la disposition sur le fret pour le transport réel de marchandise est contenue dans la charte-partie.

1-1.4. Dommage à l'environnement signifie un dommage matériel important à la santé des hommes, à la faune marine ou aux ressources de la mer dans la zone côtière ou dans les eaux intérieures et adjacentes, par pollution, explosion, contamination, incendie ou autre accident important analogue.

C'est un concept clé dans le projet de la Convention. Il est utilisé dans l'article 3-2.1.(b) et dans l'article 3-3. où les actes pris en considération sont les efforts des sauveteurs pour prévenir ou diminuer un tel dommage ou l'ampleur qu'il aurait pu avoir. Dans ces dispositions, ce n'est pas le dommage lui-même qui est pris en compte, mais le fait qu'un risque d'un tel dommage existe de la part d'un navire en danger.

L'article 1-1.4. fait référence au dommage physique aux personnes ou aux biens, mais pas à ses conséquences économiques.

L'utilisation du mot "important" et "majeur" comme la référence aux "pollution, explosion, contamination, incendie" est intentionnelle pour mettre en lumière que la définition n'en-globe pas les dommages à une personne ou à une installation en particulier. Il doit y avoir un risque de dommage de nature plus générale dans l'espace concerné et ce doit être un risque de dommage important.

Pendant la Conférence de Montreal, les mots "à la santé des hommes ou à la faune marine ou aux ressources" furent ajoutés pour exclure du concept les situations où il y aurait seulement

physical damage to other property, e.g. warehouses or other buildings ashore.

The use of the words "coastal or inland waters" serves to make it clear that cases where there is only a risk of damage to the environment on the high seas are excluded. This is felt to be important since there would often be a possibility of speculative and inflated claims based on loose assertions that general environment damage to fishing or other ecology was involved. It must be stressed, however, that damage in coastal waters emanating from a ship in danger on the high seas is not excluded.

As can easily be seen, the definition includes much more than pollution. It is not limited to risk of damage caused by oil or other specific cargoes. The use of the words "explosion" and "fire" in particular shows that it is the intention to cover all major incidents comprehensively.

1-1.5. Payment means any reward, remuneration, compensation or reimbursement due under the provisions of this Convention.

The purpose of this definition is to introduce a general word covering payment in respect of expenses as well as payment in respect of a property award.

The Sub-Committee has also proposed the following definition : "owner of the goods means the person entitled to the goods". This definition was deleted in Montreal as being superfluous. On the same grounds proposals from some national MLAs for definitions of "owner" and "salvor" were not adopted.

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

1-2.1. This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a contracting State, as well as when the salvor belongs to, or the saving vessel or the vessel salved is registered in a contracting State.

The CMI is of the view that the Convention should be given as wide a scope of application as possible. While the 1910 Convention is only applicable when either the salved vessel or the saving vessel is registered in a

un risque de dommage matériel important à d'autres biens, par exemple, des entrepôts ou d'autres bâtiments de la côte.

Les mots "zone côtière ou eaux intérieures" sont utilisés pour préciser que les situations où il y a seulement un risque de dommage à l'environnement de la haute mer sont exclues. Ceci a paru important à préciser dans la mesure où pourrait fleurir des réclamations excessives et spéculatives, basées sur de vagues affirmations de dommage général à l'environnement, menaçant la pêche et le milieu écologique. Il faut néanmoins souligner que n'est pas exclu un dommage subi dans les eaux côtières provenant d'un navire en danger en haute mer.

Comme cela a pu être facilement observé, la définition comprend beaucoup plus que la pollution. Elle n'est pas limitée au risque d'un dommage provoqué par le pétrole ou d'autres cargaisons spécifiques. L'utilisation des termes "explosion et incendie" en particulier démontre que l'intention est de couvrir tous les événements importants suivant une interprétation large.

1-1.5. Paiement s'entend du règlement de toute indemnité, rémunération ou remboursement dû en application des dispositions de la présente Convention.

Le but de cette définition est d'introduire un terme général couvrant le paiement des dépenses aussi bien que le paiement d'une rémunération d'un bien sauvé.

Le sous-comité a également proposé la définition suivante: "propriétaire de la marchandise signifie la personne ayant droit à cette marchandise". Cette définition a été déclarée superflue à Montreal et supprimée. Pour la même raison, des propositions de quelques associations de droit maritime nationales en vue de définir les mots "propriétaire" et "sauveteur" ne furent pas adoptées.

#### Art. 1-2. - Champ d'application

1-2.1. Cette Convention s'appliquera toutes les fois que des actions judiciaires ou arbitrales, relatives aux matières traitées dans cette Convention, seront introduites dans un Etat contractant, ainsi que dans le cas où l'assistant est ressortissant d'un Etat contractant ou lorsque le navire assistant ou le navire assisté est immatriculé dans un Etat contractant.

Le CMI est d'avis que le projet de convention devra avoir un champ d'application aussi large que possible. Alors que la Convention de 1910 est applicable seulement lorsque soit le navire sauvé, soit le navire assistant,

contracting State, the draft convention provides in addition for its application also if proceedings are brought in a contracting State and if the salvor belongs to a contracting State.

The rule that the Convention is applicable if proceedings are brought in a contracting State is based on the principles expressed in the 1976 Limitation Convention, Art.15,1. In most jurisdictions this rule will make it superfluous also to have rules concerning the application of the Convention in the other cases mentioned. However, in a few countries the addition of these connecting factors could give the Convention a broader application, and for this reason they have been included.

#### 1-2.2. However, the Convention does not apply :

- a) when all vessels involved are vessels of inland navigation,
- b) when all interested parties are nationals of the State where the proceedings are brought,
- c) to warships or to other vessels owned or operated by a State and being used at the time of the salvage operations exclusively on governmental non-commercial services,
- d) to removal of wrecks.

Warships and similar ships were excluded from the 1910 Convention. In the Protocol to this Convention dated Brussels, May 27th, 1967, the Convention was made applicable for such vessels. In particular, in view of the rather limited acceptance of this Protocol, it has been felt that these problems should not be regulated in the new Convention, but left for separate regulation.

During the work of the CMI it has been suggested that there should be a protocol modelled on the 1967 Protocol enabling contracting States to apply the Convention to vessels of inland navigation and/or warships and similar vessels if they should so wish.

Art.1-2.2.(a) is mentioned above in the comments concerning Art.1-1.1., and Art. 1-2.2.(d) in the comments concerning Art. 1-1.2.

est immatriculé dans un Etat contractant, le projet de convention prévoit de surcroit son application si les actions sont introduites dans un Etat contractant et si l'assistance appartient à un Etat contractant.

La règle selon laquelle la Convention est applicable si une procédure est introduite dans un Etat contractant est basée sur les principes exprimés dans la convention sur la limitation de 1976, art. 15(1). Pour beaucoup de juridictions, cette disposition rendra superflu le fait d'avoir des règles concernant l'application de la Convention dans les autres cas mentionnés. Cependant, dans quelques pays, l'addition de ces facteurs de connexion donnera une application plus étendue à la Convention et c'est pour cette raison qu'ils ont été introduits.

#### 1-2.2. Toutefois, la Convention ne s'applique pas :

- a) lorsque tous les bâtiments intéressés sont des bateaux de navigation intérieure,
- b) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de l'Etat où la procédure a été introduite,
- c) aux navires de guerre ou aux autres navires appartenant ou exploités par un Etat et utilisés au moment de l'opération d'assistance exclusivement à des services gouvernementaux non commerciaux,
- d) à l'enlèvement des épaves.

Les navires de guerre et les navires similaires étaient exclus de la Convention de 1910. Dans le protocole à cette convention du 17 mai 1967 à Bruxelles, la Convention a été rendue applicable à de tels navires. En particulier, en raison des adhésions plutôt limitées à ce protocole, il a été convenu que ces problèmes ne seraient pas traités dans le projet de convention, mais laissés à une réglementation séparée.

Pendant le travail du CMI, il a été suggéré qu'il pourrait y avoir un protocole modelé sur le protocole de 1967 permettant aux Etats contractants d'appliquer la Convention aux bâtiments de navigation intérieure et/ou aux navires de guerre et aux navires similaires s'ils le désiraient.

L'art.1-2.2.(a) est mentionné ci-dessus dans les commentaires concernant l'article 1-1.1. et dans l'article 1-2.2.(d) dans les commentaires concernant l'article 1-1.2.

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

1-3.1. This Convention shall not affect any provisions of national law or international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

The draft convention does not deal directly with questions related to salvage operations by or under the control of public authorities, nor does it deal with the rights of salvors to payment in such cases from the authority concerned. This is in accordance with the system of the 1910 Convention, and Art. 1-3.1. has in fact the same wording as part of Art. 13 of the 1910 Convention.

1-3.2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

In this provision it is now made clear that the fact that a salvor has performed salvage operations under the control of a public authority shall not prevent him from exercising any right or remedy provided for by the Convention against the private interests to which salvage services are being rendered by him. Whether the salvor is entitled to recovery from such private interests depends upon whether, according to the facts, the conditions for recovery set out in the provisions of the Convention have been met.

It should be remembered that according to Art. 1-2.2.(d) the Convention does not apply to removal of wrecks. Therefore if on the national level it is felt that a salvor engaged in wreck removal under supervision of a "public authority" should be entitled to the rights provided for in the Convention, a provision to this effect should be included in national law.

1-3.3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

The present law varies from State to State as to whether for instance the coast guard or the fire service may recover in salvage. It is intended that this position should be preserved.

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

1-3.1. Cette Convention n'affecte en aucune manière les dispositions des lois nationales ou de toute Convention internationale relative aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.

Le projet de convention ne traite pas directement de la question relative aux opérations d'assistance par ou sous le contrôle des autorités publiques, ni des droits de l'assistant, dans un tel cas, à un paiement de la part de l'autorité concernée. Ceci est en conformité avec le système de la Convention de 1910 et l'article 1-3.1. a, en fait, la même rédaction qu'une partie de l'article 13 de la Convention de 1910.

1-3.2. Toutefois les assistants effectuant de telles opérations ont le droit de se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.

Par cette disposition, il est maintenant clair que le fait que l'assistant ait réalisé des opérations d'assistance sous le contrôle des autorités publiques, ne peut pas le priver d'exercer tout droit ou disposition prévus par la Convention, contre les intérêts privés au profit desquels les services d'assistance ont été rendus par lui. Le droit pour l'assistant de poursuivre ces intérêts privés dépend du fait de savoir si, compte tenu des faits, les conditions prévues par le projet de convention pour un tel recours sont remplies.

Il peut être rappelé que conformément à l'article 1-2.2.(d), la Convention ne s'applique pas à l'enlèvement d'épaves. Toutefois, si sur le plan national on considère qu'un sauveteur engagé dans un enlèvement d'épave sous contrôle d'une "autorité publique" pourra se prévaloir des droits stipulés par la Convention, une disposition à cet effet pourra être introduite dans la législation nationale.

1-3.3. Le droit d'une autorité publique à bénéficier ou non des droits et recours prévus par la présente Convention, lorsque cette autorité aura accompli une opération d'assistance constituant pour elle une obligation, sera déterminé par la loi de l'Etat où cette autorité est située.

La présente loi varie d'Etat en Etat par exemple les gardes côtes ou le service contre l'incendie peuvent réclamer pour leur assistance. Il est proposé que cette position soit préservée.

#### Art. 1-4. Salvage contracts

1-4.1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that the contract otherwise provides expressly or by implication.

It is here provided that the rules of the Convention shall not be mandatory save for the rather limited scope of the rules concerning invalid contracts in Art.1-5. As mentioned, some national associations did put forward proposals relating to the mandatory character of one or more of the articles in the Convention, but these proposals did not receive the necessary support. The discussion within the CMI concerning this subject is summarized above in the general comments.

1-4.2. The master shall have authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel and of property thereon.

This rule is new. So far it has been left to national law to provide if the master has such an authority, and in fact such authority is not always implied. This may in many cases have caused delay due to communication between owners and salvors or the master, and the proposed rule is considered important to prevent any such delay. Further, the rule improves the salvors' position and is in certain cases expected to increase the element of encouragement.

1-4.3. Nothing in this article shall affect the application of the provisions of Article 1-5.

#### Art.1-5. Invalid contracts or contractual terms

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

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

This article mainly reflects in a modernized language the principles of the 1910 Convention, Art.7. This article does not prevent the application of national rules relating to the invalidity of contracts or contractual terms.

#### Art.1-4 - Contrats d'assistance

1-4.1. Cette Convention s'appliquera à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où le contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.

Il est ici prévu que les règles du projet de convention ne seront pas obligatoires excepté pour le domaine limité des règles concernant les contrats nuls prévus à l'article 1-5. Comme déjà mentionné, des Associations nationales ont avancé des propositions tendant à rendre obligatoire un ou plusieurs des articles du projet de Convention, mais ces propositions n'ont pas reçu les suffrages nécessaires. La discussion au sein du CMI concernant ce sujet est résumée précédemment dans le commentaire général.

1-4.2. Le capitaine a le droit de conclure des contrats d'assistance au nom et pour le compte des propriétaires du navire et des biens se trouvant à bord.

Cette règle est nouvelle. Depuis longtemps, c'était la loi nationale qui prévoyait si le capitaine possédait un tel pouvoir ou si un tel pouvoir n'était pas toujours sous-entendu. Dans de nombreux cas, ceci a entraîné des retards provoqués par les communications entre les armateurs, les assistants ou le capitaine et la règle proposée est considérée comme importante pour éviter de tels retards. De plus cette règle améliore la position des assistants et on espère que, dans certains cas, elle augmentera les éléments encourageant les assistants.

1-4.3. Cet article n'affecte en rien les dispositions de l'art.1-5.

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

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

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

Cet article reflète principalement, dans un style moderne, les principes de la Convention de 1910, art.7. Cet article n'empêchera pas l'application des règles nationales relatives à la nullité des contrats ou des dispositions contractuelles.

Chapter II.      PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS

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

2-1.1. The owner and master of a vessel in danger shall take timely and reasonable action to arrange for salvage operations during which they shall co-operate fully with the salvor and shall use their best endeavours to prevent or minimize danger to the environment.

This provision is new, as are the other provisions of chapter II, except Art.2-3.

As mentioned above, the "Amoco Cadiz" incident made it clear that it was important to impose duties on the various private and public parties concerned, for the purpose of ensuring the efficient carrying out of salvage operations and also with a view to avoiding damage to the environment.

The duties as proposed by the CMI in the draft convention will, of course, have certain, and in some cases considerable, effects on the legal relationships between the parties, e.g. owners, salvors and public authorities, but it should be noted that the CMI has not felt that it is within its mandate to consider or to propose what measures could be adopted within the scope of public law, either in national law or by convention, to enforce these duties.

As an exception, however, the draft convention in Art. 2-3.2. deals with such public law rules concerning the master's duty to save human lives in danger at sea. The reason for this is that such rules are already contained in the 1910 Convention, Art.12.

During the work of the CMI it was asserted that problems frequently arose when attempts were made to take vessels into ports or coastal areas during salvage operations because public authorities required guarantees of some kind, and it was proposed that owners should be obliged to provide any such guarantees. The CMI did not, however, feel that it would be reasonable or practical to impose such a duty, the consequences of which seem to be unclear and maybe very far-reaching. Therefore the proposal was not adopted.

2-1.2. The owner and master of a vessel in danger shall require or accept other salvor's salvage services whenever it reasonably appears that the salvor already effecting salvage operations cannot complete them alone within a reasonable time or his capabilities are inadequate.

Chapitre II. - EXECUTION DES OPERATIONS D'ASSISTANCE

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

2-1.1. Le propriétaire et le capitaine d'un navire en danger doivent prendre en temps utile des mesures raisonnables pour obtenir assistance; ils doivent coopérer pleinement avec l'assistant pendant les opérations d'assistance et faire tous leurs efforts pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement.

Cette disposition est nouvelle comme les autres dispositions du Chapitre II, à l'exception de l'article 2-3.

Comme mentionné auparavant, l'événement de l'"Amoco Cadiz" fit clairement apparaître qu'il était important d'imposer des obligations aux parties publiques et privées concernées par le problème d'assurer l'efficacité du déroulement des opérations d'assistance et ce aussi dans la perspective d'éviter un dommage à l'environnement.

Les règles ainsi proposées par le CMI dans le projet de convention auront bien sûr des effets certains et parfois considérables dans les relations juridiques, entre les parties, par exemple les armateurs, les assistants et les autorités publiques, mais il doit être noté que le CMI n'a pas considéré que son mandat lui permettait d'étudier et de proposer des mesures pouvant être adoptées dans le domaine du droit public, soit par convention ou par loi nationale, pour faire exécuter ces règles.

A une exception toutefois, le projet de convention dans l'article 2-3.2. traite des règles de droit public concernant le devoir du capitaine de sauver les vies humaines en danger en mer. La raison de ceci est que de telles règles figurent déjà dans la Convention de 1910, art.12.

Pendant le travail du CMI, il fut affirmé que des problèmes s'élèvent fréquemment quand des tentatives sont faites pour amener des navires dans les ports ou les régions côtières pendant des opérations d'assistance, parce que les autorités publiques exigent des garanties de toutes sortes, et il fut proposé d'obliger les armateurs à fournir de telles garanties. Quoiqu'il en soit, le CMI ne pense pas qu'il soit raisonnable ou pratique d'imposer un tel devoir, les conséquences ne semblent pas évidentes et peut-être de portée lointaine. Pour cette raison la proposition ne fut pas adoptée.

2-1.2. Le propriétaire et le capitaine d'un navire en danger doivent exiger ou accepter les services d'autres assistants toutes les fois qu'il apparaît raisonnable que l'assistant effectuant déjà les opérations d'assistance ne pourra les achever seul dans un délai raisonnable ou que ses moyens sont inadéquats.

The cases where several salvors may be available are dealt with here and in the corresponding article concerning the salvor's duty, Art. 2-2.2. In such cases it is provided that the owner and master as well as the salvor may have a duty to obtain assistance from such other salvors. These provisions are based on the idea that the law should encourage co-operation between the several salvors available rather than consider them as competitors. It is envisaged that when assessing the payment due to each of them (cf. Arts. 3-2. and 3-3.) the tribunal may take due account of the fact that one of the salvors may have commenced the operation before others arrived to take part.

2-1.3. The owners of vessel or property salved and brought to a place of safety shall accept redelivery when reasonably requested by the salvors.

This is one of several new provisions introduced to facilitate the salvors' working conditions to increase the elements of encouragement.

#### Art.2-2. Duties of the salvor

2-2.1. The salvor shall use his best endeavours to save the vessel and property and shall carry out the salvage operations with due care. In so doing the salvor shall also use his best endeavours to prevent or minimize damage to the environment.

While according to Art.2-1.1. the owner and master of a vessel in danger each has the duty, separately and independently, to use best endeavours to prevent or minimize damage to the environment, the salvor's duty, according to this provision, to avoid damage to the environment is in addition to the duty to save and not independent from it.

There is, of course, a close relationship between this new duty and the rules in Art. 3-2.1.(b) concerning enhancement of the salvage reward in such cases as well as the rules in Art. 3-3. providing for special compensation for salvage operations in cases where the environment was in danger.

2-2.2. The salvor shall, whenever the circumstances reasonably require, obtain assistance from other available salvors and shall accept the intervention of other salvors when requested so to do by the owner or master pursuant to paragraph 2 of Article 2-1; provided, however, that the amount of his reward shall

Les situations où plusieurs assistants peuvent être nécessaires sont traitées ici et dans l'article correspondant qui concerne les obligations des sauveteurs, art.2-2.2. Dans ces situations, il est prévu que l'armateur et le capitaine comme l'assistant, ont le devoir de réclamer les services d'autres assistants. Ces dispositions sont basées sur l'idée que la loi doit encourager la coopération entre plusieurs assistants disponibles plutôt que de les considérer comme des concurrents. Il est envisagé qu'en déterminant le paiement dû à chacun d'eux (cf.art.3-2. et 3-3.), le Tribunal devra tenir compte du fait que l'un des assistants aura commencé l'opération avant que les autres n'y prennent part.

2-1.3. Les propriétaires du navire ou des autres biens sauvés et conduits en lieu sûr devront accepter la restitution du navire ou de ces biens lorsqu'elle sera raisonnablement offerte par les assistants.

Ceci est une parmi plusieurs nouvelles propositions introduites pour faciliter les conditions de travail des assistants et accroître l'élément d'encouragement.

#### Art.2-2. - Obligation de l'assistant

2-2.1. L'assistant doit faire tous ses efforts pour sauver le navire et les biens et doit mener les opérations de sauvetage avec tout le soin voulu. L'assistant doit également faire tous ses efforts pour éviter ou limiter les dommages à l'environnement.

Tandis que conformément à l'article 2-1.1., l'armateur et le capitaine du navire en danger ont chacun l'obligation séparée et indépendante de faire tout leur possible pour empêcher ou limiter un dommage à l'environnement, l'obligation de l'assistant, conformément à cette disposition, d'éviter le dommage à l'environnement vient en complément du devoir d'assistance et n'est pas indépendante de lui.

Bien sûr, un rapport étroit existe entre cette nouvelle obligation et les règles de l'article 3-2.1.(b) concernant l'accroissement de l'indemnité d'assistance dans les cas où les règles de l'article 3-3. prévoient une compensation spéciale pour les opérations d'assistance lorsque l'environnement était menacé.

2-2.2. Lorsque les circonstances raisonnablement l'imposent, l'assistant doit obtenir l'aide d'autres assistants disponibles et accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est requis par l'armateur ou le capitaine en application du paragraphe 2 de l'article 2-1; il est néanmoins entendu

not be prejudiced should it be found that such intervention was not necessary.

The provision contains the duty of a salvor to obtain assistance from other salvors, and reference is made to the comments to the corresponding duty of the owners provided for in Art.2-1.2.

#### Art. 2-3. Duty to render assistance

- 2-3.1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.
- 2-3.2. The contracting States shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in the preceding paragraph.
- 2-3.3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

The whole of this provision corresponds in a modernized language and form to the rules provided in the 1910 Convention, Arts.11 and 12.

The draft convention contains in Art.3-5. rules regarding salvage of persons corresponding to Art.9 of the 1910 Convention.

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

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

The discussions within the CMI revealed that co-operation from public authorities of coastal States would often be indispensable to the success of the salvage operations. On the other hand, it was recognized that the drafting of provisions on this subject was a most delicate matter. Art.2-4 should be read in the light of this.

que le montant de sa rémunération ne sera pas affecté s'il est démontré que cette intervention n'était pas nécessaire.

Ces dispositions prévoient l'obligation de l'assistant d'obtenir la coopération d'autres assistants, et il est renvoyé aux commentaires de l'obligation correspondante de l'armateur figurant dans l'article 2-1.2.

#### Art.2-3.-Obligation de prêter assistance

- 2-3.1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de se perdre en mer.
- 2-3.2. Les Etats contractants doivent rendre obligatoire les dispositions résultant du paragraphe précédent.
- 2-3.3. Le propriétaire du navire ne sera pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation mentionnée au paragraphe 1.

L'ensemble de cette disposition correspond, en language moderne, aux règles prévues dans la Convention de 1910, articles 11 et 12.

Le projet de convention contient, dans l'article 3-5., des règles concernant le sauvetage des personnes correspondant à l'article 9 de la Convention de 1910.

#### Art.2-4. -Coopération des Etats contractants

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

Les débats au sein du CMI révélèrent que la coopération des autorités publiques des Etats riverains était souvent indispensable pour la réussite des opérations d'assistance. D'autre part, il fut admis qu'un projet de dispositions sur cette matière était un sujet des plus délicats. L'article 2-4 doit être lu sous cet éclairage.

Art. 3-1. Conditions for reward

- 3-1.1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
- 3-1.2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have no useful result.

These provisions are in accordance with the 1910 Convention, Art.2, paragraph 1. The rules establish the important principle of "no cure no pay".

The salvors have a clear preference for a system in which rewards are based on the "no cure no pay" principle rather than daily rate systems in the normal cases of salvage, and there is a strong conviction within the CMI that this principle should be retained as the main scheme of compensation in the law of salvage.

It should be noted that the "no cure no pay" principle is not fully retained if there is a risk of damage to the environment where, as mentioned, the salvors may be entitled to a special compensation according to the rules of Art.3-3.1., even if there is no useful result, while the additional compensation according to Art. 3-3.2. is governed by the rules of Art.3-1.2.

The fact that salvors under the "no cure no pay" system run the risk that they may not recover normal compensation for their services or may only recover part of that compensation, is an important factor to take into account when the payment for successful services comes to be fixed according to Art.3-2. or Art. 3-3.2.

- 3-1.3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salved vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owners.

This rule corresponds to Art.5 of the 1910 Convention. It has importance, in particular in cases where under national law according to Art.3-4.2. apportionment of a reward shall be made between the owner, the master and other persons of the salving vessel. Further the rule makes it clear that the owner of the salving vessel is also in such cases entitled to receive payment of the cargo's share of the salvage reward and normally entitled to claim payment of the vessel's share from his own underwriters.

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

- 3-1.1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.
- 3-1.2. Sauf disposition contraire, aucune rémunération n'est due au titre de cette Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

Ces dispositions sont conformes avec la Convention de 1910, article 2-1., les règles établissant le principe important du "no cure no pay".

Les assistants ont une préférence certaine pour un système dans lequel les indemnités sont basées sur le principe "no cure no pay" plutôt que sur les systèmes de taux journaliers dans les cas normaux d'assistance, et c'est une conviction très forte au sein du CMI que ce principe doit être maintenu comme base essentielle de la rémunération dans la loi sur l'assistance.

Il peut être noté que le principe "no cure no pay" n'est pas pleinement retenu s'il y a un risque de dommage à l'environnement puisque, comme il est dit, les assistants ont droit à une compensation spéciale, en conformité avec les règles de l'art.3-3.1., même s'il n'y a pas de résultat utile alors que l'indemnité complémentaire, en conformité avec l'article 3-3.2. est régie par les règles de l'article 3-1.2.

Le fait que les assistants, dans le système "no cure no pay" courrent le risque de ne pas recevoir une rémunération normale pour leurs services, ou de ne recevoir qu'une partie de cette rémunération est un facteur important à prendre en compte, lorsque le paiement pour services réussis interviendra conformément à l'article 3-2. ou à l'article 3-3.2.

- 3-1.3. Les dispositions de ce chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Cette règle correspond à l'article 5 de la Convention de 1910. Elle a son importance, en particulier dans les cas où, sous la loi nationale, conformément à l'article 3-4.2. une répartition de la récompense doit être faite entre l'armateur, le capitaine et les autres personnes du navire assistant. De plus, la règle précise que l'armateur du navire sauveteur est également autorisé dans certains cas à recevoir paiement de la part de la cargaison dans la rémunération d'assistance, et est normalement autorisé à réclamer le paiement de la part du navire auprès de ses propres assureurs.

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

3-2.1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following considerations without regard to the order in which presented below :

- a) the value of the property salved,
- b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment,
- c) the measure of success obtained by the salvor,
- d) the nature and degree of the danger,
- e) the efforts of the salvors, including the time used and expenses and losses incurred by the salvors,
- f) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment,
- g) the promptness of the service rendered,
- h) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations,
- i) the State of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

This provision is to a considerable extent in accordance with Art. 8.1. of the 1910 Convention and the practices followed in the application thereof. Certain amendments or additional provisions have, however, been introduced.

As mentioned above in the general comments some redrafting has taken place compared with the 1910 Convention, in particular in order to take into account subsequent developments in practice, but new factors have also been introduced in sub-paragraphs b), g), h) and i).

The CMI felt that it would be preferable to enumerate the relevant considerations without attempting to lay down rules as to when a particular consideration should be relevant or as to the weight to be given to it, particularly in relation to other relevant considerations. It is expressly stated that the order in which the particulars are enumerated is not intended to provide a guidance on such matters.

As mentioned above in the general comments, it has been felt important to say expressly that the reward shall be

### Art. 3-2. -Montant de la rémunération

3-2.1. La rémunération doit être fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance en tenant compte des considérations suivantes, sans égard à l'ordre dans lequel elles sont ci-dessous présentées :

- a) la valeur des biens assistés,
- b) l'habileté et les efforts des assistants pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement,
- c) l'étendue du succès obtenu par les assistants,
- d) la nature et l'importance du danger,
- e) les efforts des assistants, y compris le temps employé, les dépenses effectuées et les pertes subies par eux,
- f) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel,
- g) la promptitude des services rendus,
- h) la disponibilité et l'utilisation de navires et d'autres matériels spécialisés pour les opérations d'assistance,
- i) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel des assistants.

Cette disposition est pour une part importante conforme à l'article 8-1. de la Convention de 1910 et aux pratiques apparues dans son application. Certains amendements ou dispositions additionnelles ont été cependant introduits.

Comme mentionné ci-dessus dans les commentaires généraux, quelques nouveautés ont pris place par comparaison avec la Convention de 1910, particulièrement pour tenir compte des développements ultérieurs de la pratique, mais aussi, de nouveaux facteurs ont été introduits dans les sous-paragraphe (b),(g),(h) et (i).

Le CMI considère qu'il serait préférable d'énumérer les facteurs utiles sans essayer d'imposer des règles prévoyant quand une disposition particulière sera intéressante, ou quel poids doit lui être donné, particulièrement par rapport à d'autres facteurs également utiles. Il est expressément prévu que l'ordre dans lequel ces facteurs sont énumérés n'est pas destiné à fournir une indication quelconque.

Comme mentionné plus haut dans le commentaire général, il a été considéré comme important de dire expressément que la rémunération devra être fixée

fixed with a view to encouraging salvage operations.

As explained above in the general comments and below under sub-paragraph b) no rules have been given as to who is liable to pay the reward. This means that this is left to be decided by national law.

re: a)

Consideration was given to whether it would be more appropriate to provide that the relevant value was the amount for which the property is insured and not the value of the property salved, but it was felt that this was too uncertain a measure. Similarly, it was not felt appropriate to introduce rules under which the value of the loss of time saved for the salved vessel should have any direct relevance apart from the new sub-paragraph g), where it has been provided that due regard shall be given to the promptness of the service rendered.

re: b)

Here reference is made to the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment. In the practice of many countries this consideration is already a factor, which normally produces a certain enhancement of the salvage reward. It is, however, felt very important in the new convention to draw attention specifically to this consideration and to leave it to future practice to decide the particular weight to be given to it.

Like the 1910 Convention the draft convention refrains from dealing with the question of the person(s) liable to pay rewards due under Art.3-2., and in particular also any enhancement awarded according to sub-paragraph b).

The CMI proposes that this question should still be solved at national level and by agreement.

One reason for this is that the solutions adopted in the various national laws differ to such an extent that the acceptability of the draft convention might be reduced if an attempt was now made to bring about international uniformity.

Another important reason is that there is presently a general understanding between most of the world marine insurers that on the one hand the ship's liability insurers should fund the special compensation payable under the safety net rule of the LOF 1980 while, on the other hand, the property underwriters, i.e. hull and cargo insurers, shall fund the total reward for property salvage including any enhancement for preventing or minimizing oil pollution. It is envisaged that a similar compromise may be reached

dans le but d'encourager les opérations d'assistance.

Comme développé dans le commentaire général et ci-dessous dans le paragraphe (b), aucune règle n'a été donnée pour déterminer qui doit payer la rémunération. Ceci signifie que le soin de décider est laissé à la loi nationale.

re: (a)

On a recherché s'il ne serait pas plus approprié de prévoir que la valeur considérée serait le montant pour lequel le bien est assuré, et non la valeur du bien sauvé, mais on a estimé que ceci était une mesure trop incertaine. De manière similaire, il ne fut pas trouvé approprié d'introduire des règles selon lesquelles la perte de temps pour le sauvetage du navire assisté, pouvait avoir une influence directe différente de ce qui est dit au nouveau sous-paragraphe(g), où il a été prévu que l'on doit tenir compte de la rapidité du service rendu.

re: (b)

Ici, une référence est faite à l'habileté et aux efforts des assistants dans la prévention et la limitation d'un dommage à l'environnement. Dans la pratique de nombreux pays, cette considération est déjà un facteur qui entraîne normalement une certaine augmentation de la rémunération d'assistance. Il a été admis comme très important dans le projet de considérer avec attention cette disposition et de laisser la pratique future décider du poids qui lui sera donnée.

Comme dans la Convention de 1910, le projet de convention s'abstient de traiter la question des personnes responsables du paiement de l'indemnité due, conformément à l'article 3-2. et, en particulier, de toute augmentation attribuée conformément au sous-paragraphe (b).

Le CMI propose que cette question soit toujours résolue au niveau national et par conventions.

Une des raisons de cette situation est que les solutions adoptées dans de nombreuses lois nationales diffèrent d'une manière si étendue que l'acceptation du projet de convention pourrait être réduite si une tentative était maintenant faite pour apporter une uniformité internationale.

Une autre raison importante est qu'il existe actuellement un accord entre de nombreux assureurs du monde maritime qui considèrent d'un côté que les assureurs de la responsabilité du navire paieraient la rémunération spéciale due sous le régime "safety net" du Lloyd's Open Form 1980, alors que d'un autre côté, les assureurs de biens, c'est-à-dire "corps" et "facultés" paieront la rémunération totale pour sauvetage des biens comprenant toute augmentation pour empêcher ou limiter

in relation to the distribution of payments according to the draft convention. This, in particular, was an important reason for following the safety net model of the LOF 1980.

The Association of European Average Adjusters have in a report approved by their XIIth General Assembly in Copenhagen in September 1983 entitled "Salvage - LOF 1980 and the CMI Draft Convention" dealt in detail with this so-called "funding agreement" and laid down suggestions for a common approach to the problem of the treatment in General Average of any elements of such enhancement in the rewards payable for successful salvage. See "AIDE Copenhagen Report 1983".

re: f)

By virtue of the "no cure no pay" system the salvors run the risk that they may never recover their expenditure, and this is usually an important factor to be taken into account when the reward is fixed, in particular if the expenses have been substantial.

The salvor does not run the risk of losing his expenses under the "no cure no pay" rule if the vessel or its cargo threatens damage to the environment, as according to Art. 3-3.1. the salvor will always receive payment for his expenses. Therefore in such a case it could be argued that the reward should be fixed at a lower level.

It is, however, not the intention that the introduction of the rules of Art. 3-3.1. shall have such an effect. This must be kept in mind when fixing the general level of salvage rewards and in particular when considering the effect of sub-paragraph b) relating to prevention of damage to the environment.

re: h)

This rule is of particular importance for professional salvors. The use of the word "availability" in this context, suggests that consideration is to be given to the salvage positioning of the salvage company, which involves keeping their tugs and other equipment available for salvage work and consequently suffering the burden of all the expenses incurred throughout the time during which the tugs and other equipment are not usefully employed.

3-2.2. The reward under paragraph 1 of this Article shall not exceed the value of the property salved at the time of the completion of the salvage operations.

This rule restates the important principle contained in the 1910 Convention, Art.2, paragraph 3.

la pollution pétrolière. Il est prévu qu'un compromis similaire puisse être trouvé concernant la distribution des paiements dans le cadre du projet de convention. Ceci, en particulier, fut une raison importante pour l'adoption du modèle "safety net" du LOF 1980.

L'Association des Dispacheurs Européens a, dans un rapport approuvé par leur XII<sup>e</sup> Assemblée Générale à Copenhague en septembre 1983, intitulé "Assistance-LOF 1980 et le projet de convention CMI", traité en détail cet "accord de versement" et a déposé des suggestions pour une approche commune du problème du traitement en avarie commune de plusieurs éléments d'une telle augmentation dans les récompenses dues pour l'assistance réussie. Cf. "le Rapport AIDE Copenhague 1983".

re: f)

En vertu du système "no cure no pay", les assistants courrent le risque de ne jamais récupérer leurs dépenses, et c'est habituellement un facteur important à prendre en compte, lorsque la rémunération est fixée, en particulier si les dépenses ont été élevées.

L'assistant ne courra pas le risque de perdre ses dépenses sous la règle "no cure no pay", si le navire et sa marchandise menacent d'un dommage à l'environnement, parce qu'en accord avec l'art.3-3.1., l'assistant sera toujours payé de ses dépenses. Toutefois, dans une telle situation, il peut être soutenu que la rémunération soit fixée à un niveau inférieur.

Ce n'est certainement pas l'intention que l'introduction des règles de l'article 3-3.1. aient cet effet. Ceci doit être gardé en mémoire au moment de la fixation de rémunération d'assistance, et, en particulier, en considérant les effets du sous-paragraphe(b) concernant la prévention d'un dommage à l'environnement.

re: h)

Cette règle est d'une importance particulière pour les assistants professionnels. L'utilisation du mot "disponibilité" dans ce contexte, suggère qu'on prenne en considération la position de la compagnie d'assistance qui implique de tenir armés et en état ses remorqueurs et autres équipements d'assistance, et supporte en conséquence la charge de tous les frais engagés pendant la période durant laquelle ils ne sont pas utilisés de manière profitable.

3-2.2. La rémunération prévue par le paragraphe 1 de cet article ne peut pas dépasser la valeur des biens assistés au moment où s'est achevée l'opération d'assistance.

Cette règle rappelle le principe important contenu dans la Convention de 1910, art.2-3.

### Art. 3.3. Special compensation

3-3.1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and failed to earn a reward under Article 3-2. at least equivalent to the compensation assessable in accordance with Article 3-3., he shall be entitled to compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

3-3.2. If, in the circumstances set out in paragraph 1 of Article 3-3. hereof, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the compensation payable by the owner to the salvor thereunder may be increased, if and to the extent that the tribunal considers it fair and just to do so, bearing in mind the relevant criteria set out in paragraph 1 of Article 3-2 above, but in no event shall it be more than doubled.

Art.3-3 gives the salvors new remedies in cases where salvage operations in respect of ship and cargo are carried out also in order to prevent damage to the environment occurring. In such cases the salvor is entitled to recover from the shipowner firstly expenses involved as defined in Art. 3-3.3. and secondly an additional special reward contingent upon actual avoidance of such damage. The reward is to be fixed taking into account as applicable the criteria enumerated in Art. 3-2.1., but shall not exceed the salvor's expenses. This means that the total compensation under Arts.3-3.1. and 3-3.2. will not be more than twice the salvor's expenses.

In cases, where these provisions apply and no or insufficient property has been salved so as to allow adequate recovery under Art. 3-2., it is important for the salvor that the person liable is one against whom the claim is easily enforceable. Therefore, it has been provided that the special compensation payable under Arts. 3-3.1. and 3-3.2. must be paid by the shipowner.

Art. 3-3. together with Art. 3-2.2.(b) must be considered as part of a compromise. The Shipowners' willingness to accept the funding of the compensation and to accept the broad definition of salvor's expenses in Art.3-3.3. is clearly connected with the salvors' acceptance of the limit in Art. 3-3.2. and his

### Art.3-3. - Rémunération spéciale

3-3.1. Si l'assistant a exécuté des opérations d'assistance à un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer un dommage à l'environnement et n'a pu obtenir en application de l'article 3-2. une rémunération au moins équivalente aux montants déterminables conformément à cet article, il aura droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité équivalente à ses dépenses telles qu'ici définies.

3-3.2. Si dans les circonstances énoncées au paragraphe 1 de l'article 3-3., l'assistant a évité ou limité le dommage à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité due par le propriétaire du navire à l'assistant pourra être augmentée, si et dans la mesure où le tribunal l'estime convenable et juste, en prenant en considération les différents critères énoncés dans le paragraphe 1 de l'article 3-2. ci-dessus, mais en aucun cas elle ne pourra être supérieure au double.

L'article 3-3. donne aux assistants de nouveaux droits dans les cas où des opérations d'assistance sont menées en faveur d'un navire et d'une cargaison, mais aussi dans le but d'empêcher la réalisation d'un dommage à l'environnement. Dans ces situations, l'assistant est autorisé à réclamer du propriétaire du navire, premièrement les dépenses engagées comme définies à l'article 3-3.3. et, deuxièmement, une rémunération additionnelle spéciale en rapport avec l'empêchement d'un tel dommage. La rémunération est calculée en tenant compte des critères énumérés dans l'article 3-2.1., mais ne doit pas excéder les dépenses de l'assistant. Ceci signifie que la compensation totale, conformément à l'article 3-3.1. et 3-2.1., ne devra pas dépasser deux fois les dépenses de l'assistant.

Dans les cas où ces dispositions s'appliquent et que nul bien ou qu'un bien insuffisant aura été sauvé permettant d'allouer une rémunération adéquate selon l'article 3-2., il est important pour les assistants que la personne responsable soit celle auprès de laquelle la réclamation est facilement exécutable. Quoiqu'il en soit, il a été décidé que la compensation spéciale payable selon l'article 3-3.1. et 3-3.2., doit être payée par le propriétaire du navire.

L'article 3-3. avec l'article 3-2.1.(b) doit être considéré comme un compromis. La bonne volonté des armateurs d'accepter le versement de la compensation et d'accepter la définition large des dépenses de l'assistant dans l'article 3-3.3. est clairement liée à l'acceptation par les assistants

acceptance that he will not insist on any rules in the new convention as to who should be liable for the rewards payable under Art.3-2. Equally, the fact that these provisions should not be made mandatory was an important part of the compromise.

Art. 3-3.1. provides that the shipowner shall pay the costs of salvage operations carried out in respect of a casualty if it threatens to cause damage to the environment. If this condition is met all costs of all salvage operations are included, whether or not the costs had any relation to the environment, the only condition being that the costs are reasonably incurred as provided in Art. 3-3.3.

The special reward according to Art. 3-3.2. is only payable if a useful result has been obtained. The reward cannot exceed a sum equivalent to the expenses. It is important to keep in mind that this is only an upper limit and that, even if damage to the environment has been prevented or minimized, the tribunal may decide that the salvor shall have no special compensation on top of the reimbursement of his costs, or that he shall only have as such special compensation a fraction of his costs. The tribunal is free to decide what it considers fair and just taking into account the same considerations as if the tribunal were fixing a traditional salvage reward under Art. 3-2.

3-3.3. "Salvor's expenses" for the purpose of paragraphs 1 and 2 of this Article means the out of pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operations, taking into consideration the criteria set out in paragraph 1 (g), (h) and (i) of Article 3-2.

This definition of the salvor's expenses is rather broad and in fact it comes very close to the definition proposed by salvors' representatives. It covers out of pocket expenses as well as compensation for the salvor's own equipment and personnel. The reference to the criteria set out in Art. 3-2.1.(g), (h) and (i) is important, in particular because it is thereby made clear that due account shall be taken of the salvor's standing costs, overheads, etc. when determining what is a fair rate in the particular case.

de la limite prévue par l'article 3-3.2 et l'accord à ne pas insister sur plusieurs règles dans la nouvelle convention, comme qui doit être responsable pour les récompenses prévues par l'article 3-2. Egalelement, le fait que ces dispositions ne seraient pas obligatoires était une part importante du compromis.

L'article 3-3.1. prévoit que l'armateur doit payer les coûts des opérations d'assistance engagées dans le cadre d'un navire accidenté s'il menace de causer un dommage à l'environnement. Si cette condition existe, tous les coûts de toutes les opérations d'assistance sont pris en compte; peu importe que ces coûts aient un lien avec l'environnement, la seule condition est que les coûts soient raisonnablement engagés comme le prévoit l'article 3-3.3.

La rémunération spéciale accordée par ce paragraphe est payable uniquement si un résultat utile a été obtenu. La rémunération ne peut dépasser une somme équivalente aux dépenses. Il est important de garder à l'esprit que c'est seulement une limite supérieure et que, même si un dommage à l'environnement a été empêché ou limité, le Tribunal peut décider que l'assistant n'aura aucune compensation spéciale au-delà du remboursement de ses charges, ou qu'il n'aura seulement au titre de cette compensation spéciale, qu'une fraction de ses charges. Le Tribunal reste libre de décider ce qu'il considère comme équitable et juste, gardant à l'esprit les mêmes considérations que si le Tribunal fixait une indemnité d'assistance traditionnelle conformément à l'article 3-2.

3-3.3. "Les dépenses de l'assistant" exposés en vue des objectifs définis aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus signifient les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance et une somme convenable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, en prenant en considération les critères énoncés aux paragraphes 1(g), (h) et (i) de l'article 3-2.

Cette définition des dépenses de l'assistant est des plus large et en fait est très proche de la définition proposée par les représentants des assistants. Elle couvre les frais avancés, aussi bien que la compensation pour le personnel et l'équipement appartenant à l'assistant. La référence au critère défini dans le paragraphe 3-2.1.(g), (h) et (i) est importante, particulièrement parce qu'il est clairement dit qu'on doit bien tenir compte des coûts fixes de l'assistant, des frais généraux, etc.. tout en déterminant quel est le juste tarif, dans chaque cas particulier.

3-3.4. Provided always that the total compensation under this Article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under Article 3-2.

This rule provides that the payment under Arts. 3-3.1. and 3-3.2. shall be made only if the award under Art. 3-2. is insufficient to meet the expenses of the salvor under Art. 3-3.1. and any increased compensation under Art. 3-3.2. An example may serve to illustrate more clearly the relationship between Arts. 3-2. and 3-3.: If the property salved is valued at \$ 100,000 and a property award of \$ 10,000 is made under Art. 3-2 and expenses of \$ 5,000 have been incurred, there would be no separate compensation under Art. 3-3. However, if the expenses incurred amount to, say \$ 12,000, then \$ 2,000 will be recoverable under Art. 3-3.1. Further, if an increased compensation is awarded under Art. 3-3.2. the same pattern will be followed. For example, if expenses of \$ 6,000 were incurred under Art. 3-3.1. and increased compensation of \$ 5,000 awarded under Art. 3-3.2., making \$ 11,000 in all, then, assuming an award under Art. 3-2. of \$ 10,000 against the property salved of \$ 100,000, \$ 1,000 would be payable under Art. 3-3.

3-3.5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any payment due under this Article.

Negligence by the salvor in relation to damage to the environment has by this rule been given a rather strict effect. This is in contrast to the broad rule concerning salvor's misconduct in Art. 3-7. It is expected that Art. 3-3.5. will increase the level of caution of the salvors in relation to damage to the environment.

3-3.6. Nothing in this Article shall affect any rights of recourse on the part of the owner of the vessel.

While the shipowner has a duty towards the salvor to pay the compensation according to Arts. 3-3.1. and 3-3.2., under Art. 3-3.6. he is allowed to seek any recovery from other parties as appropriate, in particular cargo owners or charterers.

#### Art. 3-4. Apportionment between salvors

3-4.1. The apportionment of a reward between salvors shall be made on

3-3.4. En tout état de cause, l'indemnité totale calculée en application de cet article ne sera payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu du présent article.

Cette règle précise que le paiement prévu aux articles 3-3.1 et 3-3.2 ne sera faite que si la rémunération de l'article 3-2. n'est pas suffisante pour couvrir les dépenses de l'assistant selon l'article 3-3.1. ou pour accroître la rémunération selon l'article 3-3.2. Un exemple peut servir à illustrer de manière claire les liens entre les articles 3-2. et 3-3: Si le bien sauvé est évalué à \$ 100.000 et une rémunération de \$ 10.000 est accordée selon l'article 3-2., et que des coûts de \$ 5.000 ont été engagés, il n'y aura pas de rémunération particulière en application de l'article 3-3. Quoiqu'il en soit, si les dépenses représentent, disons \$ 12.000, alors \$ 2.000 seront versés selon l'article 3-3.1. De même, si une compensation augmentée est due selon l'article 3-3.2., la même solution devra être suivie. Par exemple, si des dépenses de \$ 6.000 furent engagées selon l'article 3-3.1., et une rémunération augmentée de \$ 5.000, versée selon l'article 3-3.2., totalisant donc \$ 11.000, à la fin. Alors supposons, une récompense sous l'article 3-2. de \$ 10.000, sur le bien sauvé de \$ 100.000, \$ 1000 peuvent être versés selon l'article 3-3.

3-3.5. Si l'assistant a été négligent et a ainsi failli à son devoir d'éviter ou de limiter le dommage à l'environnement, il peut être entièrement ou partiellement privé de l'indemnité due aux termes de cet article.

La négligence de l'assistant en relation avec le dommage à l'environnement a, par cette règle, un effet rigoureux. Ceci est en opposition avec la règle extensive concernant la mauvaise conduite de l'assistant dans l'article 3-7. On s'attend à ce que l'article 3-3.5. augmente le montant des cautions des assistants en relation avec le dommage à l'environnement.

3-3.6. Rien dans cet article n'affectera les droits de recours du propriétaire du navire.

Alors que l'armateur a le devoir envers l'assistant de payer la compensation en accord avec les articles 3-2.1. et 3-3.2., il est autorisé par l'article 3-3.6. de rechercher tout remboursement de la part des autres parties, en particulier les propriétaires de la cargaison ou les affréteurs.

#### Art. 3-4.- Répartition entre assistants

3-4.1. La répartition d'une rémunération entre assistants doit être

the basis of the criteria contained in Article 3-2.

This provision is in accordance with the rules of the 1910 Convention, Art.6, paragraph 2, and Art.8, paragraph 2. It should be kept in mind that the new convention in Arts. 2-1.2. and 2-2.2. provides that the owners and the master of the ship involved in casualty as well as the salvors, when this is reasonable, have a duty to obtain assistance from other available salvors. Therefore, this rule becomes more important under the regime of the new convention.

3-4.2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his employees.

This is a restatement of the provision in Art.6, paragraph 3, of the 1910 Convention. The last part of the provision is new and takes into account the increasing number of cases where salvage is not carried out from a vessel.

The law concerning apportionment between the owners and the crew of a salvage reward varies from State to State. The CMI did not consider that much could be gained by a unification of the rules concerning this subject, which is rather controversial.

#### Art. 3-5. Salvage of persons

3-5.1. No remuneration is due from the person whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of national law on this subject.

This is a restatement of Art.9, paragraph 1, of the 1910 Convention.

The provision must be read together with the draft convention, Art.2-3. which provides that every master has a duty to render assistance to persons in danger at sea.

3-5.2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvor for salving the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

This rule restates Art.9, paragraph 2, of the 1910 Convention.

faite sur la base des critères contenus dans l'article 3-2.

Cette disposition est conforme aux règles de la Convention de 1910, article 6-1. et article 8-2. On doit garder à l'esprit le fait que le projet de convention dans un article 2-1.2. et 2-2.2., prévoit que les armateurs et le capitaine du navire impliqué dans un accident, comme les assistants, lorsque c'est nécessaire, ont le devoir de demander assistance à d'autres sauveteurs. Toutefois, cette règle devient plus importante sous le régime du projet de convention.

3-4.2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant sera déterminée par la loi du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition sera faite suivant la loi régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses employés.

Ceci est une reprise de la disposition de l'article 6-3. de la Convention de 1910. La dernière partie de la disposition est nouvelle et prend en compte le nombre croissant de situations où l'assistance n'est pas effectuée à partir d'un navire.

La loi, s'appliquant à la répartition entre les armateurs et l'équipage d'une rémunération d'assistance, diffère d'Etat à Etat. Le CMI ne considérait pas qu'un résultat supérieur serait atteint par l'unification des règles concernant ce sujet qui est très controversé.

#### Art.3-5. - Sauvetage des personnes

3-5.1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais rien dans cet article n'affecte les dispositions de la loi nationale en la matière.

Ceci est une reprise de l'article 9-1. de la Convention de 1910.

Cette disposition peut être rapprochée avec le projet de convention qui, dans son article 2-3., prévoit que tout capitaine a le devoir de secourir des personnes en danger en mer.

3-5.2. Le sauveteur de vies humaines qui est intervenu à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage, a droit à une part équitable de la rémunération accordée à l'assistant pour le sauvetage du navire, ou d'autre bien ou pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement.

Ces règles reprennent l'article 9-2. de la Convention de 1910.

An addition has been made, however, to make it clear that the life salvor shall have a share of any compensation for preventing or minimizing damage to the environment under the proposed new rules of Art.3-2.(b) as well as Art. 3-3.2.

If there was a danger of damage to the environment, it follows from Art. 3-3.1. that the life salvor, who has taken part in the salvage operations, shall have his reasonable expenses paid.

The draft convention submitted by the Sub-Committee to the Montreal Conference contained rules under which the salvor of human life should have remedies similar to those given to the salvor in Art. 3-3. for avoidance of damage to the environment. Thus it was proposed that the life salvor should in all cases receive compensation for his expenses and in cases of success should be paid a special compensation. The liability for such payments should be imposed on the shipowner or the State of register of the vessel as determined by the law of that State, in which connection it was noted that the law of some countries already had rules on this subject.

The Montreal Conference, however, did not adopt this proposal. It was felt that the commercial aspects in the proposal were too strongly emphasized. It was feared that the proposed rules could lead to new problems, and, on the other hand, it was felt that the present system, under which salvage at sea of human lives is often not compensated, was generally functioning satisfactorily.

#### Art. 3-6. Services rendered under existing contracts

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

This is a general restatement of the principle in the 1910 Convention, Art.4. As mentioned above, the rule forms part of the important principle under which a salvage service must be voluntary to give right to the remedies of the Convention.

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

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under the

Une addition a été faite, malgré tout, pour préciser que le sauveteur de vies humaines aura droit à une part de toute rémunération pour prévenir ou limiter tout dommage à l'environnement, selon les règles des articles 3-2.1.(b) et 3-3.2.

S'il y avait un danger de dommage à l'environnement, l'article 3-3.1. prévoit que le sauveteur de vies humaines qui a pris part aux opérations d'assistance, doit avoir ses dépenses raisonnablement payées.

Le projet de convention soumis par le sous-comité à la Conférence de Montréal contenait des règles selon lesquelles les sauveteurs de vies humaines devaient avoir des recours similaires à ceux donnés à l'assistant en général, dans l'article 3-3., pour éviter un dommage à l'environnement. Ainsi, il fut proposé que le sauveteur de vies humaines devait, dans tous les cas, obtenir le remboursement de ses dépenses et, dans l'hypothèse d'une réussite, devait recevoir une rémunération spéciale. La responsabilité de tels paiements devait peser sur l'armateur ou sur l'Etat d'immatriculation du navire, comme déterminée par la loi de cet Etat; d'après ceci, il fut noté que la loi de nombreux pays possédait déjà des règles à ce sujet.

La Conférence de Montréal, malgré cela, n'adopta pas cette proposition. Il faut considérer que les aspects commerciaux de la proposition étaient trop soulignés. On craignait que les règles proposées fassent naître de nouveaux problèmes, et, d'autre part, il fut considéré que le système actuel selon lequel le sauvetage en mer de vies humaines n'est pas souvent récompensé, fonctionnait généralement d'une manière satisfaisante.

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

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

C'est une reprise générale du principe de la Convention de 1910, article 4. Comme mentionné ci-dessus, la règle constitue une part du principe important selon lequel une assistance doit être volontaire pour donner droit aux recours du projet de convention.

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

Un assistant peut être privé de tout ou partie de la rémunéra-

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

This rule is based on the principle expressed in the 1910 Convention, Art.8, paragraph 3. A special and more far-reaching rule concerning salvor's negligence with relation to damage to the environment is contained in the draft convention, Art. 3-3.5.

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

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

This is a restatement of the principle expressed in the 1910 Convention, Art.3. The rule, however, must in the regime of the draft convention be read in conjunction with Art. 2-1.1., under which the owner and master of the casualty shall take timely and reasonable action to arrange for salvage operations.

### Chapter IV. - CLAIMS AND ACTIONS

#### Art. 4-1. Maritime lien

4-1.1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.

In most states the salvors will have a maritime lien or a similar right over the salved ship and its cargo. With respect to the salved vessel this is provided in the International Conventions for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926, Art.2.3., and 1967, Art.4.1-(V). Consideration was given to whether a rule providing for a maritime lien should be included in the new convention, but it was decided not to do so because these rules were felt to have their proper place in other conventions and because the advantage would be rather limited in view of the already widespread acceptance of such a right.

4-1.2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

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

Cette règle repose sur le principe exprimé dans la Convention de 1910, article 8-3. Une règle spéciale et ayant plus de portée concernant la négligence de l'assistant en relation avec le dommage à l'environnement est contenu dans le projet de convention, art.3-3.5.

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

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

Ceci est une reprise d'un principe exprimé par la Convention de 1910, article 3. Toutefois, ceci est limité dans le régime du projet de convention par l'article 2-1.1., selon lequel l'armateur et le capitaine du navire en difficulté doivent agir à temps pour organiser des opérations d'assistance.

### Chapitre IV. - DEMANDES ET ACTIONS

#### Art. 4-1. - Priviléges maritimes

4-1.1. Rien dans cette Convention ne modifie le privilège maritime de l'assistant tel qu'il résulte d'une Convention Internationale ou d'une loi nationale.

Dans beaucoup d'Etats, les assistants possèdent un privilège maritime ou un droit similaire sur le navire sauvé et sa cargaison. Considérant le navire sauvé, ceci est prévu dans la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles relatives aux Priviléges Maritimes et aux Hypothèques, 1926, article 3-2. et 1967, article 4-1-(V). Il a été recherché si une règle prévoyant un privilège maritime devait être prévue par le projet de convention, mais il fut décidé de ne pas le faire parce que ces règles devaient avoir leur propre place dans d'autres conventions, et, parce que l'avantage serait plutôt limité en raison de la reconnaissance déjà très largement admise d'un tel droit.

4-1.2. Le sauveteur ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie satisfaisante lui a été valablement offerte ou fournie pour le montant de

sa créance intérêts et frais compris.

In most jurisdictions maritime liens cannot be enforced if satisfactory security has been provided. However, the CMI considers it practical to have an express rule to this effect in the new convention.

4-1.3. The salved property shall not without the consent of the salvor be removed from the port or place at which the property first arrives after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim.

This rule entitles the salvor to retain the possession of the salved property or to prevent it from being removed until he has obtained security. The rule is considered important in cases where there is no maritime lien or no practical way of obtaining the authorities' assistance to enforce a maritime lien in time, e.g. during a holiday. There is already a similar rule in the legislation of some states.

#### Art. 4-2. Duty to provide security

4-2.1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under the provisions of this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

From a practical point of view security provided by the person liable or his insurer is of great importance; hence this article imposes a duty on the person liable to provide security upon request.

As mentioned above, the draft convention does not provide who shall be liable to pay salvage rewards according to Art. 3-2. Once, however, a person is liable according to national law or Art. 3-3. he has a duty under the draft convention to provide security.

4-2.2. Without prejudice to paragraph 1 of this Article, the owner of the salved vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them, including interest and costs before the cargo is released.

This rule has special application in the jurisdictions where the owner of the

Pour beaucoup de juridictions, les priviléges maritimes ne peuvent pas être exécutés si une garantie satisfaisante a été fournie. Néanmoins, le CMI considère comme pratique d'avoir une règle expresse à cet effet dans le projet de convention.

4-1.3. Les biens sauvés ne seront pas, sans le consentement de l'assistant, déplacés du premier port ou lieu où ces biens sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'il ait été constituée une garantie satisfaisante pour répondre à la réclamation de l'assistant.

La règle autorise l'assistant à conserver la possession du bien sauvé ou à empêcher tout déplacement jusqu'à ce qu'il obtienne une garantie. Cette règle est considérée comme importante dans les cas où il n'y a pas de privilège maritime ni de moyen pratique pour obtenir l'aide des autorités pour exécuter un privilège maritime à temps, par exemple pendant des vacances. Il y a déjà une règle semblable dans la législation de nombreux Etats.

#### Art. 4-2. - Obligation de fournir une garantie

4-2.1. La personne tenue du paiement en application des dispositions de cette Convention doit à la demande de l'assistant fournir une garantie satisfaisante eu égard à la réclamation de l'assistant intérêts et frais compris.

D'un point de vue pratique, la garantie donnée par la personne responsable ou son assureur, est très importante dans la mesure où cet article impose à celui qui doit payer la rémunération le devoir de fournir une garantie sur sa première demande.

Comme mentionné ci-dessus, le projet de convention ne prévoit pas qui sera responsable du paiement de la rémunération d'assistance en conformité avec l'article 3-2. Une fois qu'une personne est responsable conformément à la loi nationale ou à l'article 3-3., elle a le devoir, selon le projet de convention, de fournir une garantie.

4-2.2. Sous réserve du § 1 du présent article, le propriétaire du navire assisté doit faire de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, des garanties satisfaisantes eu égard aux réclamations formulées contre ceux-ci, intérêts et frais compris.

Cette règle a une application spéciale devant les juridictions où l'armateur

ship involved in casualty is not liable for salvage remuneration due from the cargo.

The Sub-Committee's draft to the Montreal Conference contained a third paragraph of Art.4-2. in which it was proposed that in cases of failure to meet the request to produce security the salvors may bring an action directly against the insurer of the person liable. For practical reasons this provision was not adopted by the Montreal Conference.

#### Art. 4-3. Interim payment

4-3.1. The court or arbitral tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may by interim decision order that the salvor shall be paid such amount on account as seems fair and just and on such terms including terms as to security where appropriate as may be fair and just according to the circumstances of the case. In the event of an interim payment the security provided under Article 4-2. shall be reduced accordingly.

This provision is new. It improves the salvors' cash flow and is considered to be of some importance. It is inspired by present arbitral practice.

#### Art. 4-4. Limitation of actions

4-4.1. Any action relating to payment under the provisions of this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.

This provision retains the two year time-bar of the 1910 Convention, Art.10.

4-4.2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.

4-4.3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commen-

du navire impliqué dans un accident n'est pas responsable pour la rémunération du sauvetage de la cargaison.

Le projet du sous-comité à la Conférence de Montréal contenait un 3ème paragraphe pour l'article 4-2. dans lequel il était proposé, qu'en cas de défaillance de produire la garantie demandée par les assistants, ceux-ci s'adresseraient directement à l'assureur de la personne responsable. Pour des raisons pratiques, cette disposition ne fut pas adoptée à la Conférence de Montréal.

#### Art. 4-3. Versement provisoiel

4-3.1. Le Tribunal ou les arbitres compétents pour statuer sur la demande de l'assistant peuvent par une décision provisoire ordonner que celui-ci recevra un acompte équitable et juste, assorti s'il y a lieu d'une garantie équitable et juste suivant les circonstances de l'affaire. En cas de versement provisoiel la garantie prévue à l'article 4-2. sera réduite proportionnellement.

Cette disposition est nouvelle. Elle améliore la trésorerie de l'assistant. Elle est considérée comme ayant une grande importance. Cette disposition est inspirée par la pratique arbitrale actuelle.

#### Art. 4-4. - Prescription des actions

4-4.1. Toute action en paiement relevant des dispositions de cette Convention sera prescrite si une instance judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.

Cette disposition retient le délai de deux ans de la Convention de 1910, article 10.

4-4.2. La personne contre laquelle une demande a été faite peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celle-ci par une déclaration adressée au demandeur. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.

4-4.3. Une action récursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents si elle est intentée dans le délai fixé par la loi de l'Etat où cette action a été introduite. Toutefois, le délai accordé ne peut être inférieur à 90 jours à partir de la date à laquelle

cing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been first adjudged liable in the action against himself.

4-4.4. Without prejudice to the preceding paragraphs all matters relating to limitation of action under this Article are governed by the law of the State where the action is brought.

These paragraphs are modelled on corresponding provisions in modern maritime law conventions, e.g. the 1968 Protocol to the 1924 Bills of Lading Convention.

It is made clear that the limitation period may be extended by declaration to the claimant, which is a widespread practice. Further, a practical rule is given concerning the time-bar with relation to actions for indemnity and, finally, it is stated that limitation under this article is governed by the law of the State where the action is brought, a rule which corresponds very well with Art. 1-2.1. concerning the application of the draft convention.

le demandeur à l'action récursoire a réglé la réclamation principale ou a été préalablement jugé responsable dans l'action intentée contre lui.

4-4.4. Sous réserve de l'application des paragraphes précédents, toutes les questions concernant la prescription des actions sont régies par la loi de l'Etat où l'action est intentée.

Ces paragraphes sont modélisés sur les dispositions correspondantes dans les conventions de droit maritime modernes, c'est-à-dire le Protocole de 1968 modifiant la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissances.

IL est précisé que la période de limitation peut être augmentée par une déclaration faite au demandeur, laquelle est une pratique largement étendue. De plus, une règle pratique est donnée en matière de délai en relation avec les actions pour indemnité et, finalement, il est prévu que la prescription selon cet article est régie par la loi de l'Etat dans lequel l'action est introduite. C'est une règle qui correspond parfaitement à l'article 1-2.1. concernant l'application du projet de convention.

#### Art. 4-5. Jurisdiction

4-5.1. Unless the parties have agreed to the jurisdiction of another court or to arbitration, an action for payment under the provisions of this Convention may, at the option of the plaintiff, be brought in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places :

- a) the principal place of business of the defendant,
- b) the port to which the property salved has been brought,
- c) the place where the property salved has been arrested,
- d) the place where security for the payment has been given,
- e) the place where the salvage operations took place.

Within the CMI it was much debated whether provisions concerning jurisdiction should in fact be included in the draft convention.

It was, however, realized that such rules are contained in most modern conventions and also that there is a need to protect salvors' rights by providing for jurisdiction where this is most suitable and practical for the salvor.

#### Art. 4-5. - Compétence

4-5.1. Sauf si les parties ont convenu de la compétence d'une autre juridiction étatique ou arbitrale, l'action en paiement relevant de cette Convention peut au choix du demandeur être intentée devant un tribunal compétent conformément à la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve :

- a) le lieu du principal établissement du défendeur,
- b) le port où les biens sauvés ont été apportés,
- c) le lieu où les biens sauvés ont été saisis,
- d) le lieu où la garantie pour le règlement des paiements a été constituée,
- e) le lieu des opérations d'assistance.

Au sein du CMI, on a beaucoup discuté pour savoir si les dispositions concernant la compétence devaient être en fait incluses dans le projet de convention.

On s'est aperçu, cependant, que de telles règles existent dans de nombreuses conventions récentes et qu'il est nécessaire de protéger les droits de l'assistant en prévoyant pour la compétence ce qui est le plus adapté et pratique pour l'assistant.

In the first line of the provision it is said that the rules of jurisdiction shall only have application if the parties have not agreed to the jurisdiction of another court or to arbitration. The CMI finds it important to stress that the widespread use of salvage contracts, in which arbitration or jurisdiction clauses are essential elements, is, in the opinion of all commercial parties as well as the CMI, vital for the industry, and should not be abolished or limited.

4-5.2. With respect to vessels owned by a contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdiction set forth in paragraph 1 of this article and shall waive all defences based on its status as a sovereign State. In the case of a vessel owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, owner shall for the purpose of this paragraph mean such company.

This paragraph uses the language of the 1969 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Arts. I.3. and II.2.

4-5.3. Nothing in this Article constitutes an obstacle to the jurisdiction of a contracting State for provisional or protective measures. The exercise by the salvor of his maritime lien whether by arrest or otherwise against the property salved shall not be treated as a waiver by the salvor of his rights, including the right to have his claim for salvage remuneration adjudicated by court or arbitral proceedings in another jurisdiction.

This provision was proposed by representatives of the salvors to the Montreal Conference and accepted without much debate.

#### Art. 4-6. Interest

4-6.1. The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the court or arbitral tribunal seized of the case is situated.

This provision on interest leaves the matter to the lex fori. The Sub-Committee had proposed to the Montreal Conference a further provision that interest should commence to run upon the request for security according to Art.4-2. This proposal was not adopted.

Dans la première ligne de la disposition, il est dit que les règles de compétence doivent seulement être appliquées si les parties ne sont pas tombées d'accord sur la compétence d'un autre Tribunal ou sur un arbitrage. Le CMI considère comme important de souligner que l'utilisation large des contrats d'assistance dans lesquels les clauses de compétence ou d'arbitrage sont les éléments essentiels, est dans l'opinion de toutes les parties commercantes comme dans celle du CMI, vitale pour cette industrie et ne doit pas être abolie ou limitée.

4-5.2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat peut être assigné dans les juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article et doit renoncer à toute défense fondée sur son statut d'Etat souverain. Dans le cas d'un navire propriété d'un Etat et exploité par une société qui est enregistrée dans cet Etat comme exploitant ce navire, le terme "propriétaire" signifiera pour l'application de ce paragraphe ladite société.

Ce paragraphe utilise les termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour dommage provoqué par une pollution pétrolière, art.13 et 11.2.

4-5.3. Rien dans cet article ne constitue un obstacle à la compétence d'un Etat contractant pour les mesures provisoires ou conservatoires. L'assistant qui exerce son privilège maritime par saisie ou autre mesure contre les bien sauvés ne sera pas considéré comme renonçant à ses droits, y compris celui de faire juger sa demande en rémunération d'assistance par une instance judiciaire ou arbitrale devant une autre juridiction.

La disposition fut proposée par des représentants des assistants à la Conférence de Montréal et acceptée sans discussion.

#### Art. 4-6. - Intérêts

4-6.1. Le droit de l'assistant aux intérêts de toute somme due aux termes de cette Convention sera déterminé par la loi de l'Etat où siégera la juridiction étatique ou arbitrale saisie du litige.

Cette disposition sur les intérêts laisse la matière à la loi du Tribunal saisie. Le sous-comité a proposé lors de la Conférence de Montréal une disposition complémentaire selon laquelle les intérêts devraient commencer à courir à partir de la requête en garantie accordée par l'article 4-2. Cette proposition ne fut pas adoptée.

#### Art. 4-7. Publication of arbitral awards

4-7.1. Contracting States shall encourage, as far as possible and if need be with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

This rule recognizes the fact that most decisions on matters of salvage are arbitral awards. This means that in practice it is often difficult for the parties to ascertain the actual legal position, and the extent to which international uniformity is in fact achieved cannot be appreciated. Therefore the need for adequate information on arbitral practice was recognized by the CMI. There were, however, different views as to the appropriate remedy. The Montreal Conference preferred the rather vague rule of the draft convention to a duty to make arbitral awards public, mainly on the grounds that privacy is often an important part of the advantages of arbitration and that all commercial parties involved felt it appropriate and reasonable to retain the right to keep arbitral decisions private if they so wish.

#### Art. 4-7. - Publication des sentences arbitrales

4-7.1. Les Etats contractants encourageront dans la mesure du possible et si nécessaire moyennant le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.

Cette règle reconnaît le fait que la plupart des décisions en matière d'assistance sont des sentences arbitrales. Ceci signifie qu'en pratique, il est souvent difficile pour les parties de s'informer de la situation légale actuelle et on ne peut pas apprécier jusqu'à quel point l'unité internationale est faite. La nécessité d'une information adéquate sur la pratique arbitrale fut reconnue par le CMI. Il y eut, néanmoins, différentes opinions sur le remède approprié. La Conférence de Montréal préféra la règle vague du projet de convention à un devoir de rendre les sentences arbitrales publiques pour la raison principale que le secret est souvent une partie importante des avantages de l'arbitrage et que toutes les parties commercantes considèrent comme approprié et raisonnable le droit de tenir une sentence arbitrale secrète si elles le désirent.

#### Chapter V. - LIABILITY OF SALVORS

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

5-1.1. A contracting State may give salvors a right of limitation equivalent in manner and extent to the right provided for by the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims.

It was generally recognized that salvors ought to be able to engage fully in difficult salvage operations without fears of subsequently being held liable without limitation. The system of the 1976 London Limitation Convention was considered to provide an adequate solution to this problem which is in particular relevant in cases where the salvage services are not performed from a salvage vessel. The Sub-Committee had proposed to the Montreal Conference that it should be a duty to the parties to the new convention to establish a right equivalent to the 1976 Convention concerning limitation for salvors. This was much debated, and on the strength of the arguments of many national MLA delegations that such a rule might make the draft convention unacceptable, it was decided only to propose a recommendation to this effect.

#### Chapitre V. - RESPONSABILITE DES ASSISTANTS

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

5-1.1. Les Etats contractants accorderont aux assistants un droit à limitation équivalent au droit prévu par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Il était généralement admis que les assistants doivent être capables de s'engager totalement, dans les opérations d'assistance difficiles sans crainte d'être, par la suite, considérés comme responsables sans limitation. Le système de la Convention de limitation de Londres en 1976 fut considéré comme apportant une solution adaptée à ce problème notamment à des situations où les services d'assistance ne sont pas effectués à partir d'un navire. Le sous-comité a proposé à la Conférence de Montréal d'établir un droit équivalent à la Convention de 1976 concernant la limitation de responsabilité des assistants. Ceci fut vigoureusement débattu, et devant la force des arguments de nombreuses délégations d'associations de droit maritime nationales qui rappelaient qu'une telle règle rendrait le projet de convention inacceptable, il fut simplement décidé de proposer une recommandation à cet effet.

It should, of course, be noted that the provision is only intended to cover the situation where a contracting State is only a party to the 1976 Convention.

The draft of the Sub-Committee also contained an Article 5-2. concerning damage caused during salvage operations, which was not adopted. For further information in this respect reference is made to the report of the Chairman of the Sub-Committee.

On doit, bien sûr, noter que la disposition est seulement destinée à couvrir la situation où un Etat contractant n'est pas partie à la Convention de 1976.

Le projet du sous-comité contient également un article 5-2. concernant le dommage causé pendant les opérations de sauvetage, lequel ne fut pas adopté. De plus amples informations sur cette référence figurent dans le rapport du Président au sous-comité.

## **The XXXIIIrd International Conference of CMI**

### **La XXXIIIème Conférence Internationale du CMI**

At its meeting on 9 September, 1984 the Executive Council has confirmed that the two subjects that will be on the agenda of the XXXIIIrd International Conference of the C.M.I. (Lisbon 19 - 25 May, 1985) are :

- Maritime Liens and Mortgages and
- Arrest of Sea-going Ships.

During the period of the Conference there will be meetings of the two International Subcommittees dealing with the following subjects :

- Uniform Rules on Sea Waybills and
- Compensation for damages in Collision cases.

Au cours de sa réunion du 9 septembre 1984 le Conseil Exécutif a confirmé l'inscription à l'ordre du jour de la XXXIIIème Conférence Internationale du C.M.I. (Lisbonne 19 - 25 mai 1985) des deux sujets suivants :

- Priviléges et Hypothèques Maritimes et
- Saisie Conservatoire des Navires de mer.

Pendant le même temps il y aura des réunions des deux Commissions internationales qui s'occupent des sujets :

- Lettre de voiture pour la navigation maritime et
- Dommages-Intérêts en matière d'abordage.

## **I.M.O. International Diplomatic Conference (30 April to 25 May, 1984)**

The Diplomatic Conference held under the auspices of the International Maritime Organization in London from 30 April to 25 May 1984 has adopted the following Protocols :

- Protocol of 1984 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 ;
- Protocol of 1984 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

Copies of the final texts of these two Protocols are available by application to I M O, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR. U.K.

## Brussels Conventions

RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS AND ENTRY INTO FORCE OF THE BRUSSELS INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

### RATIFICATION BY THE PEOPLE'S REPUBLIC OF POLAND

On 6 July, 1984 was registered with the Ministère des Affaires Etrangères de Belgique the instrument of ratification of the People's Republic of Poland relating to 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

In the circumstances, the conditions required for entry into force of this Protocol as per paragraph 1 of Article VI of it have been complied with and the Protocol will enter into force on 6 October, 1984

The countries that will be bound by the above Protocol on 6 October 1984 are the following :

### RATIFICATIONS

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	2 March,	1982
Portugal	30 April,	1982
Spain	14 May,	1982
Belgium	7 September,	1983
Australia	30 November,	1983
Poland	6 July,	1984

### RATIFICATION BY THE PEOPLE'S REPUBLIC OF POLAND

On 6 July, 1984 was registered with the Ministère des Affaires Etrangères de Belgique the instrument of ratification of the People's Republic of Poland relating to 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

The instrument of ratification stipulates that in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article IV of the said Protocol, the People's Republic of Poland declares not being bound by Article III.

In accordance with the provisions of Article VIII, paragraph 2) of the Protocol, it will enter into force as regards the People's Republic of Poland on 6 October, 1984.

## Conventions de Bruxelles

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET DE L'ENTREE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME DE BRUXELLES

### RATIFICATION PAR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

Le 6 juillet 1984 a été enregistré au Ministère des Affaires étrangères de Belgique l'instrument de ratification de la République Populaire de Pologne relativ au

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

Les conditions requises suivant les dispositions de l'article VI, par.1 pour l'entrée en vigueur de ce Protocole étant remplies, le susdit Protocole entrera en vigueur le 6 octobre 1984.

Les Etats liés par le susdit Protocole en date du 6 octobre 1984 sont :

### RATIFICATIONS

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	2 mars	1982
Portugal	30 avril	1982
Espagne	14 mai	1982
Belgique	7 septembre	1983
Australie	30 novembre	1983
Pologne	6 juillet	1984

### RATIFICATION PAR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

Le 6 juillet 1984 a été enregistré au Ministère des Affaires étrangères de Belgique l'instrument de ratification de la République Populaire de Pologne relativ au

PROTOCOLE, FAIT 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

L'instrument de ratification stipule que conformément au paragraphe 1 de l'article IV dudit Protocole, la République Populaire de Pologne ne se considère pas liée par l'article III.

Conformément aux dispositions de son article VIII, par.2), ce Protocole entre en vigueur à l'égard de la République Populaire de Pologne le 6 octobre 1984.

## Personalia

The Deutscher Verein für Internationales Seerecht have appointed Mr.Hans-Heinrich Nöll as the new Secretary of their Association.

Information has been received regarding the new list of the Officers of the following Member Associations :

Monsieur Hans-Heinrich Nöll a été nommé en qualité de nouveau secrétaire du Deutscher Verein für Internationales Seerecht.

Avis a été reçu concernant la nouvelle composition du Bureau des Associations Membres suivantes :

### THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

President	Graydon S.Staring, Two Embarcadero Center, San Francisco, CA.94111
First Vice President	Francis J.O'Brien 21 West Street, New York, N.Y. 10006
Second Vice President	Richard W.Palmer, Public Ledger Building 600 Chestnut Street, Philadelphia, PA,19106
Secretary	Kenneth H. Volk One Battery Park Plaza, New York, N.Y. 10004
Treasurer	Marshall P. Keating 120 Broadway, New York, N.Y.10271
Membership Secretary	Richard E.Repetto, 161 William Street, New York,N.Y.10038

### SWEDISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

President	Per-Erik Hedborg
Vice-Président	Jan Ramberg
Hon.Secretary	Claës Palme
Treasurer	Torsten Lundh
Members:	Bengt Holzberg Lars Lindfelt Lennart Sjöstedt

## Next Meetings

The members of the International Sub-committee on Maritime Liens & Mortgages are kindly reminded that the next meeting of the said Subcommittee will take place in London 7 December, 1984. Details regarding the venue will be mailed to the Member Associations and the members of the Subcommittee in the near future.

## Prochaines Réunions

Il est rappelé aux membres de la Commission internationale sur les Priviléges et Hypothèques Maritimes que la prochaine réunion de cette commission aura lieu à Londres le 7 décembre 1984. Les Associations Membres et les membres de la commission recevront à bref délai de plus amples détails au sujet de cette réunion.

Mr.Jean Warot, the Chairman of the International Subcommittee on Compensation for Damages in Collision cases, has fixed the next meeting of the Subcommittee on Thursday 6 December, 1984. Preparatory documents and details regarding the venue will be circulated in the near future to the National Associations and the members of the Subcommittee.

The meeting of the International Subcommittee on Arrest of Ships will be held in Copenhagen on 11 January, 1985 at the Office of Mr.Allan Philip, the Chairman of the Subcommittee.

Monsieur Warot, le Président de la commission internationale sur les dommages-intérêts en matière d'abordage, a fixé la prochaine réunion de la commission au jeudi 6 décembre 1984, à Londres. Les Associations Nationales et les membres de la commission recevront très prochainement de plus amples détails en même temps que les documents préparatoires.

La réunion de la commission internationale sur la saisie conservatoire des navires de mer aura lieu à Copenhague le 11 janvier 1985 en les bureaux de Monsieur Philip, qui préside aux destinées de cette commission.

## **Subscriptions to CMI NEWS LETTER and Yearbook**

### **Abonnements à CMI NEWS LETTER et à l'Annuaire**

The Titulary Members are reminded that there is no need for them to subscribe to the CMI NEWS LETTER and to the YEARBOOK as, indeed, they obtain these CMI publications free of charge.

Other subscribers to the exception of the Member Associations are kindly requested to apply to : Editors Almqvist & Wiksell Periodical Company, Almqvist & Wiksell International, atten: Mrs. Karin Dechow, P.O.Box 45150, S-104 30 Stockholm, Sweden, telex 12430 Almqwik S.

The National Associations of Maritime Law are kindly reminded that they can take out a global subscription to the CMI NEWS LETTER and to the YEARBOOK in favour of their members at reduced rates. Details may be obtained by application to the C.M.I. Secretariat.

Il est rappelé aux Membres Titulaires qu'il n'est pas nécessaire pour eux de souscrire un abonnement à CMI NEWS LETTER et à l'ANNUAIRE. En effet, ces publications du C.M.I. leur sont envoyées gratuitement.

Les autres abonnés, exception faite des Associations de Droit Maritime membres du C.M.I., sont priés de s'adresser à : "Editors Almqvist & Wiksell Periodical Company, Almqvist & Wiksell International, atten: Mrs.Karin Dechow, P.O.Box 45150, S-104 30 Stockholm, Suède, telex 12430 Almqwik S."

L'attention des Associations Nationales de Droit Maritime est une fois de plus attirée sur la possibilité qui existe pour elles de souscrire, à un prix fort avantageux, à un abonnement global en faveur de leurs membres. Le secrétariat est à leur disposition pour leur fournir de plus amples détails.

# CMI NEWS LETTER

*Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

December, 1984

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL —

Décembre, 1984

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

## New Avenues to Unification of Maritime Law

During the recent years the methods whereby unification of maritime law can be achieved have been reconsidered by the CMI and some new avenues have been explored, in strict co-operation with U.N. Organizations, and more specifically IMO, UNCTAD and ESCAP.

The principle which has inspired the CMI is that, particularly in the countries where there does not yet exist a well developed maritime legal system, or where the system which exists has not kept pace with technological, financial and commercial developments, significant steps towards uniformity may be taken by assisting these countries in the preparation of their maritime laws.

### The ESCAP Guidelines for Maritime Legislation

When the CMI was informed that ESCAP had in its work programme the preparation of a model maritime code for the Asian countries, it offered to ESCAP to assist and suggested that, rather than a model code, guidelines should be prepared, so to give the individual countries greater flexibility in drafting their laws, to enable them to make their policy choices and to fit the new laws into the existing legal systems, at the same time adopting, to the extent desired, the international conventions in force.

From this idea a stage by stage approach developed, the further stages being, alternatively or successively to one another, the organization of seminars on maritime law subjects and the assistance to individual countries in the actual drafting of their maritime laws (see News Letter of September, 1981).

The Guidelines were submitted to the Ad Hoc Intergovernmental Meeting on Maritime Legislation held in Bangkok from 17th to 21st January 1983, during which I acted as Rapporteur. The following statements are contained in the Report of the Ad Hoc Meeting :

" 15. Many delegations began their remarks on this item of the agenda with

remarks of a general nature. The delegations welcomed the guidelines and expressed unanimous support for the approach taken. It was felt that such an approach was very practical. Several stated that they had already found the guidelines to be very useful in their own efforts towards revising and updating their individual maritime laws (...)

16. Similar views were expressed by the representatives from the global international organizations.

17. The representative of IMO noted with interest the conclusion of the legal experts in favour of the "phased in" approach as opposed to the elaboration of a fully fledged "model" maritime code. The reasons for that conclusion were extremely cogent and were to a considerable extent borne out by the experience of IMO. He believed that the elaboration of guidelines by the ESCAP Secretariat could be of assistance and use not only to the countries of the ESCAP region but also to the countries in other regions. It was the hope of IMO that the guidelines would be such that they could be adopted for use by or in respect of other countries, particularly developing countries. It was also hoped that the initiative of ESCAP might provide a useful incentive to other regional commissions to consider the possibility of similar guidelines based on and suited to the particular circumstances and requirements of their regions. For its part, IMO would take the contents and orientation of the guidelines into account not only in its continuing programme of assistance to the countries of the ESCAP region but also in the future planning and development of its global activities for technical co-operation and assistance on maritime legislation in the areas within its competence. He welcomed the clear statement of the legal experts in favour of "guidelines" as opposed to "model" codes and hoped that that would be taken seriously into account by all the other international organizations. It was important that the efforts of the United Nations system regarding maritime legislation, as indeed other topics, should be organized and pursued in such

a way that they would facilitate the highest degree of co-operation and avoid unnecessary diversity of approach and method. IMO was honoured and grateful to have been associated with the pioneering endeavour under the auspices of ESCAP and remained ready to assist in any further review and development of the guidelines.

18. The representative of ILO associated himself with the comments offered by the IMO representative and drew the attention of the meeting to the fact that ILO very much supported the "phased-in" approach as described by Professor Berlingieri. (...)

19. The representative of the United Nations Office of the Law of the Sea Affairs subscribed to the previous statements. He remarked that efforts intended to ensure a certain degree of legal co-ordination or harmonization in maritime activities were justified not only because of their diversity and, in many cases, of the fragmentary nature of existing maritime laws, but also because of the changing nature of some of the general maritime rules governing the conduct of States in the maritime environment. (...).

In view of the comments and suggestions made by the Ad Hoc Intergovernmental Meeting, ESCAP decided to prepare a new edition of the Guidelines and a Group of Experts was entrusted with this work. The CMI undertook the preparation of a draft revision of all chapters on subjects of private maritime law, and when this preliminary stage was completed a meeting of the Group of Experts was held at the ESCAP Headquarters in Bangkok, under my Chairmanship, and with the participation of Mr. Charles Goldie, in the capacity of CMI consultant, from 12th to 16th November 1984. The draft revisions were thoroughly analysed and an agreement was reached on the new order of the chapters as well as on the changes to the original text of each one of them. Such changes include a more thorough analysis of a number of important subjects, including contracts of affreightment, maritime liens and mortgages, limitation of shipowners' liability.

The final editing is presently in progress and the complete new edition will be submitted to ESCAP probably by June 1985.

#### New maritime laws in the Philippines

The participation of the CMI to the subsequent stage of the work on modernization of the maritime laws in the Asian countries materialized in the Philippines. ESCAP initially requested the CMI to analyse the existing laws on carriage of goods by sea, maritime liens and mortgages and shipowners limitation of liability and to prepare a report with an outline of recommended legislation on these subjects. After this preliminary study was completed and submitted to the competent bodies in the Philippines, ESCAP requested the CMI to prepare the

texts of the laws on the three subjects mentioned above and, in addition, to prepare reports including an outline of recommended legislation on the following additional subjects :

Shipbuilding contracts  
Ship sale and purchase contracts  
Charter-parties  
Multimodal transport  
Towage  
Carriage of passengers and luggage by sea  
Marine insurance  
Collision  
Salvage  
Removal of wreck  
General average

#### Seminars of maritime law in China

The alternative method of co-operating to the preparation of modern maritime laws in the ESCAP region materialized for the first time in China. Upon request of the Ministry of Communications of the People's Republic of China I was asked by ESCAP to attend a meeting in Beijing in order to discuss the organization of one or more seminars and the choice of subjects. Officers of the Ministry of Communications, of the China Council for the Promotion of International Trade and of China Ocean Shipping Company participated at the meeting and, following their request, it was decided that the subjects of the first seminar should be maritime liens and mortgages and arrest of ships. I was asked, as President of the CMI, to prepare an outline of the lectures and to choose the speakers. A preliminary outline was submitted immediately and approved by the Meeting.

The individual lectures were then prepared by me and by the other two speakers, Mr. Emery Harper and Prof. Allan Philip, and sent to ESCAP in advance. The seminar took place in Dalian from 4th to 8th November, with over 50 participants. Simultaneous translation had been provided and thus communication between the speakers and the participants, many of whom spoke English, was easy and prompt. The participants showed a great interest in the subjects and a relevant number of issues were discussed with them. The subjects of the lectures were the following :

#### I - Maritime Liens and Mortgages

##### A. Introduction

1. Various types of securities on ships.
2. Reasons for the need of securities on ships and for the order of priority:
  - a) Civil law approach
  - b) The American and English approaches
  - c) The 1926 and the 1967 Brussels Conventions

##### B. Maritime Liens

1. Characteristic features of maritime liens.
2. The maritime liens in the civil law systems.

3. The maritime liens in American and English law.
  4. Unification of substantive law on maritime liens: the 1926 and 1967 Brussels Conventions.
- C. Other Liens and Rights of Retention
1. Possessory liens.
  2. Rights of retention
- D. Mortgages and Hypothecs
1. Mortgages and hypothecs distinguished.
  2. A comparative analysis of the law on mortgages and hypothecs.
    - a) Hypothecs in civil law countries
    - b) Mortgages in Danish and other Scandinavian laws
    - c) Mortgages in common law countries.
  3. Registration of vessels in relation to registration of rights on vessels.
- E. Conflict of law rules and the 1926 and 1967 Conventions

## II - Enforcement of Securities

### A. Arrest of Ships

1. Arrest of ships in the various legal systems.

- a) The civil law approach
  - b) The Scandinavian approach
  - c) The common law approach
2. The 1952 Brussels Convention on Arrest of Ships.
- B. Forced Sale
1. Character and effects of the forced sale.
  2. Need for uniform rules on the effects of the forced sale on existing securities.
  3. The rules of the 1967 Convention on forced sale.
- C. Immunity from Enforcement
1. Sovereign immunity in the United States and England.
- At the end of the seminar, which was held at the Dalian Marine College, the subjects for the second seminar, which the CMI has also been asked to organize, were considered and the following were chosen :
- Collision
  - Salvage
  - Limitation of shipowners' liability.

Francesco Berlingieri.

## Prize Albert Lilar 1984

The Board of the Albert Lilar Foundation has awarded the 1984 Prize of that Foundation to Professor Edgar GOLD of the Dalhousie Ocean Studies Programme, Halifax N.S., Canada, for his book "Maritime Transport".

## Prix Albert Lilar 1984

Le jury de la Fondation Albert Lilar a décerné le Prix 1984 de cette Fondation au Professeur Edgar GOLD de "Dalhousie Ocean Studies Programme", Halifax N.S., Canada, pour son livre "Maritime Transport".

## Brussels Conventions

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

#### DENUNCIATION BY FINLAND

In a recent communication the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advised that on 1st March, 1984 communication has been received from Finland notifying the denunciation by Finland in respect of the :

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING AND PROTOCOL OF SIGNATURE, SIGNED AT BRUSSELS ON 25 AUGUST 1924.

## Conventions de Bruxelles

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

#### DENONCIATION PAR LA FINLANDE

Suivant une récente communication du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, un avis a été reçu en date du 1er mars 1984 de la Finlande notifiant la dénonciation par ce pays de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNEE A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924.

In accordance with the provisions of article 15 of the said Convention, this denunciation will become operative on 1st March, 1985.

#### RATIFICATION BY FINLAND

On December 1st, 1984 was registered with the Ministère des Affaires Etrangères du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique the instruments of ratification of Finland relating to the following Protocols :

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

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

In accordance with the provisions of Article 13(2) of the Protocol of 23 February, 1968, it will enter into force as regards Finland on 1st March, 1985.

In accordance with the provisions of Article VIII(2) of the Protocol of 21 December, 1979, it will enter into force as regards Finland on 1st March, 1985.

En vertu des dispositions de l'article 15 de la Convention, cette dénonciation prendra effet le 1er mars 1985.

#### RATIFICATION PAR LA FINLANDE

Le 1er décembre 1984 ont été déposés au Ministère des Affaires Etrangères du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique les instruments de ratification de la Finlande concernant les Protocoles suivants :

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

PROTOCOLE FAIT 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.

Conformément aux dispositions de l'article 13(2) du Protocole du 23 février 1968, cette ratification sortira ses effets à l'égard de la Finlande le 1er mars 1985.

Conformément aux dispositions de l'article VIII(2) du Protocole du 21 décembre 1979, cette ratification sortira ses effets à l'égard de la Finlande le 1er mars 1985.

## Next Meetings

### THE EXECUTIVE COUNCIL

The next meeting of the Executive Council will be held on Thursday 28 March, 1985 in London.

### THE ASSEMBLY

The 1985 regular meeting of the Assembly will be held in Lisbon on Saturday 25 May, 1985 after the closing session of the Lisbon Conference.

## Prochaines Réunions

### LE CONSEIL EXECUTIF

La prochaine réunion du Conseil Exécutif se tiendra le jeudi 28 mars 1985 à Londres.

### L'ASSEMBLEE

La réunion statutaire 1985 de l'Assemblée aura lieu à Lisbonne le samedi 25 mai 1985 après la session de clôture de la Conférence de Lisbonne.

### 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.

