COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

1972 - 2022

GIORGIO BERLINGIERI • STUART HETHERINGTON

The facade of the building of the Belgian Shipowners Association, Antwerp, the seat of the CMI
La façade du bâtiment de l'Association des armateurs belges, Anvers, siège du CMI
La fachada del edificio de la asociatión belga de derecho marítimo, la sede del CMI

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

1972-2022

GIORGIO BERLINGIERI • STUART HETHERINGTON

Editor
Rédacteur
Director
Giorgio Berlingieri

All rights reserved. No part of this book may be reprinted or reproduced in any form or by any electronic, mechanical, or other means, now known or hereafter invented, including photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, without permission in writing from the CMI, the Authors and the Editor. Whilst every effort has been made to ensure that the information contained in this book is correct, neither the CMI nor the Authors and the Editor can accept any responsibility for any errors or omission or for any consequences arising therefrom.

Tous droits réservés. Aucune partie de ce livre ne peut être réimprimée ou reproduite sous quelque forme que ce soit ou par tout moyen électronique, mécanique ou autre, connu ou inventé ultérieurement, y compris la photocopie et l'enregistrement, ou dans tout système de stockage ou de recherche d'informations, sans une autorisation écrite émanant du CMI, des auteurs et de l'éditeur. Bien que tous les efforts aient été faits pour s'assurer que les informations contenues dans ce livre sont correctes, le CMI, les auteurs et l'éditeur déclinent toute responsabilité pour toute erreur ou omission ou pour toute conséquence qui pourrait en découler.

Reservados todos los derechos. Ninguna parte de este libro puede ser imprimida ni reproducida de cualquier forma o por medios electrónicos, mecánicos, actualmente conocidos, o que se descubran posteriormente, incluyendo su fotocopiado o su grabación, o incluida en cualquier información a través de sistema de almacenamiento, sin autorización escrita del CMI, de sus Autores y del Editore. Si bien se han realizado todos los esfuerzos para asegurar que la corrección de la información contenida en este libro, ni el CMI, ni los Autores ni el Editor serán responsables de cualesquiera errores u omisiones ni de sus consecuencias.

Printed by
Microart - Avegno, GE
September 2022

Achevé d'imprimer par
Microart – Avegno, GE
en septembre 2022

Impreso de
Microart – Avegno, GE
Septiembre 2022

TABLE OF CONTENTS
TABLE DES MATIÈRES
ÍNDICE

Foreword 9
Prologue 11
Acknowledgments 15
Part I – 1972 - 1997 Giorgio Berlingieri 17

Avant-propos 59
Prologue 61
Remerciements 65
Partie I – 1972 - 1997 Giorgio Berlingieri 67

Introducción 111
Prólogo 113
Agradecimientos 117
Parte I – 1972 - 1997 Giorgio Berlingieri 119
Photos I – Fotos I 161

Part II – 1997 - 2022 Stuart Hetherington 171
Afterword 283

Partie II – 1997 - 2022 Stuart Hetherington 287
Conclusion 413

Parte II – 1997 - 2022 Stuart Hetherington 417
Epílogo 541
Photos II – Fotos II 545

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1972-2022

GIORGIO BERLINGIERI • STUART HETHERINGTON

Foreword

The Comité Maritime International is celebrating an important milestone in 2022: 125 years since its formal establishment in 1897, and its first international conference to promote the unification of maritime law. While several brief (and one partial) histories of the CMI can be found on its website (comitemaritime.org), it was deemed appropriate to commission an update to the 75-year history authored by Albert Lilar and Carlo van den Bosch, which covers the period 1897 to 1972, to commemorate the CMI's 125th anniversary.

The choice of authors to lead this project was logical and straightforward. Giorgio Berlingieri, a CMI Past Vice President, had recently authored a detailed article commemorating the 120th anniversary of the Italian Maritime Law Association, established in 1899, which in many ways parallels the history of the CMI. It is noteworthy that no less than four members of the Berlingieri family have served as President of the Italian Maritime Law Association and, likewise, have contributed immensely to the work of the CMI over the past 125 years. Given the breadth and scope of the project, Giorgio was able to prevail on the CMI's Immediate Past President, Stuart Hetherington, to co-author the 50-year history, which begins in 1972. Both Giorgio and Stuart deserve our admiration and appreciation for undertaking this Herculean task and completing the 50-year history ahead of the 18-21 October 2022 Antwerp Conference.

This history of the CMI is divided into two parts: the first part is authored by Giorgio and covers the period 1972 to 1997 (which includes the last four years of Albert Lilar's 29-year Presidency, as well as Francesco Berlingieri's 15-year Presidency and Allan Philip's 6-year Presidency); the second part is authored by Stuart and covers the period 1997 to the present (which includes the Presidencies of Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart, Karl-Johan Gombrii, Stuart and myself). Patrick Griggs, who will be delivering the Berlingieri Lecture at the 2022 Antwerp Conference, has contributed a brief history of the CMI which appears as the Prologue to the 50-year history. In addition to this Foreword, a short Afterword appears at the end of the history with comments and reflections on the future of the CMI and the need to adapt itself to ever changing circumstances.

Unlike the 75-year history authored by Messrs. Lilar and van den Bosch which is in French and English, the 50-year history is in English, French and Spanish. The original text was written in English, the French version was prepared by translators in Genoa and reviewed by the French Maritime Law Association, and the Spanish translation was prepared by the Spanish Maritime Law Association. The CMI is most grateful to the French and Spanish Maritime Law Associations for their assistance in the review and preparation of the translations.

Christopher O. Davis
President
New Orleans, 25th July 2022

Prologue

In 1873 the International Law Association was founded in Brussels. Its aim was "…the study, clarification and development of international law, both public and private and the furtherance of international understanding and respect for international law." The ILA still exists but its headquarters are now in London.

In the early 1880s a group of Belgian politicians and lawyers got together and proposed to the ILA a codification of the whole of maritime law. In 1885 the ILA and the Belgian Government hosted a diplomatic conference which failed to make progress with this project. A second conference was held in 1888 which concluded that the project was far too ambitious. The ILA rather lost interest in maritime law at this point. However, the original group of politicians and lawyers was not to be deterred and it was agreed with the ILA that a specialist organisation would be set up to pursue the goal of international uniformity of maritime law.

Thus it was that the Comite Maritime International was formally constituted in 1897 with its headquarters in Antwerp. Its constitution then and now states that it is "… a non-governmental and not-for-profit international organisation… the object of which is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects." A letter was sent out to potentially interested governments and industry parties advising that it was the intention of CMI to promote the establishment of national maritime law associations and to create a structured relationship between these associations – all with the aim of achieving its ambition of unifying maritime law. Membership of national associations would be open not only to maritime lawyers but also to shipping interests generally. This letter also announced that the first project would be codification of the law relating to collisions at sea and shortly thereafter the subject of salvage was added to the work programme.

In 1896 the Belgian Maritime Law Association was the first national association to be constituted and it was swiftly followed by the creation of similar associations in France (1897), Germany (1898), the U.S., Italy, Denmark, Norway (1899). At the latest count there are 53 national associations affiliated to CMI.

By 1910 the CMI, following a series of conferences, had produced texts for conventions on Collisions at Sea and Salvage at Sea. At this stage it was realised that these texts would have no international recognition unless they received the endorsement of national governments. The Belgian Government was persuaded to convene Diplomatic Conferences at which final texts of these draft conventions would be agreed in anticipation that the governments involved would go on to ratify and implement them. Hence the fact that all the conventions of the early 20th century enjoy the Brussels prefix.

Having got Collisions and Salvage out of the way the CMI then entered a long creative period of its history when it produced texts for conventions on limitation of liability, carriage of goods by sea, arrest of ships, stowaways, carriage of passengers by sea, maritime liens and mortgages. Not all of these conventions were as successful as those for collision and salvage. For example the convention on stowaways never came into force – and there were other failures on the way.

Then came an event which nearly spelt the end of CMI. On Saturday March 18th 1967 the VLCC *Torrey Canyon* carrying 120,000 tons of crude oil ran aground on the Seven Stones Reef mid-way between Land's End and the Isles of Scilly in the UK. In subsequent days oil escaped from the wreck causing severe pollution both in England and France.

Within a month the UK Government had submitted a Note to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (IMCO – now IMO) calling for changes in the law in relation to liability and compensation for spills of oil and other polluting substances. This matter was referred to a newly created Legal Committee which set up two Working Groups – one to look at issues of public law and the other to look at liability and compensation. In response to the *Torrey Canyon* incident the CMI itself set up a Sub-Committee to work on the private law aspects and in short order it produced a draft convention the text of which was finalised at a Conference in Tokyo in March/April 1969. The CMI draft was submitted to the IMCO Legal Committee and this, together with the one produced by the Legal Committee itself, to an International Legal Conference. This conference took place in Brussels in November 1969 and was chaired by Dr. Walter Muller who was, at the time, the Secretary General of CMI. The result of this Conference was the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLC1969).

It was decided by IMCO that the Legal Committee should remain in existence and assume responsibility for the unification of maritime law and it goes on to produce new conventions and revisions of old ones to this day.

It seemed that, with the establishment of a permanent Legal Committee, the role of CMI had ended. However, Professor Francesco Berlingieri, at that time President of CMI, thought otherwise and set about establishing a

relationship with IMO which would involve the CMI supporting the work of the Legal Committee by researching and proposing new projects, contributing expert advice and making practical contributions when conventions were being drafted.

For example, when it became clear that the 1910 Salvage Convention was no longer fit for purpose, it was CMI which took the initiative and produced a new draft convention. This was eventually adopted by the Legal Committee in 1989. CMI also contributed extensively to the drafting of the 1976 Limitation Convention and its later updates. The CMI has continued to be actively involved (often behind the scenes) in the work of the Legal Committee on the Carriage of Passengers by Sea, the Carriage of Hazardous and Noxious Substances and Wreck Removal. When CMI could not interest the Legal Committee in a revision of the Hague Rules it found UNCITRAL willing to work with it towards the Rotterdam Rules. Again, when the Legal Committee showed no interest in the subject of the international recognition of the judicial sale of ships, CMI turned to UNCITRAL and a convention on this important topic has recently been finalised.

A glance at the programme for the Antwerp 18-21 October 2022 Conference will give you a good idea of the extent of the CMI's current work programme. CMI is busy, well supported by its affiliated National Maritime Law Associations and, importantly, is recognised by governmental and non-governmental bodies as an essential player in the efforts to unify maritime law.

Patrick J.S. Griggs CBE
Past President

Acknowledgements

The editing of this book would not have been possible without the constant, competent and passionate help of many people.

I am greatly indebted to President Christopher O. Davis: it was his proposition to narrate the history of the CMI beginning when Albert Lilar and Carlo van den Bosh left off their history in 1972.

Many thanks for his continuous encouragement and support.

My deep gratitude similarly goes to immediate Past President Stuart Hetherington for the competence and accuracy in covering the second 25 years and for his ongoing assistance.

I am also particularly grateful to Patrick J. S. Griggs for the sharpening of the narration of the first 25 years.

The project of having the CMI history covering the past 50 years narrated in three languages was a personal point, to underline the unity and harmony among the CMI family which is constituted by so many National Maritime Law Associations.

The translation of the Spanish version was performed by a Working Group of the Asociation Española de Derecho Maritimo, made by Eduardo Albors, Mercedes Duch, Jesùs Casas, Carlos Lopez-Quiroga, Manuel Alba Fernandez, Jesùs Barbadillo, Albert Badia and Jorge Llovo Muñoz. My sincere gratitude goes to all of them, and also to Jean-Serge Rohar and Philippe Delebeque for the reviewing of the French version.

Finally my deep thanks go to my Secretary Laura Sinigaglia (she also attends the secretarial work of the Italian MLA) who over a year continuously assisted with the typing, preparation and revision work and also to Melissa Matheson, Legal Assistant to Stuart Hetherington, and to Francesca Berlingieri, Chair of the Board of Directors of *Il Diritto Marittimo srl* and a member of the Editorial Board of the Journal *Il Diritto Marittimo*, founded in 1899 by her great great grandfather Francesco Berlingieri, and of the Italian MLA, for the supervision work.

Many thanks also to all those who sent photos and, last but not least, I am greatly indebted to the publishers Microart, Genoa and to the Editorial Board made of Renato Sartoris and Francesco Casà who continuously attended with the print drafting, correcting and revision work.

Genoa, 9 September 2022

Giorgio Berlingieri

I

1972 - 1997

GIORGIO BERLINGIERI

SUMMARY: 1. Introduction – 2. From 1972 to 1975, the new Constitution, the 1974 Hamburg Conference and the News Letter – 3. Albert Lilar, 1900-1976 – 4. The 1976 Assembly, Francesco Berlingieri President, the 1976 Seminar at Aix-en-Provence, the 1977 Rio de Janeiro Conference, the 1979 Vienna Colloquium – 5. From 1980 to 1985, with the 1981 Montreal and 1985 Lisbon Conferences and the 1983 Venice Colloquium in between, the CMI Charitable Trust – 6. From 1986 to 1990, the XXXIV Paris Conference – 7. Allan Philip President, the 1992 Constitution and the Genoa Seminars – 8. Sydney 1994 and so much other following – 9. The 1997 Antwerp Centenary Conference

1. Introduction

Illustrious representatives of the Comité Maritime International have already narrated its history quite a number of times[1].

Louis Franck, President from 1921 to 1937, wrote an article in 1933 titled: *Les Origines du Comité Maritime International*, which was published in the Volume on the Essays in honor of Francesco Berlingieri sr[2].

To celebrate the 75 Anniversary at the 1972 Conference in Antwerp, Albert Lilar, President from 1947 to 1976, as well as President of the Belgian Maritime Law Association, and Carlo van den Bosch, Honorary Vice President of the CMI and Vice President of the Belgian Maritime Law Association, published a

---

1 This history of the CMI mainly taps into the Documentation Volumes published every year, which in 1980 were substituted by the Yearbooks. The News Letters were similarly perused, as well as other material on the CMI in the library of Studio Legale Berlingieri, which contains the full documentation on the CMI since the outset. The recollections of the author, who attended a number of CMI events, starting with Tokyo 1969 and including Hamburg 1974, the first Conference of this fifty years chronicle, also assisted.

2 Studi in Onore di Francesco Berlingieri, a publication of the Italian Maritime Law Association, 1933, p. 213. An abstract of the article is posted in the *CMI website* → *History*.

book, describing how the CMI was founded, its aims and methods, its work and achievements[3].

Another article: *The Comité Maritime – what it is and its objectives*, is published in CMI Documentation, 1973, IV[4]. It is a short, albeit interesting description of its history, nature and method of work. Account is given of the co-operation with other International Organizations, and it ends with a paragraph titled: W*hy join the CMI?*[5]. The article is followed by a further one: *The traditional and future role of the CMI*[6] and the Authors, Albert Lilar, Secretary General Henri Voet and Executive Secretary General Kaj Pineus, devote particular attention to the cooperation with other International Organizations.

In 1979 Francesco Berlingieri, who in 1976 was elected as President of the CMI, wrote: *Il Comité Maritime International. Le sue origini, la sua storia, il suo futuro* (the CMI, its origins, history and its future)[7] and a few years later William R.A. Birch Reynardson, a Vice President of the CMI, in attending the tenth annual Conference of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand at Sydney in September 1983, made an address on: *CMI – its past achievements and expectations*[8].

On the occasion of the Centenary Conference, which took place at Antwerp in 1997, a booklet, enriched with nice photos, was distributed among all participants, written by Vice President Frank L. Wiswall jr., titled: *Comitè Maritime International – A brief structural history of the first century*[9].

---

3 *Le Comité Maritime International 1897-1972*, a CMI publication Antwerp 1972. It starts with a chapter describing the history of maritime law from the origins, whose uniformity develops to safeguard the freedom of communication and stability of commerce. Another chapter follows, devoted to the creation of the CMI, founded in 1897 by a number of National Associations taking the Belgian one as a model, and of the Conférence Diplomatique de Droit Maritime, founded in 1905. A recall is then made of the Conventions emanated from the work of the CMI and the narration concludes with the structural reform in 1972 which was needed as the CMI in 1968 was deprived of the Conference Diplomatique de Bruxelles, and with the Governmental Authorities starting to seek the cooperation of the CMI. The Book is posted in the *CMI website → History*.

4 CMI Documentation, 1973, IV, p. 274.

5 It is said, *inter alia*, that the CMI *promotes studies of new problems and thus contributes to a sound development of maritime law in a changing society*. Claës Palme, for many years Honorary Secretary of the Swedish MLA and very active in contributing to the works of the CMI, particularly during the presidency of Francesco Berlingieri, used also to say: *Join the CMI and you will travel the world*.

6 CMI Documentation, cited, p. 284.

7 *Il Diritto Marittimo*, 1979, p. 148.

8 *CMI website → History*.

9 Printed by Downeast Graphics and Printing, Inc. Ellsworth, Maine. An accurate account is given on the formation of the CMI, followed by a detailed narrative of its structure and operation changes. Much is dedicated to the constitutional reforms, the composition and the activities, broadened by the 1992 Constitution to cover *Maritime law in all its aspects* and extended to the formulation of model national laws, and to educational endeavours.

In 2008 Frank L. Wiswall jr., Vice President Honoris Causa, updated his narrative[10] and shortly thereafter, in 2011, Secretary General Nigel H. Frawley wrote: *The CMI and its relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations*[11].

2. From 1972 to 1975, the new Constitution, the 1974 Hamburg Conference and the News Letter

As on previous occasions commemorating the life of the CMI (the 25th Anniversary in 1921, the 50th Anniversary in 1947), in 1972 the 75th Anniversary was also celebrated in Antwerp, the 6 and 7 June, with the Assembly unanimously voting for the new Constitution[12].

In addition to the President, Albert Lilar, and to four Vice Presidents, Arthur M. Boal, Teruhisa Ishii, Andrew K. Joudro and Walter Müller, the new Constitution contemplated the replacement of the Bureau Permanent by an Executive Council. This new governing body of the CMI consisted of a Secretary General (Executive), Kaj Pineus, a Secretary General (Administrative), Henri Voet, five Members, Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Nicholas J. Healy, J. Niall McGovern and Jean Warot, and a Chief Legal Officer, Jan Ramberg.

The administrative functions were carried out by an Administrative Council which, according to art. 15 of the Constitution, together with the Secretary General (Administrative) and the Secretary General (Executive) consisted of a Treasurer, Andrè Vaes, and a Chief Administrative Officer, the Firme Henri Voet- Genicot[13].

---

10 *CMI website* → *History*.

11 *CMI website* → *History*.

12 The draft of the previous Constitution was approved by the Bureau Permanent at its meeting in Brighton at the Royal Pavilion from 20 to 25 September 1954. It was then adopted by the Associations attending the CMI Assembly of 19 September 1955 at the Madrid Conference. Its art. 1 read: *The Object of the Comité Maritime International is to promote, by the establishment of National Associations, by Conferences, by publications and by any other activities or means, the unification of international maritime and commercial Law and practice, whether by Treaty or Convention or by establishing uniformity of domestic laws, usages, customs or practices.* With regard to the addition of *commercial*, N.V. Boeg, President of the Danish M.L.A. noted that the wording was unsatisfactory, *because the International Maritime Committee deals only with maritime law.*

13 In those times the Member Associations were 33, with the following Presidents: Argentina, Alberto C. Cappagli Lanusse; Belgium, Albert Lilar; Brazil, Josè Candido Sampaio de Lacerda; Bulgaria, Sveva Stefanova; Bundesrepublik Deutschland, Walter Hasche; Canada, J.R. Cunningham; Chile, Eugenio Cornejo; Denmark, Allan Philip; Deutsche Demokratische Republik, Jörgen Haalck; Ecuador, Ramon Vela Cobos; Finland, Olóf Riska; France, Jacques Potier; Great Britain, Patrik A.

Most importantly, the Constitution[14] was also amended to contemplate cooperation with other International Organizations. This happened whilst many Agencies under the United Nations were coming into existence. Although they took over the role of the CMI in the preparation of the draft international conventions, the CMI managed to persuade the U.N. Organizations[15] that its cooperation in the process of unification of maritime law was still important. IMCO (the Inter-Governmental Maritime Consultive Organization) then renamed IMO (the International Maritime Organization)[16] was the first U.N. Agency specialized in shipping matters which recognized the importance of the expertise of the CMI and the value of its assistance.

With regard to the works in progress at the time, Alex Rein, a member of the Board of the Norwegian Association, chaired the International Sub-Committee established for the purpose of studying a revision of the 1957 Convention on Limitation of Liability of sea going vessels. In fact amendments to the Convention were also on the Agenda of IMCO. In accordance with traditional CMI practice and way of working, a Questionnaire was therefore prepared, which was answered by the Danish, Italian, Swiss, Yugoslavian, Norwegian, Greek and British MLAs.

Among its studies the CMI had also the revision of the 1950 York-Antwerp Rules.

An International Sub-Committee was consequently formed to propose possible amendments. The task was accomplished by an *ad hoc* Drafting Committee chaired by Kaj Pineus.

When no Conferences were taking place, the CMI usually convened its

---

Devlin; Greece, Kyriakos Spiliopoulos; India, Nagendra Singh; Ireland, John Kenny; Israel, Rudolf Gottschalk; Italy, Giorgio Berlingieri; Japan, Teruhisa Ishii; Maroc, Seddik Zaazi; Mexico, Ignacio Melo jr; Norway, Annar Poulsoon; Poland, Stanislaw Matysik; Portugal, Henrique Dias Freire; Spain, Antonio Maria de Oriol y Urquijo; Sweden, Sture Petrén; Switzerland, Walter Müller; The Netherlands, F. van der Felz; Turkey, Haydar Arseven; USA, J. Edwin Carey; URSS, Andrei K. Joudro; Uruguay, R. Mezzera Alvarez; Yugoslavia, Vladislav Brajkovic.

14 Art. 1: *The object of the Comité Maritime International is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime and commercial law, maritime customs, usages and practices. To this end it shall promote the establishment of National Associations of maritime law and shall cooperate with other international Associations or Organizations having the same object.*

15 With regard to the cooperation of the CMI with the U.N. Agencies, in addition to the articles referred to in foot notes from 1 to 9, J. Niall McGovern: *The role of Inter-Governmental Organizations in the Development of Private International Maritime Law* and F. Berlingieri: *The role of the CMI for the international unification of maritime law*, in Festschrift für Walter Müller, Zurich 1993, respectively at p. 159 and 167.

16 The change in the name was decided by the Assembly of IMO with Resolution A.371 of 9 November 1977 and took place in *1982.IMO.org./About/History of IMO.*

Assemblies in Brussels, as that on 23 March 1973 when cooperation with various International Organizations was underlined, in relation to the revision of the 1957 Convention on Limitation of Liability (IMCO), amendments to the Hague/Visby Rules (UNCITRAL), and to an investigation into certain aspects of the law regarding Collisions at Sea (ILA – International Law Association).

The XXX CMI Conference was held in Hamburg from 1 to 5 April 1974[17]. The Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany, under President Walter Hasche, organized it at the Congress Center. The Agenda contemplated the revision of the 1957 Limitation Convention, the 1950 York/Antwerp Rules, and of the Hague/Visby Rules in relation to changes proposed by UNCITRAL[18], Arbitration, Shipbuilding Contracts and Combined Transport.

The Conference unanimously adopted a resolution approving amendments to the York Antwerp Rules 1950, and recommending that the York-Antwerp Rules 1974 should be applied in the adjustment of General Average claims as soon as practicable after 1 July 1974. Considering that further amendments to the Hague/Visby Rules beyond those included in the 1968 Protocol were required, the Conference proposed that in the meantime the 1968 Protocol be ratified as soon as possible.

In 1975 the Executive Council met on 22 January in London, and on 13 March and 16 October in Antwerp, whilst the Assembly took place in Brussels on the 14 March. The work on Shipbuilding Contracts continued in 1975, with the relating International Sub-Committee chaired by Francesco Berlingieri. The 1974 York/Antwerp Rules gradually came into operation, having met with the approval of the shipping and insurance world. The International Sub-Committee on Arbitration, chaired by Jean Warot, prepared a draft text on the *CMI Rules on International Arbitration in Maritime Affairs*. The study of legal problems arising in connection with Collisions at Sea continued under the chairmanship of Nicholas J. Healy. Replies to a Questionnaire were submitted

---

17 29 NMLAs were in attendance: Argentina, Belgium, Brazil, Bulgaria, Bundesrepublik Deutschland, Canada, Chile, Denmark, Deutsche Demokratische Republik, Finland, France, Great Britain, Greece, India, Ireland, Israel, Italy, Japan, Mexico, Norway, Poland, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, The Netherlands, USA, USSR and Yugoslavia. The Conference was opened by Albert Lilar and an address followed by the Federal Minister of Justice Gerhard Jahn. A nice excursion to Bremen was organized the 3 April, with a visit to the Town Hall, to the Focke Museum, a lunch at la Cave de l'Hotel de Ville, and a reception by the Senate of the Freie Hansestadt Bremen. The gala banquet closing the Conference took place at the Atlantic Hotel.

18 The suggestion of the Working Group on International Shipping Legislation of UNCITRAL was for some basic amendments relating to the period of responsibility, the basis for liability (in particular the excuses for loss or damage caused by error in the management of the vessel and by fire), deck cargo and jurisdiction and arbitration.

by eleven Maritime Law Associations and the International Sub-Committee met in London the 22 January 1976.

The task of the UNCITRAL Working Group on International Shipping Legislation preparing amendments to the 1924 Brussels Convention on Bills of Lading and the 1968 Protocol was completed, and resulted in a draft of a new International Convention on Carriage of Goods by Sea, with a Diplomatic Conference expected to be convened during 1977 or 1978. The work on the Limitation of Shipowners Liability – which proceeded on the basis of the CMI Hamburg Draft – accelerated within IMCO and as a result a draft text of a new International Convention was prepared.

In October 1975 the first issue of the CMI News Letter was published. It was Kaj Pineus, who contributed so much to the works of the CMI, who had the idea of publishing a Quarterly Bulletin with information on the CMI activities. He also created its motto: *Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.*

3. Albert Lilar, 1900-1976

On the 16 March 1976, just before the Assembly which was convened in Brussels for the 18 March, the CMI suffered the death of Baron Albert Lilar.

Born the 2 December 1900 in Antwerp, a renowned maritime lawyer and full professor of law at the University of Brussels, Albert Lilar was also four times Minister of Justice in different Belgian Governments, then being elected as Minister of State.

He was the fifth President of the CMI, after Auguste Beernaert (1896-1912), Charles Le Jeune (1913-1920), Louis Frank (1921-1937) and Lord Justice Scott (1944-1947). His appointment was made upon motion of the Members of the Bureau Permanent of the CMI[19] on the 14 September 1947 at the Inaugural Session of the XX CMI Conference which was convened in Antwerp to celebrate the fiftieth anniversary of the foundation of the CMI. His opening speech was really remarkable[20].

---

19 Edvin Alten, Norway, Algot Bagge, Sweden, Charles C. Burlingham, USA, Georges Ripert, France, Giorgio Berlingieri sr., Italy, J. Offerhaus, The Netherlands, N.V. Boeg, Denmark.

20 In CMI Bulletin n. 103, p. 101: *Monsieur le Ministre, Messieurs les Ministres d'Etat, Monsieur le Gouverneur, Mesdames, Messieurs, ce n'est pas sans une réelle émotion que je prends possession du siege présidentiel de cette assemblée que Lord Justice Scott vient de me céder. Je me rends compte que si votre Bureau Permanent a perpétué sa tradition, vieille déjà de cinquante ans, en appelant un Belge à la présidence du Comitè Maritime International, il a entendu rendre hommage au travail si efficace et au prestige que se sont acquis dans ce fauteuil mes illustres prédécesseur Auguste Beernaert, Charles Le Jeune, Louis Franck. Je remercie le Bureaus Permanent de l'honneur qu'il fait ainsi à la Belgique et de l'hommage qu'il rend à ses représentants. Croyez, Messieurs, que j'ai pleinement conscience de la lourde tâche qui incombe au Comité et*

In going over the glories of the CMI history, Albert Lilar made a touching mention of his home town, the place of foundation of the CMI[21]. Some months before his passing away, Albert Lilar had prepared the CMI presidential succession. Taking the opportunity of Francesco and Anna Berlingieri being in Brussels, he cautiously made the proposal to Anna Berlingieri, whilst shortly thereafter Baroness Suzanne Lilar gently inquired with Francesco Berlingieri[22].

---

que je m'efforcerai du lui apporter un concours sans réserve… Messieur, Voilà dix ans que le Comité Maritime International n'a plus pu se réunir. Voilà dix ans que les associations nationales de droit maritime n'ont plus pu procéder au cours de ces rencontres si agréables et si fécondes que furent les conférences antérieures, à une confrontation de leurs vues sur les grands problèmes de doit maritime et poursuivre en commun leur oeuvre créatrice. Aujourd'hui, après traverse la tourmente des évènements, nous reprenons contact et notre reunion coïncide aver le cinquantenaire de la création du Comité Maritime International. Qu'il me soit permis, après une aussi longue séparation, d'évoquer brièvement les splendeurs de notre passé. C'était il y a quelque quatrevingts ans. La création des grandes unités politiques européennes avait donné naissance à une ère de particularisme. Le développement de la navigation à vapeur, l'enchevêtrement croissant des intérêts engagés dans l'aventure maritime, rendaient plus sensibles les inconvénients provenant de la divergence des lois particulières. Des efforts devaient se faire jour tendant à l'unification du droit maritime. A l'initiative du Gouvernement Belge et plus spécialement de Monsieur le Ministre Auguste Beernaert, deux congrès internationaux, l'un à Anvers en 1885, l'autre à Bruxelles en 1888 s'attachèrent à rechercher les termes d'une loi maritime qui servirait de modèle aux diverses législations. Dans d'autres pays des efforts analogues étaient tentés. Mais les méthodes appliquées par ces associations ne dépassaient pas les résolutions et les voeux. C'est alors qu'un jeune avocat anversois, Louis Franck, esprit d'une clairvoyance et d'une pénétration remarquables, conçut une organisation nouvelle: des textes seraient prépares par des associations groupant jurists et praticiens; la rédaction de projets de traités serait faite par un organisme central, "Comité Maritime International", des traités diplomatiques pourraient ensuite être conclus, inspirés par les projets ainsi établis. Louis Franck fut élu vice-président du Comité Maritime International en 1913. Il fut élu Président au cours de la conférence d'Anvers de 1921. Le Comité Maritime International se doit de conserver à ce grand juriste, qui fut pour lui un grand Président, un souvenir ému et profondément admiratif. Je ne pourrais, Messieurs, passer sous silence le deuil que ressent le Comité Maritime International en évoquant la mémoire de ses membres défunts. Notre pensée recueillie va aux collaborateurs de Louis Franck et membres permanents du Comité Maritime International, dont le nom est synonyme de dévouement à la cause de l'unification du droit maritime. Qu'il suffise de citer, pour évoquer aver moi, leur mémoire: Albert Le Jeune, Sir Norman Hill, Francesco Berlingieri, C.D. Asser, Einar Lange, Millerand, Léon Hennebique, Gustav Henriksen, Sir Maurice Hill, Axel Jonsson, Eliel Löfgren, Axel Rinman, Harry R. Miller, Lord Marrivale, Raeburn, auxquels nous devons, au moment de la reprise de nos travaux, vouer un souvenir reconnaissant. C'est vous dire que notre conférence nìest pas seulement une reprise de contact, mais comportera l'examen de lourds problèmes.

21 *Je suis heureux que cette activité du Comité Maritime InternationaL reprenne à Anvers et je suis reconnaissant aux délégations étrangères d'avoir porté leur choix sur la Belgique pour y tenir cette vingtième conférence. Anvers, croyez le bien, se réjouit de cette conférence. Elle se réjouit d'en être le siège. Il n'est pas un Anversois qui ne sente l'importance de cet évènement, correspondant aussi heureusement aux traditions de notre ville et à son esprit. Vous êtes ici, Messieurs, sur une vielle terre de négoce et de liberté; l'un ne va pas sans l'autre et les deux supposent la paix. C'est ici que fut édifié un des plus anciens codes du négoce du Nord de l'Europe. C'est ici que dès le XVI siècle des ordonnance vinrent établir une sorte de droit commun du courtage, des assurances, de lettre de change. C'est d'Anvers que partit l'institution de la Bourse pour se répandre ensuite dans le monde entier.*

22 Francesco Berlingieri continued this history when he spoke at the CMI Colloquium in Genoa in 2017.

4. The 1976 Assembly, Francesco Berlingieri President, the 1976 Seminar at Aix-en-Provence, the 1977 Rio de Janeiro Conference, the 1979 Vienna Colloquium

The Assembly meeting of 19 March 1976 was opened by Senior Vice President Arthur M. Boal, who expressed his regret and that of all those present at the sad news of death of Albert Lilar.

The Assembly then acclaimed Francesco Berlingieri as the new President[23]. When asked if he would have been willing to take his place, Francesco Berlingieri tells us: *I confess that I was more than surprised and even more worried*[24]. In fact it would not have been easy to replace a man with such a profound knowledge of the CMI and so great a diplomatic experience. However Albert Lilar reassured Francesco Berlingieri that he would be given his advice and support. Unfortunately this promise could not be kept but the new President, who had already worked with the CMI for 26 years, had very many friends who assisted him in the new job.

The first experience was at a Seminar on Apportionment of Risks in Maritime Law. Francesco Berlingieri could avail himself of the experience of Lord Diplock, the President of the British MLA, with whom he co-chaired the Seminar, also assisted by Lloyd Watkins, the Treasurer and Secretary of the British MLA who acted as Secretary to the event, which took place at Aix-en-Provence from 9 to 11 September 1976. Its purpose was to consider a better method of apportionment of the various risks to the benefit of all the parties interested in a maritime adventure[25]. Among the speakers, Bent Nielsen examined the costs bearing down on shipowners, N. Kihlbom discussed the position with regard to cargo owners and William R.A. Birch Reynardson described certain insurance aspects, with particular reference to P&I covers. Francesco Berlingieri then analysed the

---

23 His acceptance speech is published in CMI Documentation, 1976, II, p. 100. The following were then unanimously elected Vice-Presidents: Arthur M. Boal, Andrei K. Joudro, Walter Müller, Nagendra Singh, Takeo Suzuki, William R.A. Birch Reynardson, Jean Warot. With acclamation, Cyril T. Miller CBE was elected Honorary Vice-President, whilst Kaj Pineus was unanimously elected Secretary General Executive. The Assembly also decided that the Secretary General Administrative and the Treasurer should be held by one and the same person and Henri Voet was unanimously elected to these offices. Jan Ramberg was elected Chief legal Officer and the following were elected members of the Executive Council: Nicholas J. Healy, Stuart Hyndman, Alex Rein, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultz.

24 Francesco Berlingieri: *Fifteen years presidency of the CMI,* Scritti in Onore di Francesco Berlingieri, a Special issue of the Quarterly *Il Diritto Marittimo*, 2010, XX.

25 More precisely and as said by Lord Diplock, its scope was to find out whether the aggregate cost of loss or damage was reducible by changes in current legal rules for apportioning risks or charges in current insurance practices.

apportionment of risks between ship and cargo having regard to the Hague-Visby Rules and the new project of Convention UNCTAD / UNCITRAL[26], whilst Jacques Potier, President d'Honneur of the French MLA, read the presentation of President Renè Rodiere on the apportionment of risks in charter parties, and Kaj Pineus explored various aspects of General Average. On the second day Nicholas J. Healy explained the apportionment of risks in the event of a collision, Pierre Bonassies addressed on shipowners liability in tort, R. Rutherford spoke about the position of hull and machinery insurers with regard to the division of risks between shipowners and third party damages claimants, and Alex Rein analysed the various systems on limitation of liability[27].

In the seventies the cooperation between IMCO and the CMI continued, thanks to the very good relationship established by Albert Lilar. After the preparation by the CMI of a draft Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage as a consequence of the international legal response to the environmental challenge posed in 1967 by the grounding of the *Torrey Canyon* on the Scilly Islands, there followed a draft Convention on Carriage of Passengers and their Baggage by Sea, which was adopted in Athens the 13 December 1974, and also a convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, adopted in London on the 19 November 1976[28].

The 1977 CMI Assembly, on 29 and 30 March in Brussels, opened with the announcement that Baroness Suzanne Lilar and her two daughters had established a Foundation in the name of Albert Lilar, which had obtained the

---

26 In early 1976 the UNCTAD Working Group on International Shipping Legislation met to consider the Draft of the UNCITRAL Working Group on a new International Convention on Carriage of Goods by Sea intended to replace the 1924 Brussels Bill of Lading Convention as well as the 1968 Protocol. A number of amendments were proposed including the redrafting of the liability provision intended to further increase the carrier's liability as well as a new provision entitling the shipper to limit his liability. The draft was discussed at the ninth Session of UNCITRAL in April 1976, with the carrier's liability being considered the key question. However the discussion did not come up to an end. The debate involved a comparison between the UNCITRAL's and the CMI compromises. The UNCITRAL compromise did try to achieve a substantial change of the risk allocation between carrier and shipper, while the CMI compromise sought to realize a clearer risk distribution but without upsetting the present balance with the ensuing repercussions on the insurance market and an increase of the total cost of insurance. It was also stressed by the CMI that the deletion of the traditional important carrier's defences of error in navigation and fire would undoubtedly induce sea carriers voluntarily to take upon themselves the risks which remained on top of the mandatory liability regime and thus to present to their customers so called insured bills of lading.

27 A report on the Seminar is published in *Il Diritto Marittimo*, 1976, p. 538.

28 On 23 June 1977, after the ratifications of the United Kingdom and France and the accession of Ecuador, the 1968 Protocol to the 1924 Convention on bills of lading entered into force.

approval by Belgian Royal Decree of 18 March 1977, aiming to promote the studies of maritime law[29].

The XXXI CMI Conference was organized by the Brazilian MLA and took place in Rio de Janeiro at the Hotel Nacional from 26 to 30 September 1977.

At the Opening Session welcome speeches were made by J. C. Sampaio de Lacerda, President of the Brazilian Association, by the President of the CMI and by the Governor of the State of Rio de Janeiro, Admiral Faria Lima. Good wishes and felicitations from the Governing Bodies and the Secretariat of IMCO were brought by Thomas A. Mensah, IMCO's Director of Legal Affairs and External Relations, who pointed out that the relationship between IMCO and the CMI was natural and logical[30]. Delegates from 28 Associations attended the Conference[31]. In pleasant surroundings and enjoying the warm Brazilian hospitality[32], two draft Conventions were approved, one on the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction, choice of law and recognition and enforcement of judgments in matters of collision (Collision Jurisdiction Convention) and the other on Off-Shore Mobile Craft (Drilling Rigs Convention). Draft definitions were then approved of words and phrases affecting laytime (the Rio de Janeiro

---

29 Art. 10 of the Constitution of the Foundation provides: *The allocation of the revenue of the Fund will be determined by the board of directors. A prize will be awarded from the revenue every three years to a scientific study, published anywhere in the world, which the board considers will contribute to the unification of maritime law and the study of comparative maritime law. The board will determine the procedure for the allocation of the prize and the amount thereof.*

30 Dr. Thomas A. Mensah, with a very pleasant sense of humour noted that the identity of objectives was so real and obvious that some people might mistake such identity with an identity of the two related but separate organizations. He added that the possibility of confusion could become greater with the change of IMCO's name to IMO. However he then said: *I underline the separateness of IMCO and the CMI firstly because of the different characters of the two, the one being intergovernmental whilst the other is non-governmental, and secondly and more importantly, because the two complement each other and do what neither one of them could do so well by itself. You in the CMI bring to the problems of maritime law the contribution which only those with direct acquaintance with maritime law issues in real life can provide; whilst IMCO brings to bear on these issues the essential policy objectives and direction which only governments can determine; policy objectives which, at end of the day, can most effectively ensure the actual implementation on the widest possible international scale.*

31 Argentina, Australia and New Zealand, Belgium, Brazil, Bulgaria, Bundesrepublik Deutschland, Canada, Chile, Denmark, Deutsche Demokratische Republik, Finland, France, Great Britain, Greece, Ireland, Italy, Japan, Mexico, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, The Netherlands, URSS, United States of America, Venezuela, Yugoslavia.

32 Between one Working Session and the other delegates were pausing at the swimming pool of the Hotel Nacional, admiring the lovely view of Ipanema and Copacabana and enjoying colourful batida and caipirinha cocktails. The program included the watching of a night race at the Jockey Club Brazileiro, tours to Petropolis, a very nice holiday location, known also as the imperial city, as its name honors Pedro II, the last Emperor of Brazil, or on Guanabana Bay. The gala dinner took place at the Rio de Janeiro Yacht Club.

Charter Party – Lay Time – Definitions) and a joint initiative with the ICC in the field of maritime arbitration was also discussed. Kaj Pineus, after his long time of service as Secretary General Executive, was unanimously elected Honorary Vice President of the CMI.

At the 1978 CMI Assembly on 7 and 8 March in Hamburg[33] Jan Ramberg, who at Rio de Janeiro resigned from his office as CMI Chief Legal Officer, was elected as the new Secretary General Executive in place of Kaj Pineus. The Assembly adopted the final draft of the ICC/CMI International Maritime Arbitration Rules.

1979 opened with a Colloquium on the Hamburg Rules, in Vienna, from 10 January[34]. Chaired by Lord Diplock, its aim was to consider the practical and economic effects of the principal changes made by the Rules as compared with the Hague-Visby Rules[35].

At the 1979 Assembly[36], which took place in Brussels on 31 March, approval was given to offer cooperation to the Legal Committee of IMCO for the study of the effects of the *Amoco Cadiz* disaster on the law of salvage. The proposal was accepted by IMCO, which asked the CMI to review the private law principles of salvage, centring its examination on the 1910 Salvage Convention. An

---

33 It was convened there for the convenience of those participating to the Diplomatic Conference on the UNCITRAL Draft Convention relating to Carriage of Goods by Sea. 78 States participated and the Convention was unanimously adopted (Canada, Greece, Switzerland abstaining). The CMI was represented by Jan Ramberg and Hans Georg Röhreke. 1978 marks also the entry into force (16 October) of the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damages. This took place shortly after the *Amoco Cadiz* oil spill, which occurred the 16 March 1978.

34 CMI News Letters April 1978, p. 4 (English) and July 1978, p. 7 (French).

35 In his summing up Lord Diplock stressed the overriding aim of the CMI to promote the uniformity of maritime law, not only the substantive law itself but also its uniform application throughout the world. He then outlined the different philosophies behind the Hague/Visby Rules in the one hand and the Hamburg Rules on the other. While both of the systems maintained the idea that *misfortune risks* should be borne by the affected party – the shipowner or the cargo owner as the case may be – the two legal regimes differed with respect to the *human error risks*. Under the Hague/Visby Rules these risks were basically split by placing the risk on the owner before shipment and on the cargo after shipment. Under the Hamburg Rules the *human error risks* were all on the shipowner who – with the exception of loss or damage resulting from fire – had the burden of disproving negligence on the part of himself or his servants or agents. This conformed with the principles of the law of tort and, from a theoretical viewpoint, was certainly understandable. No matter which technique is used, the total *risk costs* would in the end fall upon the cargo and the ultimate consumer – at least in the long run.

36 The 1979 Assembly elected the following Officers: President: Francesco Berlingieri; Vice-Presidents: William R.A. Birch Reynardson, Arthur M. Boal, Andrei K. Joudro, Walter Müller, Tsuneo Othori, Nagendra Singh, Jean Warot; Executive Council: Stuart Hyndman, David R. Owen, Alex Rein, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultsz; Secretary General Executive: Jan Ramberg; Secretary General Administrative and Treasurer: Henri Voet.

international Sub-Committee was therefore set up, chaired by Erling Selvig, the President of the Norwegian MLA.

5. From 1980 to 1985, with the 1981 Montreal and 1985 Lisbon Conferences and the 1983 Venice Colloquium in between, the CMI Charitable Trust

The 1980 Assembly, convened in Brussels on 29 March, remembered Alex Rein, who rendered invaluable services to the CMI, including the successful cooperation with IMCO leading to the 1976 Limitation Convention. J. Niall McGovern was elected as a new member of the Executive Council as his replacement.

Following an invitation received from the Canadian MLA, which was accepted with thanks, the CMI XXXII Conference took place in Montreal from 24 to 29 May 1981[37]. The Agenda included the works of the International Sub Committees on Salvage, chaired by Erling Selvig, and on Hazardous and Noxious Substances, chaired by Jan C. Schultsz. The Conference approved (30 delegations out of 32 voted in favour) the draft of a new Convention on Salvage, which the CMI had been requested to prepare by the Legal Committee of IMCO, and the report on the Carriage of Noxious and Hazardous Substances. Besides the important achievement of endorsing the revision of an international instrument on a major topic in maritime law such as salvage[38], the Montreal Conference, meeting at the Bonaventure Hotel, is to be remembered for the warm hospitality of the hosting Association, presided over by Arthur J. Stone[39].

---

37 The Conference was attended by 420 delegates and 229 accompanying persons from 32 National Associations chaired by the following Presidents: Argentina, Josè Domingo Ray; Australia and New Zealand, K. J. Carruthers; Belgium, Claude Buisseret; Bundesrepublik Deutschland, Walther Richter; Brazil, Armando Redig de Campos, Canada, William Tetley; Chile, Eugenio Cornejo Fuller; China, Wang Yaoting; Colombia, Guillermo Sarmiento-Rodríguez; Denmark, Allan Philip; Deutsche Demokratische Republik, Ralf Richter; France, Jacques Villeneau; Great Britain, J. Donaldson; Greece, Panayotis Sotiropoulos; Ireland, John Kenny; Italy, Francesco Berlingieri; Japan, Tsuneo Ohtori; Mexico, Ignacio L. Melo; Nigeria, Chris Ogunbanjo; Norway, Frode Ringdal; Panama, José A. Noriega; Peru, Enrique Moncloa Diez Canseco; Philippines, Bienvenido V. Zapa; Poland, Jerzy Meynarczyk; Portugal, José Joaquim Almeida Borges; Spain, José Luis de Azcarraga y Bustamante; Sweden, Per-Erik Hedborg; Switzerland, Rudolf Th. Sarasin; The Nederlands, J. C: Schultsz; U.R.S.S., Anatole Lazarevitch Kolodkin; U.S.A., John W. Sims; Venezuela, Luis Cova Arria; Yugoslavia, Branko Jakasa.

38 The Draft Salvage Convention was presented by the President of the CMI to the Legal Committee of IMCO the 22 September 1981.

39 The welcoming reception was organized in the Ball Room of Chatéau Champlain, whilst the Opening Ceremony took place at the Bonaventure Hotel. The hotel, conveniently located downtown, had a nice swimming pool, which was enjoyed by the delegates, who discovered the sweet flavours of the delicious ice wine. The Conference in the charming Montreal, really well organized to face winter

The closing speech at the gala dinner was given by Thomas A. Mensah, the IMCO's Director of the Legal Division. He expressed appreciation for the relationship with the CMI, valuing the combination of the CMI expertise with IMCO's political authority[40].

In 1981 the CMI's Constitution was amended again with regard to the election of the CMI Officers. Specific Rules were approved, contemplating that the candidates for election as members of the Executive Council were to be proposed to the Assembly by a Nominating Committee[41].

At the CMI Assembly held at the Brussels Hilton on the 14 April 1982, E.H. Serra Brandâo, on behalf of the Portuguese MLA, confirmed the invitation made at Montreal to host the XXXIII Conference in Lisbon. No definite proposals were made for subjects to be dealt with at the Conference, whilst it was agreed to hold a Colloquium in 1983 on Bills of Lading and Fraud and the venue was suggested to be a place in Italy[42]. The Assembly also decided to proceed with the review of the 1926 and 1967 Brussels Conventions on Maritime Liens and Mortgages/Hypothecs, both the work of CMI, as such Conventions were already on the Agenda of IMO and UNCTAD for their possible revision. In order to seek relating basic information from Member Associations, a Questionnaire was prepared.

At its extraordinary session in Brussels on 4 February 1983, the Assembly approved the draft of a "Position paper" prepared by an *ad hoc* International

---

temperatures with the largest underground complex in the world, is remembered also for the unique hospitality offered to the delegates by the local families, who the 25 May issued invitations to their homes.

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

41 The text of the 1981 Constitution and of the Rules for the election of the CMI Officers is published in the News Letter of June 1981, p. 4.

42 The Assembly elected the following Officers for the term 1982-1985: President: Francesco Berlingieri; Honorary Vice-President: Kaj Pineus; Vice-Presidents: William R.A. Birch Reynardson, Arthur M. Boal, Anatoly Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh, Jean Warot; Members of the Executive Council: Roland Chauvin, Hrvoje Kačić, John C. Moore, Allan Philip, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultsz; Secretary General Executive: Jan Ramberg; Secretary General Administrative and Treasurer: Henri Voet; Administrative Officer: Firme Henri Voet-Genicot.

Sub-Committee chaired by Gordon W. Paulsen, the President of the MLAUS, on the revision of the CLC 1969 and of the 1971 Fund Convention. Issues discussed included: the definitions of preventive measures and of pollution damage, the general limits of the CLC and the Fund Convention on the relief of the shipowner, on the problems posed by small ships, on the grounds for exoneration from liability, on the channelling of liability and on treaty law questions. These points came up for discussion at the 49th Session of the IMO Legal Committee which took place in London from 4 to 8 October 1983.

In 1983 the CMI went back to Venice (the VIII Conference was organized there in 1907) for a Colloquium held from 30 May to 1 June, whose aim and scope was to consider bills of lading and certain problems in connection with their use. Its venue was the Giorgio Cini Foundation at the island of San Giorgio Maggiore, facing San Marco square[43]. Under the chairmanship of the President of the CMI, and with Sir Antony Lloyd as General Rapporteur, presentations were made by Pierre Bonassies, Jan C. Schultsz, R. J. Thomas, Franco Bonelli, Kurt Grönfors and Per Gram. The Assembly, which met on 2 June, agreed that a copy of the report on maritime liens and mortgages/hypothecs be sent to IMO and UNCTAD and that two International Sub-Committees be formed on maritime liens and mortgages/hypothecs and on arrest of ships, chaired as to the first by the President of the CMI and the second by Allan Philip. The subjects were put on the Agenda of the CMI Lisbon Conference in May 1985.

A decision was taken in that year by the Executive Council to constitute an Editorial Board charged with the CMI publications. Jan Ramberg was elected chairman and it was decided to market the CMI News Letters and Yearbooks in a more efficient and professional way through a reputable publisher. A new look for the CMI News Letter was also considered and it was agreed to include a leading article in each issue covering important developments of maritime law in various countries and regions of the world. This started in the first issue of 1984 with an article by Pierre Bonassies on the recent developments in French case law, followed by one by William Tetley reporting on Canadian maritime jurisprudence in the second issue.

Attention was also given by the CMI to maritime legislation in Far East Countries. Following lectures by Jan Ramberg and Kaj Pineus in 1981 in Beijing at the invitation of the China Council for the Promotion of International Trade,

---

43 It is a magical and silent place, far from tourist routes, rich in history and culture. The Colloquium took place in the Benedectine Convent, with beautiful cloisters and a cenacle and close to a Basilic, designed by Palladio and built in the XVI century in the Renaissance style, where masterpieces of Caravaggio and Sebastiano Ricci can be admired.

and at the request of the Economic and Social Commission for Asia and Pacific (ESCAP) a Group of CMI experts prepared Guidelines on shipping legislation, which were approved by the Intergovernmental Meeting on Maritime Legislation held in Bangkok in January 1983. Following such meeting, ESCAP was requested by the Ministry of Communications of the People's Republic of China to organize a number of Seminars on various aspects of maritime law to assist the Government of China in the preparation of maritime laws. The President of the CMI was asked by ESCAP to organize such Seminars in China. The first one dealt with maritime liens and mortgages/hypothecs and enforcement of securities. It was held in Dalian from 29 to 2 November 1984 and the speakers were the President of the CMI, Allan Philip (a Vice President), Emery W. Harper, (a Member of the USMLA) and Professor Piet Jan Slot[44].

The Assembly of 6 April 1984 approved a report, prepared by Bent Nielsen, of CMI to IMO on the Draft International Convention on Salvage[45].

Much of the activity of the CMI in 1984 was devoted to a review of Maritime Liens and Mortgages / Hypothecs and Arrest of Ships in preparation for the Lisbon Conference. In particular the Sub-Committee on the first subject considered that long-term financing was essential for the development of the merchant marine, and that the security more readily available and less expensive was the vessel itself. Hence the need to ensure the best possible protection to the mortgagee / holder of an hypothec, and to reduce the number of maritime liens. Conversely the Sub-Committee on arrest of ships suggested an increase in the number of maritime claims and to replace their list with a general wording which would include all claims having a maritime nature.

Still in 1984 tireless Kaj Pineus compiled the first edition of Time-Barred Actions, a very useful tool for maritime lawyers[46].

An important work of the CMI on Assessment of Damages in Maritime Collisions was completed. It had started quite a number of years before and after some delay the activities recommenced, with the CMI deciding to take up the

---

44 A relating Report, titled: *New Avenues to unification of Maritime Law* is published in the 1984 December issue of the News Letter.

45 News Letter September 1984, p. 2. A status report made by Bent Nielsen on the work in the Legal Committee of IMO is published in the 1985 Winter issue.

46 Published by Lloyd's of London Press Ltd. In the introduction he wrote: *An attorney will not always win his case. How could he? He is not expected to. It will not be held against him unless it happens because he had missed a time bar. To avoid that calamity in international maritime affairs, the Comité Maritime International thought it wise to endeavour to show what the respective time bar rules are in various countries and how they work. To that end a questionnaire was prepared and sent to the various National Associations.*

A second edition followed in 1993, edited by Francesco Berlingieri, with a foreword of Allan Philip.

study again. A Sub-Committee was, therefore, set up under the chairmanship of Jean Warot, with Patrick Griggs acting as Secretary[47].

It was also considered whether waybills could be adopted to fulfil the same functions as bills of lading and the *ad hoc* International Working Group, chaired by Kurt Grönfors, was requested to study the possibility of a transferable sea waybill.

In 1984 the CMI lost one of its great friends: Senior Vice President Arthur M. Boal[48].

1985 is remembered for the XXXIII CMI Conference in Portugal. It was organized in a splendid way by the Comissão de Direito Maritimo Internacional, thanks to the efforts of its President José Joaquim de Almeida Borges and of the Organizing Committee chaired by Vice-Admiral J.P. Bustorff Guerra, assisted by Jan Ramberg and Henri Voet. The venue of the Conference was the beautiful Hotel Ritz in Lisbon. After the opening speeches of the President of the Portuguese MLA, of the President of the CMI and of the President of the Portuguese Republic, General António dos Santos Ramalho Eanes, the two subjects on the Agenda were considered in the Working Sessions[49]. As a result of the preparatory work done by the two International Sub-Committees, the Conference succeeded in preparing revised texts of the 1967 Brussels Convention on Maritime Liens and Mortgages/Hypothecs and of the 1952 Brussels Convention on Arrest of Ships, which were approved by the Assembly[50]

---

47 The report is published in News Letter of May 1985.

48 The President of the CMI remembered him (1889-1984) in the News Letter of October 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 would 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.*

49 The Conference was attended by delegates from 37 NMLAs: Argentina, Australia and New Zealand, Belgium, Brazil, Bulgaria, Bundersrepublik Deutschland, Canada, Chile, China, Colombia, Czechoslovakia, Denmark, Deutsche Demokratische Republik, Finland, France, Great Britain, Greece, India, Ireland, Israel, Italy, Japan, Mexico, Nigeria, Norway, Panama, Perù, Poland, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, The Netherlands, USA, USSR, Venezuela and Yugoslavia. In 1985 the Member Associations included also Costa Rica, Ireland, Korea and Philippines, for a total 41.

50 The Assembly proceeded also to elect with acclamation the CMI Officers for the subsequent three years. The President: Francesco Berlingieri; the Vice-Presidents: William R.A. Birch Reynardson,

and then sent to IMO and UNCTAD for their consideration. The works also included the subjects of the Assessment of Damages in Collision cases and of Sea Waybills[51]. The Conference was closed with a speech delivered by Mario Ferreira Bastos Raposo, the Portuguese Minister of Justice and Titulary Member of the CMI.

1985 is also significant for the setting up of the CMI Charitable Trust. It was an idea of William R.A. Birch Reynardson. The Trust Instrument was established on 20 November 1985 between the Executive Council of one part and Francesco Berlingieri, Sir John F. Donaldson, William R.A. Birch Reynardson, Henri Voet and J. Niall McGovern as Trustees of the other part. Funds were collected from maritime lawyers, insurance companies and P&I Clubs for the purpose of advancing and promoting charitable objects or purposes[52]. William R.A. Birch Reynardson was particularly active in raising funds through his many contacts in the insurance world[53].

Nicholas J. Healy, Anatoliy Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh, Jean Warot; the Secretary General Administrative and Treasurer: Henri Voet; the Members of the Executive Council: Hrvoje Kacic, Allan Philip, Jan C. Schultsz, Lionel Tricot, Norbert Trotz, Jacques Villeneau; the Administrative Office: Firme Henri Voet-Genicot.

51 The documents of the Conference are in CMI Yearbook 1985, Lisbon I and II. A report on the outcome of the Conference and on the works in progress is published in the News Letter, issue of Summer 1985. Delegates enjoyed tasty bacalhau dishes and, in addition to the enchanting Lisbon, had the opportunity to visit the beautiful surroundings: Estoril, a luxury destination famed to have been the home of royal families, Cascais, a premier holiday destination with beautiful beaches, and Sintra, a residence of the Portuguese royalty, in a green mountainscape of palaces, country estates and castles.

52 Section 4 of the Trust Instrument (Yearbook 1986-1987, p. 20) listed the following charitable purposes: *(1) The Trustees shall stand possessed of the Trust Fund and the income thereof upon trust to apply the same (without distinction between capital and income) for the advancement and promotion of the following charitable objects or purposes respectively in such manner as they shall in their absolute discretion from time to time think fit: (a) the advancement of legal education for the public benefit; (b) the advancement and promotion of research and study in the field of comparative law and international marine and commercial law and the publication of the results of such research. (2) With a view to advancing the objects hereinbefore declared the Trustees shall have power to apply the Trust Fund and the income thereof in or towards or in connection with all or any of the following: (a) publishing and disseminating the results of study and research; (b) sponsoring or conducting seminars or conferences of persons from all parts of the world for the discussion of any aspects of the subjects hereinbefore mentioned; (c) granting moneys to other persons or bodies engaged in such research or study as aforesaid. (3) Notwithstanding anything hereinbefore in this Clause contained the Trustees shall at any time and from time to time be entitled to apply all or any of the capital or income of the Trust Fund to or for such other charitable objects or purposes as they shall in their absolute discretion from time to time think fit.*

53 From his Eulogy by Tom Birch Reynardson, Yearbook 2017-2018: *He was able to go round his many City contacts persuading them to contribute to the Trust and this is now a thriving fund which encourages young students to develop their knowledge of maritime law and has supported the CMI in some of its academic endeavours. The Trust awards a prize to the best IMLI student and thereby secures the close relationship between the CMI and the Institute of Maritime Law in Malta. Bill was made an honorary Doctor of Law by IMLI in 1995.*

The CMI activities in 1985 were concluded with the second China Seminar, held in Xiamen from 2 to 6 December 1985[54].

6. From 1986 to 1990 – The XXXIV Paris Conference

In 1986 another ESCAP Seminar was organized. It took place in Quing Dao from 14 to 18 July and Alex L. Parks of the USMLA[55], Edgar Gold, a Vice President of the Canadian MLA and Professor Piet Jan Slot gave lectures on the Law of Towage, the Regulation of Maritime Transport and Marine Pollution.

That same year the CMI and the Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany lost Hans-Georg Röhreke[56].

The Working Group on Compensation for Damages in Collision Cases, chaired by Jean Warot, completed the work started at Lisbon and a set of Rules covering all aspects of collision damages was prepared: The Lisbon Rules[57]. The Rules were accepted by the Assembly of the CMI which met in Brussels on 11 April and it was decided that the Rules should be made available to the shipping community for voluntary adoption.

Progress was made at IMO with the Montreal Draft Convention on Salvage. Although the Legal Committee made certain amendments, its final draft was very much like the Montreal one. Upon completing its work, at the 58th Session held from 12 to 16 October 1987 the IMO's Legal Committee decided to recommend that a Diplomatic Conference should be held at IMO in April 1989 to agree a new Salvage Convention.

On the 21 November 1986 the CMI suffered the loss of its Honorary Vice President Kaj Pineus. He had made a great contribution to the work of the CMI and to unification of maritime law since 1947 when he attended the XXth CMI Conference in Antwerp[58].

The fourth and final ESCAP Seminar took place in Shanghai from 26 to 30 October 1987, with David Steel Q.C., Gordon W. Paulsen, Jan C. Schultsz

---

54 Lectures on Collision, Safety of Navigation, Salvage and Limitation of Liability were made by the President of the CMI, by the Honorary Vice President Kaj Pineus, by a member of the Executive Council, Jan C. Schultsz and by Professor Piet Jan Slot.

55 Author of the Law of Tug Towage and Pilotage, II ed., 1982.

56 A gentleman, a devoted friend of the CMI, an eminent jurist and very active as member of the Bureau Permanent and of the Executive Council. An article in memoriam is in CMI News Letter of Winter 1986.

57 In News Letters Spring and Autumn 1987.

58 His obituary, by the President of the CMI, by Jan Ramberg and by Henri Voet is published in the News Letter of Autumn 1986.

and Professor Piet Jan Slot speaking on Shipbuilding, Sale of Ships and Special Maritime Procedures.

Worth mentioning is also that an Assembly took place in Sevilla on 19 to 21 October 1987, which was attended by the Maritime Law Associations of the Spanish and Portuguese speaking countries. In the presence of the President of the CMI, the Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Maritimo was constituted, with the object of furthering the development and the unification of maritime law in the Hispano-Luso-American areas[59].

A new compendium was published in 1987 of International Conventions of Maritime Law. It contained the text, in the French and English languages, of 16 Conventions on Maritime Law for which the Belgian Government is depositary and which had been drawn up in Brussels since 1910 by the Diplomatic Conferences on Maritime Law, and also the text, in the French and English languages, of 9 Private Maritime Law Conventions of which IMO and bodies of the United Nations are depositaries. The English versions of the Conventions of 1910, 1924 and 1926 were merely free translations, the original of such Conventions having been drafted solely in the French language[60].

The 90th year of the CMI was nicely concluded with a Colloquium on Protection against Insolvency in Maritime Law, organized at the Maritime Law Center of the Tulane Law School in New Orleans from 9 to 12 November. Opened by the President of the CMI, after a key note speech by Jan C. Schultsz speakers[61] addressed the protection of Mortgagee's Banks, Lessors, Shipbuilders, Repairers and Shipowners, and the Financial Crises in Shipping.

---

59 At the closing session of the Assembly, the President of the CMI, in welcoming the constitution of the Instituto, expressed the wish that it would act as a vehicle for the transmission to the CMI of the points of view of the Member Associations on the issues at any time under consideration by the CMI.

60 A first brochure, containing the texts of the Conventions on Maritime Law until that on Liability of Operators of Nuclear Ships and Additional Protocol of 25 May 1962, was edited in 1964 by the Ministere des Affaires Entrangeres et du Commerce Exterior de Belgique. A second Edition followed in 1976, published by the CMI, which included 21 International Conventions, the last one being that on Limitation of Shipowners Liability, 1976.

61 Graeme Bowtle, Emery Harper, Roger Wilman, Jeremy Baer, Richard Barnett, Ralf Richter, Takeo Kubota, Ole Lund and John Honour. The issues were then deepened by four Working Groups, chaired by Jean Warot, Nicholas J. Healy, Jan Ramberg and William R.A. Birch Reynardson. Over one hundred participants from many Member Associations attended, enjoying the southern charm, the music, the creole and cajun cuisine and famous cocktails like the Sazerac, the Ramos gin fizz, the Hurricane, the Creole Bloody Mary, the Vieux Carrè, the New Orleans Martini, customized with a drop of Pernod, enjoyable in many famous places like Brennans, Antoine's, the Court of two Sisters.

The 1988 Assembly took place in Brussels at the Hilton Hotel on the 22 April. Upon the proposal of Senior Vice President Jean Warot, supported by Vice President William R.A. Birch Reynardson, Francesco Berlingieri was re-elected President by acclamation[62]. Among the issues considered by the Assembly, there were the Implementation of International Conventions, addressed in a Questionnaire, and (covered by another Questionnaire) the interpretation of International Conventions. Reports were made on the subject of Sea Waybills and of the distribution of risks in the Carriage of Goods. It was then agreed to proceed with the study of bare boat chartering and the Draft Convention on International Financial Leasing prepared by UNIDROIT was also considered. The issue was whether the UNIDROIT Convention should apply to ships. In fact the Draft had some provisions regarding ships. Given that the contracts relating to ships are different from those for goods, it was felt that the Convention should not apply to ships. However Allan Philip agreed to attend, as a CMI Observer, the Diplomatic Conference at Ottawa in May 1988 to which the Convention was to be submitted for adoption.

On the 11 December 1988 the CMI suffered the loss of Nagendra Singh, one of its Vice Presidents and President of the Indian MLA[63].

The growing interest in bareboat charter-parties, particularly in the context of financing of shipbuilding, persuaded the Executive Council to hold a Seminar on that topic. It was held on the 5 and 6 April 1989 at Knokke le Zoute, in Belgium[64]. A forum discussion was organized on various aspects of bareboat chartering, including the applicable law, its main characteristics and purposes, chartering in and out and registration with reference to the consequences thereof, particularly in respect of mortgages, hypothecs and other charges, and the law regarding the nationality of crew members. The Seminar was chaired by

---

62 In compliance with the Rules for the election of the Officers of the CMI, the President's proposal for re-election of Vice Presidents Nicholas J. Healy, Anatoly Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, Josè Domingo Ray, Nagendra Singh and Jean Warot was accepted as well as the suggestion to name two further Vice Presidents: Allan Philip and Jan C. Schultsz, due to the increasing amount of work. Also the proposal for re-election as Secretary General Executive of Jan Ramberg and as Secretary General Administrative and Treasurer of Henri Voet was unanimously accepted. In pursuance to the proposals made by the Nominating Committee and in order to favor at the same time the continuity and the renewal, Lionel Tricot, Norbert Trotz and Jacques Villeneau were nominated for re-election as members of the Executive Council, whilst Josè L. Goñi, Ole Lund and William Tetley were nominated for election. All nominees were elected by acclamation.

63 One of its most and authoritative Members, a Vice President since 1974 and always a great supporter of unification of maritime law.

64 A charming seaside resort, known for its beaches. The Seminar and the 1989 Assembly took place at the Hotel La Reserve. Participants enjoyed also the enchanting Bruges, only 20 minutes far away, one of the best preserved medieval towns in Europe.

the President of the CMI, with Vice President William R.A. Birch Reynardson acting as Rapporteur.

The 1989 Assembly, convened on the 7 April, thanked Claude Boquin, the President of the French MLA for the preparation of the XXXIV CMI Conference in Paris in 1990, with the Executive Council suggesting the subjects for discussion. The Assembly accepted with acclamation the proposal of the Nominating Committee to nominate Frank L. Wiswall jr. as a new member of the Executive Council. The President then informed the Assembly that the International Maritime Law Institute – IMLI had been set up by the IMO in Malta. The purpose of the Institute would be to provide education, particularly to students from developing countries at a post-graduate level, covering public as well as private maritime law.

That month the Diplomatic Conference on Salvage, held at the head offices of IMO, agreed the final text of the 1989 Salvage Convention[65].

In 1990 the idea of the President of the CMI to prepare a Digest of maritime jurisprudence on maritime law conventions was eventually realized. The purpose was to make available to judges, lawyers, academics and to the industry, judgments from Courts situated in as many countries as possible on the interpretation of maritime conventions, in the hope that it would contribute to their uniform interpretation. It was structured with reference to each Convention and then, for each Convention, to individual subjects, listed in an alphabetical order, and to the relevant article. For each judgment mention was made of the country, the judicial authority, the date of the judgment, the names of the parties and the journal where the judgment had been published[66].

With regard to international conventions, the limits of liability of the 1974 Athens Convention were considered too low. The Legal Committee of IMO therefore recommended their increase and prepared a draft Protocol which was submitted for approval to the International Conference convened in London from 26 to 29 March 1990[67].

The XXXIV CMI Conference was held in Paris from 24 to 29 June 1990, the venue being the opulent Grand Hotel, built in 1860[68]. It was beautifully organized by the French MLA, whose President Claude Boquin, Honorary President Jean Warot, Vice President Alain Tinayre, General Secretary M. Pierre Dardelet and Treasurer Jean-Serge Rohart were among the Officers of

65 A relating report by Bent Nielsen may be found in the News Letter of Autumn 1989.
66 The first Digest is published in News Letter of March 1990.
67 News Letter September 1990.
68 A report in D.M.F., 1990, p. 517.

the Conference[69]. The subjects dealt with were the uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea in the 1990's, the CMI Uniform Rules for Sea Waybills, the Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit and the Revision of Rule VI of the York-Antwerp Rules 1974. At the opening ceremony in the magnificent Golden Salon, decorated by Charles Garnier in the Napoleon III style, the architect of the Opera House, known also as Palais Garnier, speeches were made by the Presidents of the CMI[70] and of the French MLA[71] and by M. Jacques

---

69 Delegates from 41 National Associations attended: Argentina, Australia and New Zealand, Belgium, Brazil, Bundersrepublik Deutschland, Canada, Chile, China, Colombia, Czechoslovakia, Denmark, Deutsche Demokratische Republik, Egypt, Finland, France, Greece, India, Indonesia, Ireland, Israel, Italy, Japan, Jugoslavia, Korea, Maroc, Mexico, Nigeria, Norway, Peru, Panama, Poland, Portugal, Senegal, Spain, Sweden, Switzerland, The Netherlands, United Kingdom, U.S.A., U.S.S.R, Venezuela, with IMO, UNCITRAL, UNCTAD and BIMCO among the Observers.

70 *Monsieur le Ministre, Monsieur le Président de l'Association Française de Droit Maritime, Mesdames, Messieurs, présider une conférence du CMI à Paris, après M. Lyon-Caen en 1900, M. Paul Govare en 1921 et M. Riper en 1937 est, pour moi, un très grand honneur. Reveiner à Paris une fois de plus est, pour moi, un très grand plaisir. A l'ordre du jour de cette XXXIV^eme^ Conférence du CMI figurant quatre suites à la fois très importants et très intéressants. Permettez-moi de dire quelques mots à propos de chacun d'eux.*

71 *Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdemoiselles, Mesdames, Messieurs, après l'exposé de notre Président, je n'aurai pas l'outrecuidance de vous parler de droit maritime. Je préfère, si vous le voulez bien, vous parler des Conférences du Comité Maritime International qui se sont tenues à Paris depuis très exactement 90 ans… Le Congrès International de Droit Maritime de Paris, en 1900, coïncidait avec l'Exposition Universelle. Ce congrès se tint au Palais des Congrès de l'Exposition les 1er, 2 et 3 octobre, sous la présidence de Monsieur Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Professeur de Droit, qui remplaça Maître Marais, Président de l'Association Française du Droit Maritime, empêché au dernier moment. En 1900 comme aujourd'hui, ce fut l'Association Française qui avait pris la charge d'organiser le congrès du point de vue matériel. La Commission d'organisation comprenait un professeur de droit, 7 avocats, un représentant des Assureurs et deux représentants des Armateurs. Comme aujourd'hui encore, c'est sous la direction du Comitè Maritime International quele congrès devait se tenir, le Président du CMI étant Monsieur Beernaert et le Secrétaire Général Monsieur Louis Franck […] Nous sommes maintenant en 1911 et le CMI se réunit de nouveau à Paris, mais on ne parle plus de congrès mais de Conférence et les travaux durent 5 jours au leude 3 en 1900. La Conférence se tient dans les locaux de la Chambre de Commerce, sous la présidence d'honneur du Ministre des Affaires Etrangères, de la marine et du Commerce, le Président du CMI étant toujours Monsieur Beernaert et le Secrétaire Général Monsieur Louis Franck, tandis que le Président de l'Association Française était Maître Paul Govare. […] Les années passent et en mai 1937, le CMI retrouve Paris pour sa XIXème Conférence. La séance inaugurale eut lieu de nouveau à l'hôtel de la Chambre de Commerce de Paris, place de la Bourse. Monsieur Paul Bastid, Ministre du Commerce et également Professeur de Droit, présidait cette séance, Monsieur Louis Frank qui devait décéder le 31 décembre de la même année, étant Président du CMI et le Professeur Georges Ripert Président de l'Association Française du Droit Maritime. Il est intéressant de noter qu'assistait également à la conférence Monsieur Millerand, que nous avions déjà vu 37 ans plus tôt Président d'Honneur à la conférence del 1900. Entretemps du reste, il avait été Président de la République. Belle santé, belle réussite et belle passion pour le droit maritime! Je signale dans le même ordre d'idée que le Professeur Francesco Berlingieri que nous avions rencontré en 1900 à la IVème Conférence, se trouvait également à paris en 1911 à la X^éme^ Conférence et en 1937 à la XIX^éme^!.*

Mellick, the Minister for the Sea[72]. The working Sessions proved to be very interesting. With regard to uniformity relating to carriage of goods by sea[73], the Conference considered that the issue of the identity of the carrier and the right of action against the performing carrier should be subject to uniform regulation, with the contracting carrier and the performing carrier being held jointly and severally liable. The right of action had to be the same of that applicable to the contracting carrier. As to contracts and documents, it was thought that the uniform legal regime should apply to all contracts of carriage, irrespective of the type of document issued. In relation to deck cargo, it was observed that the lack of any regulation was unsatisfactory and the action to be taken was outlined. As to the period of application, the idea was that it should coincide with that of the responsibility of the carrier, without extension beyond the port limits. The exemption from the liability regime was generally considered satisfactory whilst, as regard limits of liability, a better definition of "unit" was required if the package or unit limitation was to be retained. Finally, as to deviation, it was considered to extend the scope of its provision to salvage in all navigable waters whilst, as to delay, the general view was that the Rules should be extended to cover it in all its types, including liability for pure financial loss[74]. On the subject

---

72 *Monsieur le Président Berlingieri, Monsieur le Président Boquin, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, comme vous l'avez rappelé, Monsieur le Président Boquin, la tenue à Paris de la conférence du Comité Maritime International est un évènement. C'est un plaisir pour le ministre de la Mer que je suis de voir rassemblés autant d'éminents juristes experts en droit maritime venant de tous les pays. Les maritimistes que vous êtes se sont donc attachés à la recherche de l'unification des règles de droit privé en limitant l'unilatéralisme si préjudiciable au commerce facilitant ainsi les échanges par voie de mer donc la richesse des nations. C'est pourquoi je suis d'avis que les travaux que vous entreprenez sont utiles au développement mondial.*

73 The question whether the problem of uniformity of the law of the Carriage of Goods by Sea should be placed on the Agenda of the Conference was considered by the 1988 CMI Assembly. A Questionnaire was circulated and a first meeting of the International Sub-Committee, chaired by Francesco Berlingieri, was held in Knokke Zoute the 4 April 1989. There was consensus that the study should be based upon the Hague-Visby Rules and certain areas were identified, with the Sub Committee meeting again in London 4 and 5 September 1989 and in Paris the 17 and 18 January 1990. The decision to embark upon a study of a legal regime which has been in existence for a long time and whose rules have been thoroughly analysed, and to place it on the Agenda of the Conference was taken, as the last time the Hague Rules were studied was in 1963 at the Stockholm Conference, when the draft of the Visby Protocol was approved. It was also thought that the substantial changes in the transportation technique and in the contractual documents, as well as the approval of the 1972 Hamburg Rules were requiring attempts to solve the problems of interpretation of controversial provisions with a view to produce greater uniformity. It was considered that a decision on the advisability to draft uniform rules was to be taken at the Conference.

74 A draft of uniform rules for voluntary adoption was submitted to the conference by the French MLA. Although the draft expressed principles worthy of consideration it was observed that rules for voluntary adoption would not foster greater uniformity.

of the York-Antwerp Rules[75], amendments were made to Rule VI, with a proposal that the new text be referred to as the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990. The draft of the International Sub-Committee on the CMI Uniform Rules for Sea Waybills[76] was examined and amendments were suggested as well as amendments to the CMI Rules for Electronic Bills of Lading[77]. The Working Sessions[78] were concluded with a lecture by Professor Norbert Trotz on Civil Liability for Oil Pollution Damages in the 1990's.

At the CMI Assembly, on 25 June 1990, an amendment to the Constitution was approved, limiting the number of Titulary Members to a maximum of twenty one per Member Association. The documents approved at the Conference were adopted and new CMI events were planned. Francesco Berlingieri announced that he would not be available for re-election at the 1991 Assembly and, with regard to the procedure used for the election of the President of the CMI, it was decided that the President should consult with the National Associations, with their replies to be given before 30 October 1990 and the Executive Council then acting as Nominating Committee.

Still in 1990, and subsequent to a Resolution adopted by IMO in 1989, in response to pollution incidents resulting from tankers and off shore installations, the IMO Assembly decided to convene an International Conference to adopt an

---

75 The 1989 Salvage Convention contains the concept of special compensation (art. 14) to which a salvor is entitled in circumstances where the salvage operations are carried in respect to a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment but has failed to earn a reward. Attachment 2 to the Convention requests the Secretary General of IMO to take steps to ensure the speedy amendment of the York Antwerp Rules 1974 as the payments made pursuant to article 14 are not intended to be allowed in general average. In furtherance of such request IMO asked the CMI to take steps to consider the action required to amend the York Antwerp Rules 1974. A Working Group was therefore established, under the chairmanship of Andrew Taylor, who prepared a Report and a Questionnaire. An International Sub-Committee was then constituted and it was agreed for the amendment to Rule VI of the York Antwerp Rules 1974 to make it clear that the special compensation should not be included in general average.

76 The subject was examined by and International Sub-Committee chaired by Lord Justice Anthony Lloyd. At the 1983 Colloquium in Venice it was concluded that uniform rules for incorporation in sea waybills should be prepared as a negotiable instrument was not always required. After discussion at CMI 1985 Lisbon and the circulation of a Questionnaire and various meetings of the International Sub-Committee in London, a final draft of Rules was prepared to be given consideration in Paris.

77 Separately from the particular problems connected with the use of sea waybills instead of bills of lading, the related issue of the replacement of bills of lading by electronic data interchange (EDI) messages was analyzed. An *ad hoc* international Sub-Committee was set up, chaired by Jan Ramberg, which held its first meeting in London on the 31 May 1989. Rules were drafted, contemplating *inter alia* that the carrier, upon receipt of the goods, must give a secret code to the shipper and undertake only to accept instructions with respect to the goods by reference to the secret code. At destination the carrier is to deliver the cargo only to a party disclosing the secret code.

78 The Agenda and the documents of the Conference are in CMI Yearbooks, Paris I and II.

ad hoc Convention. The Conference was held at IMO from 19 to 30 November 1990 and adopted the International Convention on Oil Preparedness, Response and Co-operation 1990[79].

In 1991 the ExCo met in Brussels on the 11 April[80] and the 1991 Assembly was convened the following day. The venue was the Hotel Amigo, next to the Grand Place, one of the most memorable squares in Europe, surrounded by impressive baroque guild halls. ExCo's meetings in Brusseles were usually held at the Brussel's Hilton. However that year there was a specific reason to have the location changed. A farewell dinner was organized by the CMI Officers at the historical Maison du Cygne, a jewel of the Grand Place, in honour of Francesco Berlingieri in stepping down from the CMI Presidency[81].

7. Allan Philip President, the 1992 Constitution and the Genoa Seminars

At the Assembly on the following day, Professor Allan Philip, one of the Vice Presidents, was with acclamation elected as President of the CMI. He expressed his deep gratitude to Francesco Berlingieri for his exclusive and outstanding work for the CMI during his 15 years Presidency and suggested to the Assembly that he be elected President of Honour of the CMI. The suggestion was accepted by the Assembly with acclamation[82].

J. Niall McGovern, Nicholas J. Healy, Walter Müller, José Domingo Ray and Jean Warot, who had rendered to the CMI great services and acted as Vice-Presidents for long periods of time, were with acclamation elected as Honorary

---

79 News Letter of March 1991.

80 That day, around 12:30 p.m. the VLCC *Haven*, Cypriot flag, whilst performing unloading operations at a floating platform off the Genoa oil terminal, suffered an explosion and caught fire. Five crew members including the master were killed and the resulting breaches in the hull released some 35.000 tons of heavy crude oil, the greatest oil pollution incident in the Mediterranean. The vision from the plane when taking off from Genoa to Brussels in the early afternoon that day was impressive. The day before the worst maritime catastrophe occurred in Italian waters in peacetime, when the car ferry *Moby Prince* collided with the tanker *Agip Abruzzo* at the harbour entrance of Livorno. The collision sparked a fire which claimed the lives of 140 passengers and crew members.

81 On the occasion he was presented with an antique Victorian silver saucepan. In fact he enjoyed cooking and il aimait beacoup la cousine française. It had the following dedication: *To Francesco Berlingieri from the Vice Presidents, Members of the Executive Council and the Officers of the Comité Maritime International with gratitude and affection on his retirement as President. April 1991*

82 Francesco Berlingieri was given by the National Associations a beautiful gift consisting of a silver desk inkwell tray, with silver candle holders, bearing the following dedication: *Presented to FRANCESCO BERLINGIERI President 1976-1991 of the Comité Maritime International by the National Associations In recognition of his outstanding term of Office. On his retirement April 1991.*

Vice-Presidents. As Vice-Presidents were elected, with acclamation, William R.A. Birch Reynardson, Eugenio Cornejo, Anatoly Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg and William Tetley. Henri Voet was with acclamation elected as Secretary General Administrative and Treasurer and Norbert Trotz was with acclamation elected as Secretary General Executive. The following were with acclamation elected as Members of the Executive Council: José Luis Gõni, Patrick J.S. Griggs, Etienne Gutt, Rolf Herber, Pierre Latron and Frank L. Wiswall jr.[83] A Working Group was set up to study revisions to the Constitution and two Seminars were planned to take place in Genoa in 1992.

The 8 May 1992 the University of Antwerp awarded Francesco Berlingieri a Doctorate *honorins causa* in law[84]. His exceptional merits as President of the CMI were acknowledged in the town of the foundation of the CMI, the birth place of Presidents Louis Franck and Albert Lilar.

A successful Seminar took place in Genoa from 22 to 26 June 1992 on Current Issues of Maritime Transportation. It was jointly organized by the CMI and UNIDROIT under the auspices of Ente Colombo 92 on the occasion of the fifth centenary of the discovery of the Americas by Christopher Columbus, born in Genoa in 1451. Under the chairmanship of the President of Honour of the CMI three Panels of speakers, chaired by Professor Riccardo Monaco, the

---

83 The National Association Members of the CMI at the time were 48, with the following Presidents: Argentina, José Domingo Ray; Australia and New Zealand, R. Salter; Belgium, Roger Roland; Brazil, Luiz Antônio Severo da Costa; Bulgaria, Ivan Vladimirov Ivanov; Canada, W. David Angus; Chile, Eugenio Cornejo Fuller; China, Li Yumin; Colombia, Juan Manuel Prieto; Costarica, Tomás Federico Nassar Perez; Czechoslovakia, Jaroslav Jakubec; Denmark, Allan Philip; Egypt, Ahmed M. Effat; Finland, Nils-Gustaf Palmgren; France, Claude Boquin; Germany, Hans-Christian Albrecht; Greece, Antoine Antapassis; Hong Kong, Mark Roberts; India, Vasant J. Sheth; Indonesia, Chandra Motik Yusuf Djemat; Ireland, J. Niall McGovern; Island, Jón Finnbjörnsson; Israel, R. Wolfson; Italy, Francesco Berlingieri; Japan, Tsuneo Ohtori; Jugoslavia, Velimir Filipovic; Korea, Ju-Chan Sonn; Maroc, Mohammed Margaoui; Mexico, Ignacio L. Melo; Nigeria, Chris Ogunbanjo; Norway, Haakon Stang Lund; Panama, Dámaso Diaz Ducaza; Peru, Enrique Moncloa Diez Canseco; Philippines, Benjamin T. Bacorro; Poland, Michal Rzeszewicz; Portugal, José Joaquim de Almeida Borges; Senegal, El Hadji Mansour Tall; Spain, Alejandro Garcia Sedano; Sri Lanka, Yaseen Omar; Sweden, Jan Ramberg; Switzerland, Rudolf Th. Sarasin; The Netherlands, J. C. Schultsz; Turkey, Ergon Cetingil; United Kingdom, The Rt Hon. the Lord Donaldson; Uruguay, Ariosto González Cunarro; USA, Kenneth H. Volk; U.S.S.R., Anatoly Lazarevitch Kolodkin; Venezuela, Wagner Ulloa.

84 On that occasion and upon invitation of the Belgian MLA the President of Honour of the CMI made a presentation titled: *Uniformite du Droit Maritime. Quelques Problems*: *C'est avec un grand plaisir que j' ai accepté l'invitation de votre Association de donner une conference à l'occasion de la remise du diplôme par l'Université d'Anvers. J'ai choisi comme sujet de cette conference trois problèmes de caractère general que, à mon avis, ont considérable importance dans le domaine de l'unification du droit maritime. Il s'agit des règles relatives à la mise en vigueur des conventions internationals de droit maritime, des règles relatives au champ d'application de ces conventions et, enfin, des problems relatifs à la modification du droit uniforme*. The full text of the presentation is published in *Il Diritto Marittimo*, 1992, p. 796.

President of UNIDROIT, by Professor Michael J. Bonnel and by the President of the CMI, considered issues relating to the prospects for the 21st Century in the International Carriage of Goods by Sea, the New Trends and Developments in the Field of International Transport Law and the subject of Carriage of Goods by Charter Party[85].

The Assembly of the CMI followed on 27 June 1992. A number of amendments to the Constitution of 1981[86], as amended in 1990, were approved, including minor changes to art. 1. Art. 3 was added with the possibility for the Assembly to appoint Members Honoris Causa and to admit Temporary Members and International Organizations as Consultative Members. The contents of the Constitution was divided into Sections and in art. 6 it was expressly stated that the right to vote in the Assembly could not be delegated or exercised by proxy as it was proposed. Unlike the 1990 Constitution, it was provided for the President, the Vice Presidents (numbering two) and the Executive Councillors to be elected for a term of four years, with possibility to be eligible for election for one additional term. Specific Sections dealt with the composition, functions and quorum of the Executive Council, with International Conferences, with Finance, including provisions for arrears of contributions, and with the election of the Officers. A review was made of the studies in progress, including Environmental Law issues, the York Antwerp Rules, Offshore Mobile Craft, Bareboat Charter registration and Charter parties / Laytime Definitions, whilst Francesco Berlingieri accepted the responsibility to consider the reorganization of the CMI publications.

Another Seminar was held in Genoa from 21 to 25 September 1992, devoted to the issues of Liability for Pollution Damages and the Legal Assessment of Damages to the Marine Environment[87].

All the CMI was greatly saddened to learn of the death, on 3 November 1992, of a beloved friend, Elliot B. Nixon[88].

---

85 The proceedings are published in *Il Diritto Marittimo*, 1992, p. 919.

86 The text of the new Constitution is published in CMI Yearbook 1992.

87 The proceedings of the Seminar are published in CMI News Letter n. 3 / 1992.

88 Although not an Exco Member, he was so significant to the CMI, having always passionately attended all the various events. He was an outstanding authority on admiralty law and a close friend to Francesco Berlingieri. They first met in 1956 when they were representing the Italian Line on the *Andrea Doria – Stockholm* collision litigation. Elliot also much contributed to the activities of the USMLA and to *American Maritime Cases* as Editor in Chief. The pleasure to meet him was always unique, as he was able to transmit his interests and enthusiasm in an universe of things, from literature to art, from music to history. Moving articles in his memoriam by Kenneth H. Volk, immediate past President of the USMLA and William Tetley, a Vice President of the CMI, are published in *American Maritime Cases*, January 1993, p. 1.

The IMO Conference held from 23 to 27 November adopted new Protocols to the CLC 1969 and the Fund Convention 1971. In addition, five Resolutions, designed to facilitate the interpretation and the entry into force of the new 1992 Protocols, were also passed. In 1984 similar Protocols were approved as a response to concerns by a number of States that the compensation limits were no longer adequate and thus required to be increased. In the new regime the limitation amounts were doubled. However, with reference to the recent explosion of the tanker *Haven*, the Italian delegation expressed concern that in the most catastrophic incidents damages could well be far beyond the new limits[89].

8. Sydney 1994 and so much other following

On 27 January 1993 Francesco Berlingieri, the President of Honour of the CMI, became an Honorary Officer of the Most Excellent Order of the British Empire in a ceremony presided over by the Lord Chancellor, Lord Mackay[90].

The XXXV CMI Conference took place in the beautiful city of Sydney at the Sheraton Wentworth Hotel from 2 to 7 October 1994. All delegates were grateful to the Organising Committee, chaired by the then President of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand, Stuart Hetherington, who made it possible for those attending to enjoy Sydney, its environs and a Country so rich of culture and wonders. The opening ceremony took place at

---

89 The new Protocols also amended the conditions for the entry into force of the 1984 Protocols to the Conventions. The Protocol to the Civil Liability Convention was now to enter into force twelve months after being accepted by ten States, including four with not less than one million units of gross tanker tonnage. Pursuant to the 1984 Protocol, the number of States with not less than one million tanker tonnage was six. The Protocol to the Fund Convention was to enter into force after being accepted by eight States that have imported 450 million (in lieu of 600 million) tons of contributing oil.

90 With the following citation: *You have achieved great distinction in the field of maritime law over many years. This has been widely recognised in the appointments which you have held in both national and international organizations connected with maritime law. Your association for example with the Comité Maritime International dates back to the 1950's and you served as President for five successive terms from 1976. Your contribution to maritime law has been recognized by other countries. In 1977 you were elected an Honorary Member of the United States Maritime Law Association, in 1981 you were elected an Honorary Member of the Canadian Bar Association, and in 1984 you were made an Honorary Proctor in Admiralty by the Maritime Law Association of the United States. Your association with this country is no less distinguished. You were elected a Member of the Commercial Court Users' Committee in 1977 and your service on that body has been greatly valued. It is in recognition of the valuable service rendered to British Maritime legal interests, Professor Francesco Berlingieri, that Her Majesty The Queen has appointed you to be an honorary officer of the Most Excellent Order of the British Empire. It is with great pleasure that, on her Majesty's behalf, I present you with the Badge of the Order. May I congratulate you and offer you my best wishes for continued success.*

the splendid Opera House Concert Hall[91], with welcome speeches by President Allan Philip, proudly mentioning that the Concert Hall was designed by the Danish architect Jørn Utzon, and summarizing the items in the Agenda, and by Stuart Hetherington. In his speech of welcome he reminded delegates that when the first Governor of Australia, Captain Arthur Philip, arrived in Australia with the First Fleet, he reported back that Sydney Harbour, where he had taken the Fleet shortly after arrival in Botany Bay, was a magnificent harbour that could accommodate 1000 sail of the line. A speech followed by the Honourable Murray Gleeson Q.C., Chief Justice of New South Wales, who formally opened the Conference and reminded delegates of decisions, which had emanated from Australian Courts, and the Privy Council which arose from casualties and claims that had taken place on the harbour, not far from the Opera House. Appreciation for their invitations to attend the Conference was expressed by the Observers from IMO, the UNCTAD and IOPC Fund, Gaetano Librando, Mahin Faghfouri and Måns Jacobsson[92].

The working programme consisted of discussions in Committees, on Assessment of claims for Pollution Damages, on Off-Shore Mobile Craft and on General Average. The first Committee, chaired by Norbert Trotz, considered the aspects of recoverability of damages for economic loss, of damage to the environment and restoration and clean-up and those relating to preventive measures. Guidelines were drafted to promote a uniform treatment internationally of claims for oil pollution damage, with the Conference adopting a resolution recommending their dissemination and application. The Second Committee, chaired by Frode Ringdal, at the request of the IMO Legal Committee, reviewed the Rio Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft in light of subsequent developments, and the Conference unanimously adopted an updated version of the work produced at the 1977 CMI Conference, in accordance with the IMO terms of reference. The third Committee, chaired by David W. Taylor and Rapporteur Bent Nielsen, considered the provisions of the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, which resulted in the York-

---

91 One of the most famous and distinctive buildings in the world and a masterpiece of 20th century architecture.

92 357 delegates and 153 accompanying persons attended, on behalf of 39 National Association: Australia and New Zealand, Belgium, Brazil, Canada, Chile, China, Colombia, Croatia, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Hong Kong, Indonesia, Ireland, Italy, Japan, Korea, Malaysia, Mexico, Morocco, Nigeria, Norway, Panama, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Singapore, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, The Netherlands, United Kingdom, USA, USSR, Venezuela. The opening ceremony included the world famous Bangarra Dance Company who performed a "Welcome to country". The delegates and partners were also entertained by the Sydney Youth Orchestra to a rousing rendition of Ravel's Boléro.

Antwerp Rules Sydney 1994. Special Sessions of Working Groups were devoted to addressing the issue of Third Party Liability and Classification Societies, with Patrick J.S. Griggs and Frank W. Wiswall jr. as respective Chairmen. Papers were then presented during the course of a Seminar on Marine Insurance on the subject: *Is the Doctrine of Utmost Good Faith Out of Date?* by Patrick J.S. Griggs, the Honourable Justice Kirby, Jean-Serge Rohart and Graydon Staring[93].

The Assembly on 8 October 1994 remembered Elliot B. Nixon and other friends of the CMI, including Lord Devlin, Jan C. Schultsz and Jean Warot who had passed away[94]. New members of the Executive Council were elected[95]. A report was presented on the work of the Executive Council regarding the Hague-Visby Rules / Hamburg Rules. The President informed the Assembly that the proliferation of international and national regimes was seriously affecting unification of the law relating to the liability arising out of the carriage of goods by sea. As a consequence the CMI took the initiative of considering possible remedies and a Questionnaire was therefore prepared, drafted by a Working Group consisting of Francesco Berlingieri, chairman, W. David Angus, Jean-Serge Rohart, Ron Salter and Frank L. Wiswall jr.[96].

As a consequence of the deposit of the 60th instrument of ratification or accession, the United Nations Convention on the Law of the Sea entered into

---

93 The reports, papers and documentation of the Conference are published in CMI News Letter n. 3/1994 and in CMI Yearbooks 1993 (Sydney 1) and 1994 (Sydney 2). The Social program nicely tailored by the Organising Committee included a Dinner Cruise in the beautiful Sydney Harbour, receptions at the Art Gallery, with a welcome by the Premier of New South Wales, and the Maritime Museum with relating cocktails. On the Wednesday break from the Conference the delegates enjoyed a train journey to the Blue Mountains where they were able to admire the panoramic views and engaged in a relaxed barbecue. The Gala Banquet was held at the historic and monumental Sydney Town Hall, built from 1868 to 1889 in the Grand Victorian Second Empire Style, where entertainment was provided by renowned trumpeter James Morrison.

94 Respectively a past President of the English MLA, the President of the Dutch MLA and a Vice President of the CMI and a Honorary President of the French MLA and a Honorary Vice President of the CMI.

95 President: Allan Philip; Vice-President for a two-years term: William R.A. Birch Reynardson; Vice President for a four-years term: Hisashi Tanikawa; Secretary General: Norbert Trotz; Treasurer: Henri Voet; Administrator: Leo Delwaide. For membership on the Executive Council for one-year term: Luis Cova Arria, Rolf Herber; for two-years terms: Patrick J.S. Griggs, Ron Salter; for three-year terms: W. David Angus, Karl-Johan Gombrii; for four-year terms: Jean-Serge Rohart, Frank L. Wiswall, jr. The President informed the Assembly that a number of Officers have not been re-elected due to the new rules of the Constitution limiting eligibility to two terms of four years and expressed the hope that they will still be available for further work within the CMI. The President thanked especially the past members of the Council: José Luis Goñi, Etienne Gutt, Pierre Latron and expressed thanks to the past Vice-Presidents Eugenio Cornejo, Anatoli Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg, William Tetley. His proposal to elect them Honorary Vice-Presidents of CMI was accepted by acclamation.

96 It is published, together with a synopsis of the replies, in News Letter 1/1995.

force on the 16 November 1994. None of the industrialized states featured amongst the 60 States which ratified. The reason for this was that not one of them accepted Part XI of the Convention, which seeks to create an expensive bureaucracy and an overly regulatory regime for deep-sea mining, below *…the sea bed ocean floor and subsoil thereof beyond the limits of national jurisdiction*.

On the 2 May 1995 Vice President William R.A. Birch Reynardson attended an Investiture Ceremony at Buckingham Palace, to receive, from Her Majesty the Queen, the insignia of a Commander of the Order of the British Empire for his services to maritime law.

In 1995 the CMI Assembly met on 20 May at the Hotel Amigo in Brussels. Norbert Trotz resigned as Secretary General, with the President taking the office *ad interim* until the next Assembly, whilst Leo Delwaide was welcomed as new Administrator and the nomination of Luis Cova Arria and R. Eric Japikse as Executive Councillors for a second 4 years term was approved.

Shortly before the Assembly, on 12 May 1995, and following the deposit of the 15th instrument of ratification, the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation entered into force, whilst on 30 May 1995 the requirements for the entry into force of the 1992 CLC and Fund Protocols were fulfilled[97].

The 1996 Assembly took place at the Hilton Hotel in Antwerp on the 13 April. Many International Organizations were welcomed as Consultative Members to the CMI[98]. Francesco Berlingieri reported on the work he had done in respect of

---

97 It is not a CMI event, however the 1995 Fall Meeting of the Maritime Law Association of the United States, the largest National Association as to number of members, and one of the oldest (it was established in 1899 like the Italian, Danish and Norwegian ones, whilst the Belgian MLA was founded in 1896, one year before the CMI, the French MLA in 1897 and the German MLA in 1898) is to be mentioned as one of the most successful events organized every year by a National Association. It was held at Kauai, Hawaii, from 16 to 21 October and was a tremendous success. It was attended by 600 Members and their guests, including Members of the judiciary of the United States and Australia and of the CMI Executive Council, including Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Patrick J.S. Griggs, Frank L. Wiswall jr. and their spouses, Anna, Nick, Marion and Libby. The topics discussed included possible amendments to the Carriage of Goods by Sea Act, a proposed Marine Insurance Act, Marine Financing Legislation and the CMI/UNCITRAL project on Electronic Bills of Lading. The meeting was enriched by the usual social events, sports activities and tours, and those attending remember a forceful demand of the Blue Hawaiian cocktail, a Piña Colada made with light rum, blue curaçao, pineapple, lemon juice and cream of coconut.

98 The relating suggestion was made by Frank L. Wiswall jr. to the Executive Council at its meeting of 1 December 1995 at the *Cavalry and Guards Club in London*. The International Organizations were the following: Inter-Governmental Organisations*: International Maritime Organization (IMO), International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), International Oil Pollution Compensation Fund (IOPCF), United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), United national Conference on Trade and Development (UNCTAD), United National for Ocean Affairs and Law of the Sea*

the Preparatory Works of the Hague-Visby Rules and of the Collision and Arrest Conventions which the Executive Council had decided should be published on the occasion of the Centenary Conference, to take place in Antwerp. Frank L. Wiswall jr. reported on the preparation of an updated history of the CMI and of a new edition of the Handbook containing all maritime law conventions.

The President then thanked William R.A. Birch Reynardson, who completed his second term as Vice President, for the outstanding help, hard work, assistance and extraordinary commitment to the aims of the CMI. The Assembly subsequently acknowledged the report of the Nominating Committee (consisting of Nicholas J. Healy, chairman, William R.A. Birch Reynardson, Jan Ramberg, with Francesco Berlingieri and Allan Philip as ex officio members) and since no other nominations were forwarded to the Administrator, approved the nominations of Patrick J.S. Griggs as Vice-President, of Alexander von Ziegler as Secretary General, and of Ron Salter (re-election) and Panayotis Sotiropoulos (election) as Executive Councillors. With regard to international conventions, Patrick J.S. Griggs reported about the forthcoming Diplomatic Conference on the HNS Convention and the related controversial issues. He also reported on the discussion regarding a possible Protocol to the 1976 London Limitation Convention.

A Session of the International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea was held in London on 27 and 28 September 1996 under the chairmanship of Francesco Berlingieri and with Frank L. Wiswall jr. as Rapporteur. In the presence of delegates from many National Associations and of numerous Observers, issues were considered and discussed such as definitions, scope and period of application, identity, liability and duties of the carrier, and liability of the actual/performing carrier, deviation, delay, limits of liability and loss of the right to limit.

The end of May 1996 saw the entry into force of the 1992 Protocols to the Civil Liability Convention 1969 and the Fund Convention 1971. Among other things, this gave birth to a new organization, the 1992 Fund, to pay additional

---

(UN/OALOS). Non-Governmental Organizations*: Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Ibero-American Institute of Maritime Law (IIDM), International Association of Classification Societies (IACS), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), International Association of Ports and Harbours (IAPH), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), International Chamber of Commerce (ICC), International Chamber of Shipping (ICS), International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I), International Maritime Industries Forum (IMIF), International Union of Marine Insurance (IUMI), International Law Association (ILA), International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), International Federation of Freight Forwarders (FIATA), International Bar Association (IBA).*

compensation for oil spills in States where the 1992 versions of the Conventions are in force. In June 1996, the 1992 Fund held its first Assembly and, at the same time, the 1971 Fund held an extraordinary session. The purpose of these meetings was to approve administrative arrangements for the 1992 Fund to be closely linked to those of the 1971 Fund. Although they are separate Organizations, with different geographical scopes, they were to share the same headquarters and Secretariat, together with similar internal regulations and various other common features. Worth mentioning is also the entry into force, on 14 July 1996, of the 1989 Salvage Convention.

A ceremony took place on the 18 October 1996, at the City Hall of Hamburg, for the establishment of the International Tribunal for the Law of the Sea. Pursuant to Article 1 of Annex VI to United Nations Convention on the Law of the Sea, Hamburg is the seat of the Tribunal. In the presence of the Secretary General of the United Nations Boutros Boutros-Ghali, twenty one Judges were sworn in, with the election of Thomas A. Mensah as the first President of the Tribunal.

1996 saw the twentieth anniversary of the CMI News Letter. To honour Kaj Pineus, who initiated the News Letter, and Henri Voet, who always devoted so much time and effort to keeping the News Letter alive, Francesco Berlingieri produced an Index of all issues published.

1996 concluded with the ninth Session of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and related subjects (JIGE), which was held at Geneva from 2 to 6 December. Karl-Johan Gombrii, a member of the CMI Executive Council, was elected as chairman and conducted the debates with ability and competence. The coordination between a future Arrest Convention and the 1993 MLM Convention was discussed, as well as the question whether the list of maritime claims should be an open or a closed one.

Issues were then considered relating to the definition of arrest, the competent authority, the arrest of a ship ready to sail, ships capable of being arrested and their release from arrest[99].

---

99 At the end of the Session, the following recommendation was adopted by JIGE: *The Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects recommends to the International maritime Organization (IMO) Council and to the Trade and Development Board of UNCTAD that they consider favourably, on the basis of the useful work done so far, proposing to the General Assembly of the United Nations the convening of a diplomatic conference to consider and adopt a convention on certain rules relating to the arrest of ships on the basis of the draft articles for a convention prepared by the Group of Experts.*

9. The 1997 Antwerp Centenary Conference

1997 is to be remembered for the CMI Centenary Conference. As in previous occasions celebrating significant CMI anniversaries, it was certainly appropriate for the CMI to return to Antwerp, where it was born in 1897 and from where it has always since been run. The Conference was held from 9 to 13 June, hosted by the Belgian Maritime Law Association, under its President Roger Roland. The venue for the Conference was the Hilton Hotel, where all the Sessions were held. The opening ceremony[100] and the following lunch were honoured by the presence of HRH Prince Philip of Belgium. Allan Philip greeted all delegates[101], traced the history of the CMI and introduced the program of the week. A speech followed of Roger Roland. After remembering the glorious times when the Belgian MLA was created, with a speech in the Duch language to the Belgian, Flemish and Wallons pride, paying also homage to Italy, France and Netherlands, the President of the Belgian Maritime Law Association welcomed all foreign guests in English and French, the official CMI languages. A concluding opening speech was made by Willam de Ruiter, Head of Unit in the Maritime Directorate of the European Commissions[102]. The works opened with a discussion on Offshore Craft and Structures, presided over by A.A. Richard Shaw and with the participation of a Panel consisting of Edgar Gold, Hisashi Tanikawa, Nigel H. Frawley and Jim McCulloch. It was agreed to continue the

---

100 It took place at the beautiful Bourla Theatre, designed in 1827 in a neo classical style.

101 Delegates were 506, added with 21 Observers and 181 accompanying persons. There were 47 National Associations attending, presided as follows: Argentina, Josè D. Ray, Australia – New Zealand, Ian Maitland; Belgium, Roger Roland; Brazil, Artur R. Carbone; Canada, Nigel H. Frawley; Chile, Eugenio Cornejo Fuller; China, Guo Dongpo; Colombia, Ana Lucia Estrada Mesa; Croatia, Velimir Filipovic; Denmark, Jan Erlund; Dominican Republic, George Montt Butler Vidal; Ecuador, José M. Apolo; Finland, Peter Wetterstein; France, Jean-Serge Rohar, Germany, Hans-Christian Albrecht; Greece, Antoine Antapassis; Hong Kong, Mark Roberts; Ireland, J. Niall McGovern, Israel, Peter G. Naschitz; Italy, Francesco Berlingieri; Japan, Tsuneo Ohtori; Korea, Byung-Tai Bai; Malaysia, Nagaraiah Muttiah; Malta, Tonio Fenech; Mexico, Ignacio L. Melo; Morocco, Farid Hatimy; Nigeria, M.B. Belgore; Norway, Karl-Johan Gombrii; Panama, Enrique de Alba; Peru, Guillermo Velaochage; Philippines, Ruben T. Del Rosario; Poland, Michal Rzeszewicz; Portugal, Josè Joaquim de Almeida Borges, Senegal, Ibrahim Khalil Dialla; Singapore, Arue Chandran; South Africa, Douglas J. Shaw, Spain, Rafael Illescas Ortiz, Sri Lanka, Yassen Omar; Sweden, Lave Beck-Friis; Switzerland, Alexander von Ziegler; The Netherlands, R. Erik Japikse; Turkey, Ergon Cetingil; United Kingdom, Michael J. Mustill; U.S.A., James F. M. Mosely; U.S.S.R., Anatoly L. Kolodkin; Uruguay, José Maria Gamio; Venezuela, Omar Franco Ottavi. Members of the CMI were also other eight National Associations presided as follows: Costa Rica, Tomas F. Nassar Parez; Egypt, Ahmed M. Effat; Iceland, Jon Finnbjornsson; India, G.A. Shab; Indonesia, Chandra Motik Yusuf Djemat; D.P.R. Korea, Cha Mun Bin; Mauritania, Cheinkhany Jules; Slovenja, Marko Pavliha, for an overall total of 55.

102 The speeches are published in CMI Yearbook 1997, Antwerp II, p. 143.

study of this topic, dealing first with mobile craft and then possibly extending to fixed structures.

In a concurrent Session, chaired by Patrick J.S. Griggs, with Karl-Johan Gombrii, Jan Ramberg, Alfred Popp and Barry Oland as Panellists, the process of unifying international maritime law was reviewed. Particular attention was devoted to the lack of consistency in the terminology used in different conventions, and the creation of a single comprehensive instrument, offering a liability and a compensation regime for the benefit of all parties likely to be involved in a maritime adventure, was considered. The second day of the Conference was opened with a presentation and discussion of the Working Group on Electronic Data Interchange. The Session, chaired by Alexander von Ziegler, with George F. Chandler III, Robert Howland, Johanne Gauthier, Jan Ramberg and Luis Cova Arria on the Panel, enhanced awareness of the issues involved in an electronic environment and in the electronic simulation of the traditional function of the bills of lading. In the morning of that day a very interesting discussion took place in another Panel devoted to Salvage, chaired by Erik Japikse, with Geoffrey Brice, Charles Mawdsley, Robert Wallis and G. Kofferman on the Panel. Articles 13 and 14 of the 1989 Salvage Convention were reviewed. Whilst observing that the Salvage Convention should not be turned into an environmental Convention, it was however felt that art. 14 did not encourage potential salvors to render salvage services to tankers on the high seas. A new subject was discussed in an afternoon session, i.e. that of Wreck Removal. Further to the IMO Legal Committee giving consideration to a Convention on this subject, the CMI established an International Sub-Committee, chaired by Bent Nielsen, to assist IMO in creating a related unified framework. The discussion at Antwerp, with a Panel comprising Magnus Göranson, Patricia Birnie and Eric Japikse, with Linda Howlett as Rapporteur and in the presence of Jan de Boer, the co-ordinator of the IMO correspondence Group, considered whether the Convention was to apply inside as well outside territorial waters, the possible inclusion of cargo, the relationship with other conventions on liability and compensation, and the criteria for determining the existence of a hazard. Another Panel, chaired by Francesco Berlingieri and consisting of Emery Harper, Karl-Johan Gombrii and Roger Roland, discussed the draft revision of the 1952 Arrest Convention, with Francesco Berlingieri reporting on the JIGE meetings in preparation for the Diplomatic Conference at the end of 1998 or early 1999, at which the terms of the new Arrest Convention would be finalized. The following day was devoted to Classification Societies, with the Panel chaired by Frank L. Wiswall jr. and consisting of Amund Skou, Vice President and General Counsel of Det Norske Veritas and of Bernd Kröger, Managing Director of the German Shipowners Association and Chairman

of the Maritime Law Committee of the International Chamber of Shipping. The terms of the Principles of Conduct and Conditions of contract drafted by the CMI IWG were reviewed, with the controversial question remaining open on the maximum amount which a Classification Society might be required to pay following a breach of contract and on its right to limit liability. The last Panel was on Carriage of Goods by Sea, chaired by Francesco Berlingieri, with Frank L. Wiswall jr., Pierre Bonassies and Alexander von Ziegler as Panellists. The product of the work carried out by the International Sub-Committee was reviewed for the purpose of the continuing search to establish some degree of uniformity in this area of the law. The recent decision of UNCITRAL was duly noted, with pleasure, to invite the CMI to cooperate with them in a wider review of the functions of bills of lading and waybills[103].

The Centenary Conference was distinguished for the difference, underlined by President Allan Philip at the closing speech, from previous Conferences in that a number of mini Seminars were held on subjects studied in the past or considered to be studied in more depth in the future[104].

At the Plenary Session concluding the Conference on 14 June, he led a discussion on the future work of the CMI, considering the methods to be adopted in that work. The National Associations had been previously invited to make suggestions on the subject by responding to a number of issues contained in a letter from the President, namely: 1. Method of work including International Working Groups, International Sub-Committees and Standing Committees, 2. Future work projects, 3. Conferences and profile, 4. Role and importance of National MLAs, 5. Administrative aspects including location and staffing of headquarters, 6. Executive Council including tenure, frequency of meetings

---

103 The reports and presentations are published in CMI Yearbook 1997, Antwerp II, p. 157.

104 Impressive was the hospitality throughout the week, concluded with a magnificent banquet at the historic and artistically iron work decorated Portival Hangar, with guests being served with an exceptional gran cru. Delegates enjoyed a pre Conference reception hosted by the Belgian maritime lawyers at the Museum of Modern Art. On 9 June, after a guided visit to Antwerp, a supper buffet took place in the iconic Stock Exchange building, the first in Europe, opened in 1531. A concert followed, offered by the Belgian MLA, in the Saint-Augustinus church, built between 1615 and 1618 under the leadership of Wenzel Coebergher, the Royal architect of the Archduke and Duchess Albrecht and Isabella, in an early baroque style with local renaissance traditions. A visit was also organized to the Maritime Museum, with so many collection pieces. It was a fantastic tour as Antwerp is a port city where the world has been mooring at its docks for centuries. A visit could not be missed to the world renowned Antwerp diamond center, the Diamantkwartier, the largest diamond district in the world, surrounded by fashinating neighbourhoods dominated by Jewish, Jain Indians, Maronites, Christian Lebanese and Armenian dealers. A nice reception offered by the Antwerp Bar took place in the Palace de Justice and delegates could enjoy visits to the medieval cities of Bruges and Ghent. Tours to Brussels were also organized.

and communications, 7. Payment of dues and finances generally[105].

The President addressed the subjects of future work and work methods of the CMI, joined by supporting responses of many National Associations[106]. The Conference was followed by the CMI Assembly, which was convened on the 14 June. Thomas A. Mensah was unanimously elected Titulary Member and Henry Voet, after a very long period of service as Treasurer and formerly as Administrator and Secretary of the CMI, announced his retirement. He was warmly thanked for the impressive work and outstanding involvement in the CMI and his election as Member Honoris Causa was applauded. The President then informed that, thanks to the diplomatic efforts of Frank L. Wiswall jr., the CMI had obtained Consultative Status at the United Nations.

After reports on the results from the Works of the Conference, the Assembly approved the proposals made by the Nominating Committee and Patrick J.S. Griggs was thus elected as the new President of the CMI, with Frank L. Wiswall jr. being elected as Vice President. Henry Voet was succeeded by Paul Goemans as Treasurer, with Thomas M. Remé elected and W. David Angus and Karl-Johan Gombrii re-elected as Councillors. Patrick J.S. Griggs thanked the Assembly for its confidence in electing him President. It was, he said, 75 years since a British President had been elected. Many delegates thanked Allan Philip for the excellent work during his Presidency. In responding he thanked all individuals within the entire CMI organization for supporting him during his time as President. He had seen his primary task to bridge the gap to a new and younger generation. He thanked in particular Professor F. Berlingieri, Patrick J.S. Griggs, Frank L. Wiswall jr., Alexander von Ziegler, Baron Leo Delwaide and Mrs. Pascale Sterckx.

In a letter to the Presidents of the National Maritime Law Associations written shortly after the Assembly[107] Patrick J.S. Griggs encouraged contributions to the debate regarding the future of the CMI. A summary of the subjects discussed at

---

105 Responses were received from Canada, Belgium, Italy, Spain, United Kingdom, the U.S.A. and Venezuela. A synopsis of the responses is published in CMI Yearbook 1997, Antwerp II, p. 377. Responses were subsequently received from Australia and New Zealand and France and made available at the Plenary Session. A report on the debate at the Plenary Session together with that of Allan Philip on the CMI in the future at the CMI Assembly on 15 June 1997 is contained at p. 386.

106 As a personal though, an expression of gratitude is to be addressed to the Belgian Maritime Law Association for the past, present and future CMI achievements. The small nation of Belgium has been right at the foreground of Europe's history, with many of the continent's most important events played out across its country side. Let us remember that Belgium is the birth place of the CMI where the unification of maritime law originated. It should always be kept in mind that we all owe a debt of gratitude to Belgium, Antwerp and the Belgian MLA, for what unites all of us. It is not just unification of maritime law what the CMI means, but friendship between all members of the CMI family.

107 The letter is in CMI News Letter n. 2/1997, p. 2.

the Centenary Conference was made and the National Associations were asked to become more closely involved in the work of the CMI and to subscribe to the Yearbooks and News Letters.

On the subject of membership, MLAs were reminded that every Association may nominate Titulary Members up to a maximum of 21, that it is an appointment of honour and that candidates should be actively involved in CMI work.

As to Membership of National Associations, the Presidents were invited to see whether they had a right balance of members, given that the work of the CMI should involve shipowners, merchants, underwriters, average adjusters, bankers and other persons interested in the maritime trade. Non lawyers should therefore be encouraged to join. That would assist MLAs with regard to the payment of contributions to the CMI. In fact Associations which were more broadly based and receiving the news and information available from the Yearbook and News Letter would better face the problem of collecting contributions.

1997 concluded with the Executive Council meeting in London on 14 November. In addition to considering and reviewing the works in progress, particular attention was given again to the future of the CMI and the President undertook to write another letter to the National Associations[108] on the future of the CMI. It was agreed that the CMI should continue to work through Working Groups and International Sub-Committees. The search for new projects for uniformity of maritime law had to concentrate on practical problems needing international solutions and it was also agreed to constitute a Planning Committee to review the medium and long range work program. There was consensus to hold Conferences every three or four years, with international or regional events to be organized in between. The issue of domination of the CMI by European Associations was acknowledged and it was agreed to increase the geographical spread of the Members of the Executive Council, encouraging National Associations to organize national or regional meetings which should have the support of the CMI and the involvement of members of the Executive Council.

The choice of Singapore as the venue for the Conference in 2001 was therefore considered a very good one to assist CMI's introduction to those markets and the understanding of the members of the CMI of the particular problems involved in the Asian-Pacific area.

Mention was made that some civil law countries noticed that CMI has become a common law dominated entity and suggested that civil law should play a greater part when drafting legal texts. This issue was discussed at great length and it appeared that it was not so much the difference between civil law

108 It is published in CMI News Letter n. 4/1997, p. 15.

and common law as such, which was in issue (maritime law derives to a great extent from a *lex mercatoria* and therefore is by nature "unified" to a certain extent), but it was the variation in working and drafting methods that were different. In that respect it was suggested that when Drafting Committees are established, its members should be chosen equally amongst civil and common law lawyers so that a reasonable compromise could be reached at that stage between different drafting methods.

The use of languages other than English in the work of the CMI was also encouraged, and National Associations were invited to respond to Questionnaires. It was also agreed that the CMI should continue to have its administrative headquarters in Antwerp, with Leo Delwaide acting as Administrator, assisted by Pascale Sterckx. The installation of an e-mail was approved, and investigating the possibility of going on the Internet.

It was decided that the CMI should further develop its co-operation with the UN Agencies and other bodies in the drafting of conventions, model laws, guidelines and other international instruments. With this in mind the Executive Council made the following appointments as CMI liaison officers/observers: United Nations: Frank L. Wiswall jr.; IMO: Patrick J.S. Griggs; EU: Patrick J.S. Griggs; UNCITRAL: Alexander von Ziegler; UNCTAD: Alexander von Ziegler; ICC: Alexander von Ziegler; IOPC Funds: Richard A.A. Shaw; BIMCO: Allan Philip. A series of regular meetings with the Chairman of the IMO was planned to discuss projects of mutual interest.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

1972-2022

GIORGIO BERLINGIERI • STUART HETHERINGTON

Avant-propos

Le Comité Maritime International célèbre un anniversaire important en 2022 : 125 ans se sont écoulés depuis sa création officielle en 1897, et sa première conférence internationale, visant à promouvoir l'unification du droit maritime. Bien que plusieurs histoires brèves (et une autre partielle) du CMI soient disponibles sur son site web (comitemaritime.org), ses membres ont estimé opportun de commander une mise à jour de l'histoire de 75 ans rédigée par Albert Lilar et Carlo van den Bosch, qui couvre la période de 1897 à 1972, pour commémorer ce 125e anniversaire.

Le choix des auteurs pour mener ce projet était logique et direct. Giorgio Berlingieri, ancien vice-président du CMI, avait récemment rédigé un article détaillé commémorant le 120e anniversaire de l'Association italienne de droit maritime, créée en 1899, qui, à bien des égards, s'est inscrite dans l'histoire du CMI. Il convient de noter que pas moins de quatre membres de la famille Berlingieri ont été présidents de l'Association italienne de droit maritime et ont, de même, apporté une contribution considérable aux travaux du CMI au cours des 125 dernières années. Compte tenu de l'ampleur et de la portée du projet, Giorgio a réussi à convaincre le président sortant du CMI, Stuart Hetherington, de co-écrire l'histoire de ces 50 ans, en partant de 1972. Giorgio et Stuart méritent tous deux notre admiration et notre reconnaissance pour avoir entrepris cette tâche herculéenne et achevé ces 50 ans d'histoire avant la conférence d'Anvers du 18 au 21 octobre 2022.

Cette histoire du CMI est divisée en deux parties : la première est rédigée par Giorgio et couvre la période de 1972 à 1997 (ce qui inclut les quatre dernières années de la présidence de 29 ans d'Albert Lilar, ainsi que les 15 années de présidence de Francesco Berlingieri et les 6 années de présidence d'Allan Philip) ; la deuxième partie est en revanche rédigée par Stuart et couvre la période qui va de 1997 à aujourd'hui (ce qui inclut les présidences de Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart, Karl-Johan Gombrii, Stuart et moi-même). Patrick Griggs, qui tiendra la conférence Berlingieri lors de la conférence d'Anvers 2022, a rédigé une brève histoire du CMI, qui constitue le prologue de l'histoire de 50 ans. En plus de cet avant-propos, une courte postface figure à la fin de l'histoire,

avec des commentaires et des réflexions sur l'avenir du CMI et la nécessité de s'adapter à des circonstances en constante évolution.

Contrairement à l'histoire de 75 ans rédigée par MM. Lilar et Van den Bosch qui avait une version en français et en anglais, l'histoire de 50 ans est en anglais, en français et en espagnol. Le texte original a été rédigé en anglais, la version française a été préparée par des traducteurs à Gênes et revue par l'Association française de droit maritime, et la traduction espagnole a été préparée par l'Association espagnole de droit maritime. Le CMI est très reconnaissant aux associations de droit maritime française et espagnole pour leur aide dans la révision et la préparation des traductions.

Christopher O. Davis
Président

Nouvelle-Orléans, le 25 juillet 2022

Prologue

En 1873, l'Association de droit international a été fondée à Bruxelles. Son objectif consistait en " ...l'étude, la clarification et le développement du droit international, tant public que privé, et la promotion de la compréhension internationale et du respect du droit international ». L'ADI/ILA existe toujours, mais son siège se trouve désormais à Londres.

Au début des années 1880, un groupe d'hommes politiques et de juristes belges s'est réuni et a proposé à l'ADI une codification de l'ensemble du droit maritime. En 1885, l'ADI et le gouvernement belge ont organisé une conférence diplomatique qui n'est pas parvenue à faire progresser ce projet. Une deuxième conférence s'est tenue en 1888 et a conclu que le projet était beaucoup trop ambitieux. L'ADI a, en conséquence, marqué son désintérêt pour le droit maritime. Toutefois, le groupe initial d'hommes politiques et de juristes ne s'est pas découragé et il a été convenu avec l'ADI qu'une association spécialisée serait créée pour poursuivre l'objectif d'uniformisation internationale du droit maritime.

C'est ainsi que le Comité Maritime International a été formellement constitué en 1897, son siège étant à Anvers. Sa constitution d'alors et d'aujourd'hui stipule qu'elle est " ...une organisation internationale non gouvernementale et sans but lucratif... dont l'objet est de contribuer par tous les moyens et activités appropriés à l'unification du droit maritime sous tous ses aspects ". Une lettre a été envoyée aux gouvernements et aux parties du secteur potentiellement intéressés, les informant que le CMI avait l'intention de promouvoir l'établissement d'associations nationales de droit maritime et de créer une relation structurée entre ces associations – tout cela dans le but de réaliser son ambition d'unifier le droit maritime. L'adhésion aux associations nationales serait ouverte non seulement aux avocats spécialisés en droit maritime mais aussi à tous les professionnels impliqués dans le transport maritime. Cette lettre annonçait également que le premier projet serait la codification du droit relatif à l'abordage et, peu de temps après, la matière de l'assistance en mer a été ajoutée au programme de travail.

En 1896, l'Association belge de droit maritime a été la première association nationale à être constituée et elle a été rapidement suivie par la création

d'associations similaires en France (1897), en Allemagne (1898), aux États-Unis, en Italie, au Danemark et en Norvège (1899). A ce jour, 53 associations nationales sont affiliées au CMI.

En 1910, le CMI, à la suite d'une série de conférences, avait rédigé des textes relatifs aux conventions sur l'abordage et l'assistance. Le CMI avait bien conscience que ces textes n'auraient obtenu aucune forme de reconnaissance internationale sans avoir reçu l'aval des gouvernements nationaux. Le gouvernement belge a ainsi convoqué des conférences diplomatiques, au cours desquelles les textes définitifs de ces projets de conventions seraient approuvés, dans l'espoir que les gouvernements concernés les ratifieraient et les mettraient en œuvre. D'où le fait que toutes les conventions du début du XXe siècle portent la localisation de Bruxelles.

Après s'être intéressé à l'abordage et de l'assistance, le CMI a poursuivi ses efforts avec beaucoup de lucidité: en témoignent les textes de convention sur la limitation de la responsabilité, le transport de marchandises par mer, la saisie des navires, les passagers clandestins, le transport de passagers par mer, les privilèges et hypothèques maritimes. Ces conventions n'ont pas toutes connu le même succès que celles relatives à l'abordage et à l'assistance. Par exemple, la convention sur les passagers clandestins n'est jamais entrée en vigueur – et il y a eu quelques autres échecs en cours de route, mais secondaires.

Après quoi survint un événement qui faillit sonner le glas du CMI. Le samedi 18 mars 1967, le VLCC *Torrey Canyon*, transportant 120.000 tonnes de pétrole brut, s'échoua sur les récifs Seven Stones, à mi-chemin entre Land's End et les îles Scilly, au Royaume-Uni. Les jours suivants, du pétrole s'échappa de l'épave, provoquant une grave pollution en Angleterre et en France.

En l'espace d'un mois, le gouvernement britannique soumit une note à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI – aujourd'hui OMI) réclamant des réformes de la législation en matière de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements de pétrole et d'autres substances polluantes. Cette question a été soumise à un comité juridique nouvellement créé, qui a institué deux groupes de travail – l'un pour examiner les questions de droit public et l'autre pour examiner les problèmes de responsabilité et d'indemnisation. En réponse à la catstrophe du *Torrey Canyon*, le CMI lui-même a institué un sous-comité chargé de travailler sur les aspects de droit privé et a rapidement élaboré un projet de convention dont le texte a été finalisé lors d'une conférence à Tokyo en mars/avril 1969. Le projet du CMI a été soumis au comité juridique de l'OMCI et celui-ci, ainsi que celui rédigé par le comité juridique lui-même, à une conférence juridique internationale. Cette conférence a eu lieu à Bruxelles en novembre 1969: elle était présidée par le Dr Walter Muller qui était, à l'époque, le secrétaire général du CMI. Cette

conférence s'est concrétisée dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969).

L'OMCI a alors décidé que le comité juridique institué devait continuer à travailler et à assumer la responsabilité de l'unification du droit maritime. On lui doit de nouvelles conventions et la révision de plus anciennes.

On aurait pu penser qu'avec la création d'une commission juridique permanente, le rôle du CMI allait prendre fin. Cependant, le professeur Francesco Berlingieri, alors président du CMI, voyait les choses autrement et il entreprit donc d'établir des relations avec l'OMI, ce qui impliquait de la part du CMI un soutien du travail du comité juridique, la recherche et la proposition de nouveaux projets, la fourniture de conseils et d'expertises ainsi que des contributions pratiques lors de la rédaction des conventions.

Par exemple, lorsqu'il est apparu que la Convention sur l'assistance de 1910 n'était plus adaptée, c'est le CMI qui a pris l'initiative de rédiger un nouveau projet de convention. Celle-ci a finalement été adoptée par le Comité juridique en 1989. Le CMI a également largement contribué à la rédaction de la Convention sur la limitation de responsabilité de 1976 et de ses mises à jour ultérieures. Le CMI a continué à participer activement (souvent dans les coulisses) aux travaux du Comité juridique sur le transport de passagers par mer, le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses et l'enlèvement d'épaves. Lorsque le CMI n'a pas pu intéresser le Comité juridique à une révision des Règles de La Haye, il s'est tourné vers la CNUDCI laquelle s'est dite prête à travailler avec lui sur ce qui est devenu les Règles de Rotterdam. Là encore, le Comité juridique n'ayant manifesté aucun intérêt pour le problème de la reconnaissance internationale de la vente judiciaire de navires, le CMI s'est de nouveau adressé à la CNUDCI et une convention sur cette importante matière a récemment été finalisée.

Un coup d'œil au programme de la Conférence d'Anvers du 18 au 21 Octobre 2022 vous donnera une bonne idée de l'étendue du programme de travail actuel du CMI. Le CMI est toujours très actif, bien soutenu par ses associations nationales de droit maritime affiliées et, surtout, parfaitement reconnu par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux en tant qu'acteur essentiel pour l'unification du droit maritime.

Patrick J.S. Griggs
Commandeur de l'Empire britannique
Ex-Président

Remerciements

La publication du présent livre n'aurait pas été possible sans le soutien constant, compétent et passionné de nombreuses personnes.

Je suis très redevable au président Christopher O. Davis : c'est lui qui a proposé de raconter l'histoire du CMI, en partant du moment où Albert Lilar et Carlo van den Bosch ont interrompu leur histoire en 1972.

Je lui dois un très grand merci pour ses encouragements incessants et pour l'aide qu'il m'a apportée.

Ma profonde gratitude va également à le président sortant Stuart Hetherington pour la compétence et la précision avec lesquelles il a couvert les 25 dernières années et pour son soutien incessant.

Je suis également particulièrement reconnaissant à Patrick J. S. Griggs qui a contribué à affiner la narration des 25 premières années.

Le projet de rédiger une histoire du CMI couvrant les 50 dernières années et qui soit exposé en trois langues a représenté un objectif personnel, visant à souligner l'unité et l'harmonie régnant au sein de la famille du CMI, constituée de tant d'associations nationales de droit maritime.

La traduction de la version espagnole a été réalisée par un groupe de travail de l'Asociación Española de Derecho Maritimo, composé d'Eduardo Albors, Mercedes Duch, Jesùs Casas, Carlos Lopez-Quiroga, Manuel Alba Fernandez, Jesùs Barbadillo, Albert Badia et Jorge Llovo Muñoz. Je leur adresse ma sincère gratitude, ainsi qu'à Jean-Serge Rohart et Philippe Delebecque pour la révision de la version française.

Enfin, mes profonds remerciements vont à ma secrétaire Laura Sinigaglia (elle s'occupe également du secrétariat de l'Association italienne du droit maritime) qui, pendant un an, m'a continuellement aidé à taper, préparer et réviser le texte, ainsi qu'à Melissa Matheson, assistante juridique de Stuart Hetherington, et à Francesca Berlingieri, Présidente du conseil d'administration de *Il Diritto Marittimo srl* et membre du comité de rédaction de la revue *Il Diritto Marittimo*, fondée en 1899 par son arrière-arrière-grand-père Francesco Berlingieri, ainsi que membre de l'Association italienne du droit maritime, pour le travail de supervision ayant été réalisé.

Je remercie également tous ceux qui m'ont envoyé des photos et, enfin, je suis redevable d'une dette envers les éditeurs Microart, à Gênes, et le comité de rédaction composé de Renato Sartoris et Francesco Casà, qui m'ont continuellement assisté dans le travail de rédaction, de correction et de révision de l'impression.

Genês, le 9 septembre 2022

Giorgio Berlingieri

I

1972 - 1997
GIORGIO BERLINGIERI

TABLE DES MATIÈRES : 1. Introduction - 2. De 1972 à 1975, la nouvelle Constitution, la conférence de Hambourg de 1974 et le Bulletin d'Information - 3. Albert Lilar, 1900-1976 - 4. L'Assemblée de 1976, présidée par Francesco Berlingieri, le Séminaire d'Aix-en-Provence de 1976, la Conférence de Rio de Janeiro de 1977, le Colloque de Vienne de 1979 - 5. De 1980 à 1985, avec les Conférences de Montréal de 1981 et de Lisbonne de 1985 et le Colloque de Venise de 1983 entre les deux, le Charitable Trust du CMI - 6. De 1986 à 1990, la XXXIVe Conférence de Paris - 7. Allan Philip Président, la Constitution de 1992 et les Séminaires de Gênes - 8. Sydney 1994 et les nombreux autres événements qui ont suivi - 9. La Conférence du centenaire d'Anvers 1997

1. Introduction

D'illustres représentants du Comité Maritime International ont déjà raconté son histoire à plusieurs reprises[1].

Louis Franck, président de 1921 à 1937, écrivit un article en 1933, intitulé : *Les Origines du Comité Maritime International*, qui a été publié dans le volume sur les Essais en l'honneur de Francesco Berlingieri sr[2].

Pour célébrer le 75e anniversaire, lors de la conférence de 1972 à Anvers, Albert Lilar, qui fut président de 1947 à 1976, ainsi que président de l'Association belge de droit maritime, et Carlo van den Bosch, vice-président honoraire du CMI et vice-président de l'Association belge de droit maritime, ont publié un

---

1 Cette histoire du CMI s'appuie essentiellement sur les volumes de documentation qui avaient été publiés chaque année et qui ont été remplacés, en 1980, par les annuaires. Les bulletins d'information ont également été consultés, ainsi que d'autres documents sur le CMI dans la bibliothèque du cabinet légal Berlingieri, qui contient la documentation complète concernant le CMI depuis le début. Les souvenirs de l'auteur, qui a assisté à un certain nombre d'événements du CMI, en commençant par Tokyo en 1969 jusqu'à Hambourg en 1974, la première conférence de cette chronique de cinquante ans, y ont eux aussi contribué.

2 *Studi in Onore di Francesco Berlingieri*, a publication of the Italian Maritime Law Association, 1933, p. 213. Un résumé de l'article a été publié sur le *site web* du CMI → *History.*

livre décrivant la fondation du CMI, ses objectifs et ses méthodes, ses travaux et ses réalisations[3].

Un autre article : *The Comité Maritime – what it is and its objectives (Le Comité Maritime – qu'est-ce que c'est et quels sont ses objectifs ?)*, a été publié dans la documentation CMI, 1973, IV[4]. Il s'agit d'une description très brève, mais très intéressante, de son histoire, de sa nature et de ses méthodes de travail. On y décrit la coopération ayant été mise en place avec d'autres organisations internationales et l'article se termine par un paragraphe intitulé : W*hy join the CMI? (Pourquoi faire partie du CMI ?)*[5]. Cet article est suivi d'un autre : *The traditional and future role of the CMI* (*Le rôle traditionnel et futur du CMI)*[6] et les auteurs, Albert Lilar, le Secrétaire général Henri Voet et le Secrétaire général exécutif Kaj Pineus, apportent une attention toute particulière au problème de la coopération avec d'autres organisations internationales.

En 1979, Francesco Berlingieri, qui avait été élu président du CMI en 1976, écrivait : *Il Comité Maritime International. Le sue origini, la sua storia, il suo futuro* (Le CMI, ses origines, son histoire et son avenir)[7] et, quelques années plus tard, William R.A. Birch Reynardson, qui fut vice-président du CMI, lors de sa participation à la dixième conférence annuelle de l'Association de droit maritime d'Australie et de Nouvelle-Zélande, à Sydney, en septembre 1983, tint un discours portant sur le sujet : *CMI – its past achievements and expectations* (*Le CMI - ses réalisations passées et ses attentes)*[8].

À l'occasion de la Conférence du Centenaire, qui fut organisée à Anvers en

---

3 *Le Comité Maritime International 1897-1972*, une publication du CMI Anvers 1972. Celui-ci commence par un chapitre décrivant l'histoire du droit maritime depuis ses origines, dont l'uniformité se développe pour préserver la liberté de communication et la stabilité du commerce. Un autre chapitre s'ensuit, consacré à la création du CMI, qui fut fondé en 1897 par un certain nombre d'associations nationales prenant pour modèle l'association belge, ainsi que de la Conférence diplomatique de droit maritime, fondée en 1905. On procède ensuite à une évocation des Conventions qui furent le fruit des travaux du CMI et l'exposé se termine par la réforme structurelle de 1972 qui s'avéra nécessaire car le CMI, en 1968, fut privé de la Conférence diplomatique de Bruxelles, et par le fait que les autorités gouvernementales entamèrent une coopération avec le CMI. Le livre figure sur le *site web* du CMI → *History.*

4 Documentation du CMI, 1973, IV, p. 274.

5 Il y est dit, entre autres, que le CMI *favorise l'étude de nouveaux problèmes et contribue de cette manière à un développement sain du droit maritime dans une société en pleine mutation.* Claës Palme, qui fut pendant de très nombreuses années le secrétaire honoraire de l'Association suédoise de droit maritime et qui contribua de manière très active aux travaux du CMI, notamment sous la présidence de Francesco Berlingieri, avait également l'habitude de dire : *Rejoignez le CMI et vous voyagerez dans le monde entier.*

6 Documentation du CMI, citée, p. 284.

7 *Il Diritto Marittimo*, 1979, p. 148.

8 *Site web du CMI → History.*

1997, un livret, enrichi de très belles photos, a été remis à tous les participants, rédigé par le Vice-président Frank L. Wiswall jr et intitulé : *Comité Maritime International – A brief structural history of the first century (Une brève histoire structurelle du premier siècle)*[9].

En 2008, Frank L. Wiswall jr, vice-président honoraire, mit à jour son récit[10] et peu après, en 2011, le secrétaire général Nigel H. Frawley écrivit : *The CMI and its relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations* (*Le CMI et ses relations avec l'OMI, les FIPOL et les autres organisations des Nations Unies)*[11].

2. De 1972 à 1975, la nouvelle Constitution, la Conférence de Hambourg de 1974 et le Bulletin d'Information

À l'instar des précédents événements commémorant les activités du CMI (le 25e anniversaire en 1921, le 50e anniversaire en 1947), en 1972, le 75e anniversaire a également été célébré à Anvers, les 6 et 7 juin, l'Assemblée votant à l'unanimité la nouvelle Constitution[12].

Outre le président, Albert Lilar, et les quatre vice-présidents, Arthur M. Boal, Teruhisa Ishii, Andrew K. Joudro et Walter Müller, la nouvelle Constitution envisageait le remplacement du Bureau permanent par un Conseil exécutif. Ce nouvel organe de direction du CMI était composé d'un secrétaire général (exécutif), Kaj Pineus, d'un secrétaire général (administratif), Henri Voet, de cinq membres, Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Nicholas J. Healy, J. Niall McGovern et Jean Warot, et d'un directeur des affaires juridiques, Jan Ramberg.

---

9 Imprimé par Downeast Graphics and Printing, Inc. Ellsworth, Maine. On y trouve un compte-rendu détaillé concernant la formation du CMI, suivi d'un récit complet de l'évolution de sa structure et de son fonctionnement. Une grande partie de ce texte est consacrée aux réformes constitutionnelles, à la composition et aux activités, qui furent élargies, en vertu de la Constitution de 1992 pour couvrir le *Droit maritime dans tous ses aspects* et étendues à la rédaction de lois nationales types, ainsi qu'aux efforts en matière d'éducation.

10 *Site web du CMI* → *History.*

11 *Site web du CMI* → *History.*

12 Le projet de la précédente Constitution avait été approuvé par le Bureau permanent lors de sa réunion à Brighton, au Royal Pavilion, du 20 au 25 septembre 1954. Il a ensuite été adopté par les associations participant à l'assemblée du CMI du 19 septembre 1955, à la conférence de Madrid. Son article 1 porte : *L'objet du Comité Maritime International est de promouvoir, par la création d'associations nationales, par des conférences, par des publications et par toute autre activité ou moyen, l'unification du droit et de la pratique maritimes et commerciaux internationaux, que ce soit par des traités ou des conventions ou par la mise en place d'une uniformité des lois, usages, coutumes ou pratiques nationaux.* En ce qui concerne l'ajout du terme commercial, N.V. M. Boeg, président de l'Association danoise de droit maritime, a fait remarquer que la formulation n'était pas satisfaisante, *car le Comité maritime international ne s'occupe que du droit maritime.*

Les fonctions administratives étaient exercées par un conseil d'administration qui, aux termes de l'article 15 de la Constitution, en même temps que le secrétaire général (administratif) et que le secrétaire général (exécutif) se composait d'un trésorier, André Vaes, et d'un administrateur général, la Firme Henri Voet- Genicot[13].

Plus important encore, la Constitution[14] a également été modifiée, pour permettre la coopération avec d'autres organisations internationales. Cela s'est produit alors que de nombreuses agences des Nations unies étaient en train de voir le jour. Bien qu'elles aient empiété sur le rôle du CMI dans la préparation des projets de conventions internationales, le CMI a réussi à persuader les organes des Nations Unies[15] que sa coopération dans le processus d'unification du droit maritime demeurait toujours primordiale. L'IMCO (Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime), rebaptisée ensuite OMI (Organisation maritime internationale)[16] a été la première agence de l'Organisation des Nations Unies spécialisée dans les problèmes de transport maritime qui ait reconnu l'importance des compétences possédées par le CMI et la valeur de son assistance.

En ce qui concerne les travaux en cours à cette époque, Alex Rein, membre du conseil d'administration de l'Association norvégienne, a présidé le sous-comité

---

13 À cette époque, les associations membres étaient au nombre de 33, présidées par les personnes suivantes : Argentine, Alberto C. Cappagli Lanusse ; Belgique, Albert Lilar ; Brésil, Josè Candido Sampaio de Lacerda ; Bulgarie, Sveva Stefanova ; République fédérale d'Allemagne Walter Hasche ; Canada, J.R. Cunningham ; Chili, Eugenio Cornejo ; Danemark, Allan Philip ; République démocratique allemande, Jörgen Haalck ; Équateur, Ramon Vela Cobos ; Finlande, Olóf Riska ; France, Jacques Potier ; Grande-Bretagne, Patrik A. Devlin ; Grèce, Kyriakos Spiliopoulos ; Inde, Nagendra Singh ; Irlande, John Kenny ; Israël, Rudolf Gottschalk ; Italie, Giorgio Berlingieri ; Japon, Teruhisa Ishii ; Maroc, Seddik Zaazi ; Mexique, Ignacio Melo jr ; Norvège, Annar Poulsoon ; Pologne, Stanislaw Matysik ; Portugal, Henrique Dias Freire ; Espagne, Antonio Maria de Oriol y Urquijo ; Suède, Sture Petrén ; Suisse, Walter Müller ; Pays-Bas, F. van der Felz ; Turquie, Haydar Arseven ; États-Unis, J. Edwin Carey ; URSS, Andrei K. Joudro ; Uruguay, R. Mezzera Alvarez ; Yougoslavie, Vladislav Brajkovic.

14 Article 1 : *L'objet du Comité Maritime International est de contribuer par tous les moyens et activités qui s'imposent à l'unification du droit maritime et commercial, des coutumes, usages et pratiques maritimes. À cette fin, elle favorise la création d'associations nationales de droit maritime et coopère avec d'autres associations ou organisations internationales ayant le même objet.*

15 En ce qui concerne la coopération du CMI avec les agences des Nations unies, en plus des articles mentionnés dans les notes de bas de page de 1 à 9, J. Niall McGovern : *The role of Inter-Governmental Organizations in the Development of Private International Maritime Law (Le rôle des organisations inter-gouvernementales dans le développement du droit maritime international privé) et F. Berlingieri : The role of the CMI for the international unification of maritime law (Le rôle du CMI dans l'unification du droit maritime au niveau international) dans Festschrift für Walter Müller, Zurich 1993, respectivement aux pages 159 et 167.*

16 Le changement de nom a été décidé par l'Assemblée de l'OMI par la résolution A.371 du 9 novembre 1977 et fut effectué en 1982. IMO.org./About/History of IMO.

international qui fut créé dans le but d'étudier une révision de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de mer. De fait, les amendements à la Convention étaient également à l'ordre du jour de l'OMCI. Conformément à la pratique et au mode de travail traditionnels du CMI, un questionnaire a donc été préparé, auquel ont répondu les associations de droit maritime danoise, italienne, suisse, yougoslave, norvégienne, grecque et britannique.

Parmi ses études, le CMI a également procédé à la révision des règles d'York/Anvers de 1950.

Un sous-comité international a donc été formé pour proposer d'éventuels amendements. Cette tâche a été accomplie par un comité de rédaction *ad hoc*, qui fut présidé par Kaj Pineus.

Lorsqu'il n'y avait pas de conférence prévue, le CMI tenait d'habitude ses assemblées à Bruxelles, telle que celle du 23 mars 1973, au cours de laquelle a été soulignée la coopération avec diverses organisations internationales, en ce qui concerne la révision de la convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité (OMCI), les amendements aux règles de La Haye/Visby (CNUDCI) et une enquête sur certains aspects du droit des abordages en mer (ILA - International Law Association).

La XXXe conférence du CMI s'est tenue à Hambourg du 1er au 5 avril 1974[17]. Ce fut l'Association de droit maritime de la République fédérale d'Allemagne, sous la direction de son président Walter Hasche, qui l'organisa, au Centre des congrès. L'ordre du jour prévoyait la révision de la Convention sur la limitation de responsabilité de 1957, des Règles d'York/Anvers de 1950 et des Règles de La Haye/Visby en fonction des changements proposés par la CNUDCI[18], Arbitrage, Contrats de construction navale et Transport combiné.

La Conférence a adopté à l'unanimité une résolution approuvant les modifications apportées aux règles d'York-Anvers de 1950 et recommandant

---

17 29 associations nationales de droit maritime étaient présentes : Argentine, Belgique, Brésil, Bulgarie, République fédérale d'Allemagne, Canada, Chili, Danemark, République démocratique allemande, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Inde, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, États-Unis, URSS et Yougoslavie. La conférence a été ouverte par Albert Lilar et une allocution a été prononcée par le ministre fédéral de la Justice, Gerhard Jahn. Une belle excursion à Brême a été organisée le 3 avril, avec une visite de l'Hôtel de Ville, du Musée Focke, un déjeuner à la Cave de l'Hôtel de Ville, et une réception par le Sénat de la Freie Hansestadt Bremen. Le banquet de gala clôturant la conférence a eu lieu à l'hôtel Atlantic.

18 Le groupe de travail de la CNUDCI sur la législation internationale des transports maritimes a suggéré quelques modifications de base concernant la période de responsabilité, le fondement de la responsabilité (en particulier les causes d'exonération pour les pertes ou dommages causés par une erreur dans la gestion du navire et par un incendie), la cargaison en pontée, la juridiction et l'arbitrage.

que les règles York-Anvers de 1974 soient appliquées pour le règlement des demandes d'avaries communes dès que possible après le 1er juillet 1974. Compte tenu du fait que d'autres modifications des règles de La Haye/Visby, en plus de celles qui sont comprises dans le protocole de 1968, s'avéraient nécessaires, la Conférence a proposé qu'entre-temps, le protocole de 1968 soit ratifié le plus vite possible.

En 1975, le Conseil exécutif s'est réuni le 22 janvier à Londres, le 13 mars et le 16 octobre à Anvers, tandis que l'Assemblée s'est tenue à Bruxelles le 14 mars. Les travaux sur les contrats de construction navale se sont poursuivis en 1975, avec le sous-comité international correspondant, présidé par Francesco Berlingieri. Les Règles d'York/Anvers de 1974 sont progressivement entrées en vigueur, après avoir obtenu l'entière approbation du monde de la navigation et des assurances. Le Sous-comité international d'arbitrage, présidé par Jean Warot, a préparé un projet de texte sur le *Règlement du CMI sur l'arbitrage international dans les affaires maritimes*. L'étude des problèmes juridiques liés aux abordages s'est poursuivie sous la présidence de Nicholas J. Healy. Les réponses à un questionnaire ont été soumises par onze associations de droit maritime et le sous-comité international s'est réuni à Londres, le 22 janvier 1976.

La tâche du groupe de travail de la CNUDCI sur la législation internationale en matière de transport maritime, chargé de préparer des amendements à la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements et au protocole de 1968, a été menée à bien et a abouti à un projet de nouvelle convention internationale sur le transport de marchandises par mer, une conférence diplomatique devant être convoquée en 1977 ou 1978. Les travaux sur la limitation de la responsabilité des armateurs – qui se sont déroulés sur la base du projet du CMI à Hambourg – ont été accélérés au sein de l'OMCI, ce qui a permis de préparer un projet de texte pour une nouvelle convention internationale.

En octobre 1975, le premier numéro du Bulletin d'information du CMI fut publié. C'est Kaj Pineus, qui a tant contribué aux travaux du CMI, qui eut l'idée de publier un bulletin trimestriel contenant des informations sur les activités du CMI. Il a également forgé sa devise : *Vigilandum est semper ; multae insidiae sunt bonis*.

3. Albert Lilar, 1900-1976

Le 16 mars 1976, juste avant l'Assemblée qui était convoquée à Bruxelles pour le 18 mars, le CMI a été informé du décès du Baron Albert Lilar.

Né le 2 décembre 1900, à Anvers, juriste renommé, spécialisé en droit maritime et professeur de droit à l'Université de Bruxelles, Albert Lilar a également été quatre fois ministre de la Justice dans différents gouvernements belges, avant d'être nommé en qualité de ministre d'État.

Il fut le cinquième président du CMI, après Auguste Beernaert (1896-1912), Charles Le Jeune (1913-1920), Louis Frank (1921-1937) et Lord Justice Scott (1944-1947). Sa nomination se fit sur une proposition des membres du Bureau permanent du CMI[19], le 14 septembre 1947, lors de la session inaugurale de la XXe Conférence du CMI qui se tenait à Anvers pour célébrer le cinquantième anniversaire de la fondation du CMI. Son discours d'ouverture fut réellement remarquable[20].

---

19 Edvin Alten, Norvège, Algot Bagge, Suède, Charles C. Burlingham, USA, Georges Ripert, France, Giorgio Berlingieri sr, Italie, J. Offerhaus, Pays-Bas, N.V. Boeg, Danemark.

20 Dans le Bulletin du CMI n° 103, p. 101 : *Monsieur le Ministre, Messieurs les Ministres d'État, Monsieur le Gouverneur, Mesdames, Messieurs, ce n'est pas sans une réelle émotion que je prends possession du siège présidentiel de cette assemblée que Lord Justice Scott vient de me céder. Je me rends compte que si votre Bureau permanent a perpétué sa tradition, vieille déjà de cinquante ans, en appelant un Belge à la présidence du Comité Maritime International, il a entendu rendre hommage au travail si efficace et au prestige que se sont acquis dans ce fauteuil mes illustres prédécesseurs Auguste Beernaert, Charles Le Jeune, Louis Franck. Je remercie le Bureau permanent de l'honneur qu'il fait ainsi à la Belgique et de l'hommage qu'il rend à ses représentants. Croyez, Messieurs, que j'ai pleinement conscience de la lourde tâche qui incombe au Comité et que je m'efforcerai du lui apporter un concours sans réserve..... Messieurs, voilà dix ans que le Comité Maritime International n'a plus pu se réunir. Voilà dix ans que les associations nationales de droit maritime n'ont plus pu procéder au cours de ces rencontres si agréables et si fécondes que furent les conférences antérieures, à une confrontation de leurs vues sur les grands problèmes de droit maritime et poursuivre en commun leur œuvre créatrice. Aujourd'hui, après avoir traversé la tourmente des événements, nous reprenons contact et notre réunion coïncide avec le cinquantenaire de la création du Comité Maritime International. Qu'il me soit permis, après une aussi longue séparation, d'évoquer brièvement les splendeurs de notre passé. C'était il y a quelque quatre-vingts ans. La création des grandes unités politiques européennes avait donné naissance à une ère de particularisme. Le développement de la navigation à vapeur, l'enchevêtrement croissant des intérêts engagés dans l'aventure maritime, rendaient plus sensibles les inconvénients provenant de la divergence des lois particulières. Des efforts devaient se faire jour tendant à l'unification du droit maritime. À l'initiative du Gouvernement belge et plus spécialement de Monsieur le Ministre Auguste Beernaert, deux congrès internationaux, l'un à Anvers en 1885, l'autre à Bruxelles en 1888 s'attachèrent à rechercher les termes d'une loi maritime qui servirait de modèle aux diverses législations. Dans d'autres pays, des efforts analogues étaient tentés. Mais les méthodes appliquées par ces associations ne dépassaient pas les résolutions et les vœux. C'est alors qu'un jeune avocat anversois, Louis Franck, esprit d'une clairvoyance et d'une pénétration remarquables, conçut une organisation nouvelle : des textes seraient préparés par des associations groupant juristes et praticiens ; la rédaction de projets de traités serait faite par un organisme central, « Comité Maritime International », des traités diplomatiques pourraient ensuite être conclus, inspirés par les projets ainsi établis. Louis Franck fut*

En évoquant l'histoire glorieuse du CMI, Albert Lilar a évoqué de manière touchante sa ville natale, lieu de fondation du CMI[21]. Quelques mois avant son décès, Albert Lilar avait préparé la succession présidentielle du CMI. Profitant du fait que Francesco et Anna Berlingieri se trouvaient à Bruxelles, il a prudemment soumis la proposition à Anna Berlingieri, tandis que peu après, la baronne Suzanne Lilar s'est gentiment renseignée auprès de Francesco Berlingieri[22].

4. L'Assemblée de 1976, Francesco Berlingieri, Président, le Séminaire de 1976 à Aix-en-Provence, la Conférence de Rio de Janeiro de 1977, le Colloque de Vienne de 1979

La réunion de l'Assemblée du 19 mars 1976 fut ouverte par le premier vice-président Arthur M. Boal, qui exprima ses regrets ainsi que ceux de toutes les personnes présentes pour la triste nouvelle de la disparition d'Albert Lilar.

L'Assemblée élut ensuite par acclamation Francesco Berlingieri comme nouveau président[23]. Lorsqu'on lui demanda s'il aurait été prêt à prendre sa

---

élu vice-président du Comité Maritime International en 1913. Il fut élu Président au cours de la conférence d'Anvers de 1921. Le Comité Maritime International se doit de conserver à ce grand juriste, qui fut pour lui un grand Président, un souvenir ému et profondément admiratif. Je ne pourrais, Messieurs, passer sous silence le deuil que ressent le Comité Maritime International en évoquant la mémoire de ses membres défunts. Notre pensée recueillie va aux collaborateurs de Louis Franck et membres permanents du Comité Maritime International, dont le nom est synonyme de dévouement à la cause de l'unification du droit maritime. Qu'il suffise de citer, pour évoquer avec moi, leur mémoire : Albert Le Jeune, Sir Norman Hill, Francesco Berlingieri, C.D. Asser, Einar Lange, Millerand, Léon Hennebique, Gustav Henriksen, Sir Maurice Hill, Axel Jonsson, Eliel Löfgren, Axel Rinman, Harry R. Miller, Lord Marrivale, Raeburn, auxquels nous devons, au moment de la reprise de nos travaux, vouer un souvenir reconnaissant. C'est vous dire que notre conférence n'est pas seulement une reprise de contact, mais comportera l'examen de lourds problèmes.

21 *Je suis heureux que cette activité du Comité Maritime International reprenne à Anvers et je suis reconnaissant aux délégations étrangères d'avoir porté leur choix sur la Belgique pour y tenir cette vingtième conférence. Anvers, croyez-le bien, se réjouit de cette conférence. Elle se réjouit d'en être le siège. Il n'est pas un Anversois qui ne sente l'importance de cet événement, correspondant aussi heureusement aux traditions de notre ville et à son esprit. Vous êtes ici, Messieurs, sur une vieille terre de négoce et de liberté ; l'un ne va pas sans l'autre et les deux supposent la paix. C'est ici que fut édifié un des plus anciens codes du négoce du Nord de l'Europe. C'est ici que, dès le XVI siècle, des ordonnances vinrent établir une sorte de droit commun du courtage, des assurances, des lettres de change. C'est d'Anvers que partit l'institution de la Bourse, pour se répandre ensuite dans le monde entier.*

22 Francesco Berlingieri a poursuivi cette histoire lorsqu'il est intervenu au colloque du CMI à Gênes en 2017.

23 Son discours d'acceptation est publié dans la Documentation CMI, 1976, II, p. 100. Les personnes suivantes ont ensuite été élues à l'unanimité en qualité de vice-présidents : Arthur M. Boal, Andrei K. Joudro, Walter Müller, Nagendra Singh, Takeo Suzuki, William R.A. Birch Reynardson, Jean Warot. Par acclamation, Cyril T. Miller CBE a été élu vice-président honoraire, tandis que Kaj

place, Francesco Berlingieri nous dit : *J'avoue que j'ai été plus que surpris et plus inquiet encore* [24]. En effet, cela n'aurait pas été une mince tâche que de remplacer un homme ayant une connaissance aussi approfondie du CMI et une aussi grande expérience diplomatique. Cependant, Albert Lilar a assuré à Francesco Berlingieri qu'il bénéficierait de ses conseils et de son soutien. Malheureusement, cette promesse n'a pas pu être tenue mais le nouveau président, qui avait déjà travaillé avec le CMI pendant 26 ans, avait de très nombreux amis qui l'ont aidé dans sa nouvelle fonction.

La première expérience eut lieu lors d'un séminaire sur la division des risques en droit maritime. Francesco Berlingieri a pu bénéficier de l'expérience de Lord Diplock, le président de l'association de droit maritime britannique, avec qui il a co-présidé le séminaire, également assisté de Lloyd Watkins, le trésorier et secrétaire de l'association britannique qui a assuré le secrétariat de l'événement, qui s'est déroulé à Aix-en-Provence, du 9 au 11 septembre 1976. Son objectif était de réfléchir à une meilleure méthode de division des différents risques au profit de toutes les parties intéressées par une entreprise maritime[25]. Parmi les intervenants, Bent Nielsen s'est penché sur les coûts pesant sur les armateurs, N. Kihlbom a évoqué la situation des propriétaires de cargaisons et William R.A. Birch Reynardson a décrit certains aspects de l'assurance, en faisant tout particulièrement référence aux assurances de protection et d'indemnisation. Francesco Berlingieri a ensuite analysé la division des risques entre le navire et la cargaison au regard des Règles de La Haye-Visby et du nouveau projet de Convention CNUCED / CNUDCI[26], tandis que Jacques Potier, Président

---

Pineus a été élu à l'unanimité secrétaire général exécutif. L'Assemblée a également décidé que les fonctions de Secrétaire général administratif et de Trésorier devaient être occupées par une seule et même personne et Henri Voet a été élu à l'unanimité à ces fonctions. Jan Ramberg a été élu directeur des affaires juridiques et les personnes suivantes ont été élues membres du Conseil exécutif : Nicholas J. Healy, Stuart Hyndman, Alex Rein, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultz.

24 Francesco Berlingieri : *Fifteen years presidency of the CMI, (Quinze ans de présidence du CMI), Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*, un numéro spécial de la revue trimestrielle *Il Diritto Marittimo*, 2010, XX.

25 Plus précisément, et comme l'a exposé Lord Diplock, son objectif était de déterminer si le coût global des pertes ou des dommages pouvait être limité par des modifications des règles juridiques actuellement en vigueur en matière de division des risques ou des charges dans les pratiques en matière d'assurance.

26 Au début de 1976, le groupe de travail de la CNUCED sur la législation internationale en matière de transport maritime s'est réuni pour examiner le projet du groupe de travail de la CNUDCI concernant une nouvelle convention internationale sur le transport de marchandises par mer, destinée à remplacer la Convention de Bruxelles de 1924 sur le connaissement ainsi que le protocole de 1968. Un certain nombre d'amendements ont été proposés, notamment une nouvelle formulation de la disposition relative à la responsabilité, qui visait à augmenter davantage la responsabilité du transporteur, ainsi qu'une nouvelle disposition autorisant le chargeur à limiter sa responsabilité. Le projet a été discuté lors

d'Honneur de l'association française de droit maritime, a lu la présentation du Président René Rodiere sur la division des risques dans les chartes-parties, et que Kaj Pineus a analysé divers aspects de l'avarie commune. Le deuxième jour, Nicholas J. Healy a expliqué la division des risques en cas d'abordage, Pierre Bonassies a parlé de la responsabilité civile délictuelle des armateurs, R. Rutherford a évoqué la position des assureurs corps en ce qui concerne la division des risques entre les armateurs et les tiers victimes de dommages et Alex Rein a analysé les différents systèmes de limitation de la responsabilité[27].

Dans les années 70, la coopération entre l'OMCI et le CMI s'est poursuivie, grâce aux très bonnes relations établies par Albert Lilar. Après l'élaboration par le CMI d'un projet de convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, suite à la réponse juridique internationale au défi environnemental qui se fit jour en 1967 à la suite de l'échouement du *Torrey Canyon* dans les îles Scilly, furent lancés un projet de convention sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages, adopté à Athènes, le 13 décembre 1974, ainsi qu'une convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, celle-ci ayant été adoptée à Londres, le 19 novembre 1976[28].

L'Assemblée du CMI de 1977, qui eut lieu le 29 et 30 mars, à Bruxelles, s'est ouverte par l'annonce que la Baronne Suzanne Lilar et ses deux filles avaient créé une Fondation au nom d'Albert Lilar, qui avait obtenu une reconnaissance officielle par le biais d'un arrêté royal belge du 18 mars 1977 et qui visait à promouvoir les études de droit maritime[29].

---

de la neuvième session de la CNUDCI en avril 1976, la responsabilité du transporteur étant considérée comme le problème principal. Cependant, la discussion n'est pas arrivée à bonne fin. Le débat a consisté à comparer les compromis de la CNUDCI et du CMI. Le compromis de la CNUDCI a effectivement tenté de modifier de manière substantielle la division des risques entre le transporteur et le chargeur, tandis que le compromis de la CMI visait à obtenir une division plus claire des risques, mais sans bouleverser l'équilibre existant, avec les répercussions qui en découlent sur le marché de l'assurance et une augmentation du coût total de l'assurance. Le CMI a également souligné que la suppression des importantes défenses traditionnelles des transporteurs que sont l'erreur de navigation et l'incendie inciterait sans aucun doute les transporteurs maritimes à prendre volontairement en charge les risques qui restent en sus du régime de responsabilité obligatoire et à présenter ainsi à leurs clients ce que l'on qualifie de connaissements assurés.

27 Un rapport sur le séminaire est publié dans *Il Diritto Marittimo*, 1976, p. 538.

28 Le 23 juin 1977, après les ratifications du Royaume-Uni et de la France et l'adhésion de l'Équateur, le Protocole de 1968 à la Convention de 1924 sur les connaissements est entré en vigueur.

29 L'article 10 de la Constitution de la Fondation porte que : *L'affectation des recettes du Fonds sera déterminée par le conseil d'administration. Un prix sera décerné tous les trois ans, à partir des recettes, à une étude scientifique, publiée n'importe où dans le monde, dont le conseil d'administration estime qu'elle contribuera à l'unification du droit maritime et à l'étude du droit maritime comparé. Le conseil d'administration déterminera la procédure d'attribution du prix et son montant.*

La XXXI[e] conférence du CMI a été organisée par l'association brésilienne de droit maritime et eut lieu à Rio de Janeiro à l'Hôtel Nacional, du 26 au 30 septembre 1977.

Lors de la séance d'ouverture, des discours de bienvenue ont été prononcés par J. C. Sampaio de Lacerda, président de l'Association brésilienne, par le président du CMI et par le gouverneur de l'État de Rio de Janeiro, l'amiral Faria Lima. Les vœux et les félicitations des organes directeurs et du secrétariat de l'OMCI y furent apportés par Thomas A. Mensah, directeur des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMCI, lequel souligna à quel point le rapport existant entre l'OMCI et le CMI apparaissait naturel et logique[30]. Des délégués de 28 associations participèrent à cette conférence[31]. Dans un cadre agréable et en profitant de la chaleureuse hospitalité brésilienne[32], deux projets de conventions ont été approuvés, l'un sur l'unification de certaines règles concernant la compétence civile, le choix de la loi et la reconnaissance et l'exécution des jugements en matière d'abordage (Convention sur la compétence en matière d'abordage) et l'autre sur les engins mobiles off-shore (Convention sur les plates formes de forage). Des projets de définitions ont ensuite été approuvés pour les mots et expressions concernant le temps de planche (Charte-partie de Rio de Janeiro – Temps de planche – Définitions) et une initiative conjointe avec la CCI dans le domaine de l'arbitrage maritime a également été discutée.

---

30 Le Dr Thomas A. Mensah, avec un sens de l'humour très plaisant, a remarqué que l'identité des objectifs était si réelle et évidente que certaines personnes pourraient confondre cette identité avec celle des deux organisations, qui sont liées mais bien distinctes. Il a ajouté que la possibilité de confusion pourrait s'accroître avec le changement de nom de l'IMCO en OMI. Cependant, il a ensuite dit : *Je souligne le clivage existant entre l'OMCI et le CMI, d'abord en raison de leur caractère différent, l'un étant inter-gouvernemental et l'autre non, et ensuite, et surtout, parce que les deux se complètent et font ce qu'aucun d'entre eux ne pourrait faire aussi bien tout seul. Au sein du CMI, vous apportez aux problèmes du droit maritime la contribution que seuls ceux qui ont une connaissance directe des questions de droit maritime dans la vie réelle peuvent fournir ; tandis que l'OMCI applique à ces problèmes les objectifs politiques essentiels et l'orientation que seuls les gouvernements peuvent déterminer ; des objectifs politiques qui, en fin de compte, peuvent garantir de la manière la plus efficace une mise en œuvre effective à l'échelle internationale qui soit la plus large possible.*

31 Argentine, Australie et Nouvelle-Zélande, Belgique, Brésil, Bulgarie, République fédérale d'Allemagne, Canada, Chili, Danemark, République démocratique allemande, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, URSS, États-Unis d'Amérique, Venezuela, Yougoslavie.

32 Entre une session de travail et l'autre, les délégués faisaient une pause à la piscine de l'hôtel Nacional, en admirant le magnifique panorama sur Ipanema et Copacabana et en dégustant des cocktails colorés de batida et de caïpirinha. Le programme comprenait la participation à une course nocturne au Jockey Club Brazileiro, des visites à Petropolis, un lieu de villégiature très agréable, également connu sous le nom de ville impériale, car son nom fut choisi en l'honneur de Pedro II, le dernier empereur du Brésil, ou sur la baie de Guanabana. Le dîner de gala a eu lieu au Yacht Club de Rio de Janeiro.

Kaj Pineus, après sa longue période de service en tant que secrétaire général exécutif, a été élu à l'unanimité vice-président honoraire du CMI.

Lors de l'assemblée du CMI 1978, les 7 et 8 mars, à Hambourg[33], Jan Ramberg, qui à Rio de Janeiro avait démissionné de son poste de directeur des affaires juridiques du CMI, a été élu nouveau secrétaire général exécutif en remplacement de Kaj Pineus. L'Assemblée a adopté le projet final du Règlement d'arbitrage maritime international CCI/CMI.

L'année 1979 s'est ouverte par un colloque sur les Règles de Hambourg, à Vienne, le 10 janvier[34]. Présidé par Lord Diplock, son objectif était d'examiner les effets pratiques et économiques des principaux changements apportés par les Règles par rapport aux Règles de La Haye-Visby[35].

Lors de l'Assemblée de 1979[36], qui s'est tenue à Bruxelles, le 31 mars, il a été décidé d'offrir une coopération au Comité juridique de l'OMCI en vue d'étudier les effets de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* sur le droit de l'assistance maritime. La proposition a été acceptée par l'OMCI, qui a demandé au CMI de revoir les principes de droit privé en matière d'assistance maritime, en concentrant son étude sur la Convention sur l'assistance maritime de 1910. Un sous-comité

---

33 Elle y a été convoquée pour faciliter la présence des participants à la Conférence diplomatique sur le projet de convention de la CNUDCI portant sur le transport de marchandises par mer. Soixante-dix-huit États ont participé et la convention a été adoptée à l'unanimité (avec l'abstention du Canada, de la Grèce et de la Suisse). Le CMI était représenté par Jan Ramberg et Hans Georg Röhreke. L'année 1978 marque également l'entrée en vigueur (le 16 octobre) de la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cela s'est produit peu après la marée noire de l'*Amoco Cadiz, survenue le 16 mars 1978.*

34 Bulletins d'information CMI avril 1978, p. 4 (anglais) et juillet 1978, p. 7 (français).

35 Dans son résumé, Lord Diplock a souligné l'objectif primordial du CMI qui est de promouvoir l'uniformité du droit maritime, non seulement le droit substantiel lui-même mais aussi son application uniforme dans le monde entier. Il a ensuite exposé les différentes philosophies qui sous-tendent les Règles de La Haye/Visby d'une part et les Règles de Hambourg d'autre part. Si les deux systèmes maintiennent le concept selon lequel les *risques de malheur* doivent être supportés par la partie concernée – l'armateur ou le propriétaire de la cargaison, selon le cas - les deux régimes juridiques diffèrent en ce qui concerne les *risques d'erreur humaine*. En vertu des règles de La Haye/Visby, ces risques étaient essentiellement répartis en faisant peser les risques sur l'armateur avant le chargement et sur la cargaison après celui-ci. En vertu des règles de Hambourg, les *risques d'erreur humaine* pesaient entièrement sur l'armateur qui – à l'exception des pertes ou dommages résultant d'un incendie – avaient la charge de prouver qu'il n'y avait pas eu négligence de leur part ou de celle de leurs préposés ou subrécargues. Ceci était conforme aux principes du droit de la responsabilité civile et, d'un point de vue théorique, était certainement compréhensible. Quelle que soit la technique utilisée, le coût total *du risque* incombe en fin de compte à la cargaison et au consommateur final – du moins à long terme.

36 L'Assemblée de 1979 a élu les membres du Bureau suivants : Président : Francesco Berlingieri ; Vice-Présidents : William R.A. Birch Reynardson, Arthur M. Boal, Andrei K. Joudro, Walter Müller, Tsuneo Othori, Nagendra Singh, Jean Warot ; Conseil exécutif : Stuart Hyndman, David R. Owen, Alex Rein, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultsz ; Secrétaire général exécutif : Jan Ramberg ; Secrétaire général administratif et trésorier : Henri Voet.

international a donc été mis en place, présidé par Erling Selvig, le président de l'association norvégienne de droit maritime.

5. De 1980 à 1985, avec les Conférences de Montréal de 1981 et de Lisbonne de 1985 et le Colloque de Venise de 1983 entre les deux, le Charitable Trust du CMI

L'Assemblée de 1980, réunie à Bruxelles le 29 mars, a rendu hommage à Alex Rein, qui rendit des services inestimables au CMI, notamment dans le cadre de la coopération fructueuse avec l'OMCI, qui a conduit à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité des armateurs. J. Niall McGovern a été élu comme nouveau membre du Conseil exécutif pour le remplacer.

A la suite d'une invitation reçue de la part de l'Association de droit maritime canadienne, qui a été acceptée avec reconnaissance, la XXXII[e] conférence du CMI eut lieu à Montréal, du 24 au 29 mai 1981[37]. L'ordre du jour comprenait les travaux des sous-comités internationaux sur l'assistance maritime, présidés par Erling Selvig, et sur les substances dangereuses et nocives, présidés par Jan C. Schultsz. La Conférence a approuvé (30 délégations sur 32 ont voté en faveur) le projet d'une nouvelle Convention sur l'assistance maritime, que la CMI avait été chargée de préparer par le Comité juridique de l'OMCI, ainsi que le rapport sur le transport de substances nocives et dangereuses. En plus de l'important objectif représenté par l'approbation de la révision d'un instrument international sur un problème fondamental du droit maritime tel que l'assistance maritime[38], la conférence de Montréal, réunie à l'hôtel Bonaventure, restera dans les mémoires de tous en raison de la chaleureuse hospitalité de l'association hôte, présidée

---

37 La conférence a été suivie par 420 délégués et 229 accompagnateurs de 32 associations nationales, présidées par les présidents suivants : Argentine, Josè Domingo Ray ; Australie et Nouvelle-Zélande, K. J. Carruthers ; Belgique, Claude Buisseret ; République fédérale d'Allemagne, Walther Richter ; Brésil, Armando Redig de Campos ; Canada, William Tetley ; Chili, Eugenio Cornejo Fuller ; Chine, Wang Yaoting ; Colombie, Guillermo Sarmiento-Rodríguez ; Danemark, Allan Philip ; République fédérale d'Allemagne, Ralf Richter ; France, Jacques Villeneau ; Grande-Bretagne, J. Donaldson ; Grèce, Panayotis Sotiropoulos ; Irlande, John Kenny ; Italie, Francesco Berlingieri ; Japon, Tsuneo Ohtori ; Mexique, Ignacio L. Melo ; Nigéria, Ralf Richter. Donaldson ; Grèce, Panayotis Sotiropoulos ; Irlande, John Kenny ; Italie, Francesco Berlingieri ; Japon, Tsuneo Ohtori ; Mexique, Ignacio L. Melo ; Nigeria, Chris Ogunbanjo ; Norvège, Frode Ringdal ; Panama, José A. Noriega ; Pérou, Enrique Moncloa Diez Canseco ; Philippines, Bienvenido V. Zapa ; Pologne, Jerzy Meynarczyk ; Portugal, José Joaquim Almeida Borges ; Espagne, José Luis de Azcarraga y Bustamante ; Suède, Per-Erik Hedborg ; Suisse, Rudolf Th. Sarasin ; Pays-Bas, J. C : Schultsz U.R.S.S., Anatole Lazarevitch Kolodkin ; U.S.A., John W. Sims ; Venezuela, Luis Cova Arria ; Yougoslavie, Branko Jakasa.

38 Le projet de Convention sur l'assistance maritime a été présenté par le Président du CMI au Comité juridique de l'OMCI le 22 septembre 1981.

par Arthur J. Stone[39]. Le discours de clôture du dîner de gala a été prononcé par Thomas A. Mensah, directeur de la division juridique de l'OMCI. Il s'y est dit très satisfait des relations entretenues avec le CMI, en déclarant apprécier grandement la combinaison des compétences du CMI avec l'autorité politique détenue par l'OMCI[40].

En 1981, les statuts du CMI ont été à nouveau modifiés en ce qui concerne l'élection des dirigeants du CMI. Un règlement spécifique a été approuvé, prévoyant que les candidats à l'élection des membres du Conseil exécutif soient proposés à l'Assemblée par un comité de nomination[41].

Lors de l'assemblée du CMI qui s'est tenue au Hilton de Bruxelles, le 14 avril 1982, E.H. Serra Brandão, au nom de l'association de droit maritime portugaise, a confirmé l'invitation faite à Montréal d'accueillir la XXXIII[e] Conférence à Lisbonne. Aucune proposition définitive ne fut faite quant aux sujets à traiter lors de la conférence, mais il a été convenu d'organiser en 1983 un colloque sur les connaissements et la fraude, avec pour siège l'Italie[42]. L'Assemblée a également décidé de procéder à la révision des Conventions de Bruxelles de 1926 et 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes, qui sont toutes les

---

39 La réception de bienvenue a été organisée dans la salle de bal du Château Champlain, tandis que la cérémonie d'ouverture a eu lieu à l'hôtel Bonaventure. L'hôtel, idéalement situé au centre-ville, disposait d'une belle piscine, dont ont profité les délégués, qui ont découvert les douces saveurs du délicieux vin de glace. La conférence qui s'est déroulée dans la charmante ville de Montréal, très bien organisée pour affronter les températures hivernales avec le plus grand complexe souterrain du monde, fut également marquée par l'hospitalité unique offerte aux délégués par les familles locales, qui ont lancé des invitations à domicile le 25 mai.

40 En ce qui concerne de manière spécifique le projet de la nouvelle Convention sur l'assistance, le Dr Mensah a déclaré : *Le Comité juridique de l'OMCI attend maintenant les résultats des travaux du CMI sur ce sujet et j'espère très sincèrement que, comme par le passé, le projet qui naîtra de cette conférence pourra constituer une base utile pour les travaux futurs du comité juridique. Je crois également que l'utilité de votre projet sera encore plus grande s'il est clairement démontré qu'il représente le consensus de la Conférence et du CMI dans son ensemble. Je vous invite donc respectueusement à faire tous les efforts possibles pour parvenir à des compromis largement acceptables et acceptés sur les questions à propos desquels subsistent encore des différences substantielles. Ma propre expérience du CMI et de ses Conférences au fil des années ne me laisse aucun doute sur le fait que vous parviendrez à un tel consensus dans ce contexte. Je vous souhaite, au nom du secrétariat de l'OMCI, tout le succès possible dans le cours de cette louable entreprise.*

41 Le texte de la Constitution de 1981 et du règlement pour l'élection du Bureau du CMI est publié dans le bulletin d'information du mois de juin 1981, p. 4.

42 L'Assemblée a élu les membres du Bureau suivants pour la période 1982-1985 : Président : Francesco Berlingieri ; Vice-président honoraire : Kaj Pineus ; Vice-Présidents : William R.A. Birch Reynardson, Arthur M. Boal, Anatoly Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh, Jean Warot ; Membres du Conseil exécutif : Roland Chauvin, Hrvoje Kačić, John C. Moore, Allan Philip, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultsz ; Secrétaire général exécutif : Jan Ramberg ; Secrétaire général administratif et trésorier : Henri Voet ; agent administratif : Firme Henri Voet-Genicot.

deux l'œuvre du CMI, étant donné que ces conventions figuraient déjà à l'ordre du jour de l'OMI et de la CNUCED en vue de leur révision éventuelle. Afin d'obtenir des informations de base de la part des associations membres, un questionnaire a été préparé.

Lors de sa session extraordinaire à Bruxelles, le 4 février 1983, l'Assemblée a approuvé le projet de « document de synthèse » préparé par un sous-comité international *ad hoc* présidé par Gordon W. Paulsen, président de l'Association de droit maritime américaine, sur la révision de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) de 1969 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ces points ont été discutés lors de la 49e session du Comité juridique de l'OMI, qui s'est tenue à Londres, du 4 au 8 octobre 1983.

En 1983, le CMI est retourné à Venise (la VIII[e] Conférence y avait été organisée en 1907) pour un Colloque qui s'est tenu du 30 mai au 1er juin, dont le but et la portée étaient d'examiner les connaissements et certains problèmes liés à leur utilisation. Elle s'est déroulée à la Fondation Giorgio Cini, sur l'île de San Giorgio Maggiore, face à la place Saint-Marc[43]. Sous la présidence du président du CMI, et avec Sir Antony Lloyd en qualité de rapporteur général, des présentations ont été faites par Pierre Bonassies, Jan C. Schultsz, R. J. Thomas, Franco Bonelli, Kurt Grönfors et Per Gram. L'Assemblée, qui s'est réunie le 2 juin, a décidé qu'une copie du rapport sur les privilèges et hypothèques maritimes aurait été envoyée à l'OMI et à la CNUCED et que deux sous-comités internationaux auraient été constitués sur les privilèges et hypothèques maritimes et sur la saisie des navires, présidés, dans le premier cas, par le président du CMI et, dans le second, par Allan Philip. Ces sujets ont été mis à l'ordre du jour de la conférence du CMI de Lisbonne en mai 1985.

Cette année-là, le Conseil exécutif décida de constituer un comité de rédaction chargé des publications du CMI. Jan Ramberg en fut élu président et il fut décidé de diffuser les bulletins d'information et les annuaires du CMI d'une manière plus efficace et plus professionnelle, par le biais d'un éditeur réputé. Une nouvelle présentation du bulletin d'information du CMI a également été envisagée et il a été convenu d'inclure dans chaque numéro un article de premier plan couvrant les développements importants du droit maritime dans divers pays et régions du monde. Cela commença dans le premier numéro de

43 C'est un lieu magique et silencieux, loin des circuits touristiques, riche en histoire et en culture. Le Colloque s'est déroulé dans le Couvent des Bénédictins, enrichi de magnifiques cloîtres et d'un cénacle et se trouvant à proximité d'une Basilique, conçue par Palladio et construite au XVIe siècle en style Renaissance, où l'on peut admirer des chefs-d'œuvre du Caravage et de Sebastiano Ricci.

1984 par un article de Pierre Bonassies sur les développements récents de la jurisprudence française, suivi d'un article de William Tetley sur la jurisprudence maritime canadienne dans le deuxième numéro.

Le CMI a également accordé une attention toute particulière à la législation maritime des pays d'Extrême-Orient. À la suite de conférences données par Jan Ramberg et Kaj Pineus en 1981, à Pékin, à l'invitation du Conseil chinois pour la promotion du commerce international, et à la demande de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), un groupe d'experts du CMI a préparé des lignes directrices sur la législation maritime, qui ont été approuvées par la réunion inter-gouvernementale sur la législation maritime qui s'est tenue à Bangkok, en janvier 1983. À la suite de cette réunion, le ministère des Communications de la République populaire de Chine a demandé à la CESAP d'organiser un certain nombre de séminaires sur divers aspects du droit maritime, afin d'aider le gouvernement chinois à élaborer ses lois maritimes. Le président du CMI a été sollicité par la CESAP en vue de l'organisation de ces séminaires en Chine. Le premier traitait des privilèges et hypothèques maritimes et de la mise en oeuvre des sûretés. Elle s'est tenue à Dalian, du 29 au 2 novembre 1984 et les intervenants étaient le président du CMI, Allan Philip (un vice-président), Emery W. Harper, (un membre de l'Association de droit maritime américaine) et le professeur Piet Jan Slot[44].

L'Assemblée du 6 avril 1984 a approuvé un rapport, préparé par Bent Nielsen, de la part du CMI à l'intention de l'OMI, sur le projet de convention internationale sur l'assistance maritime[45].

Une grande partie des activités du CMI fut consacrée, en 1984, à une révision des privilèges et hypothèques maritimes et saisies de navires en vue de la Conférence de Lisbonne. En particulier, le sous-comité chargé de la première de ces matières a estimé que le financement à long terme était essentiel pour le développement de la marine marchande, et que la garantie la plus facilement disponible et la moins coûteuse était le navire lui-même. D'où la nécessité d'assurer la meilleure protection possible au créancier hypothécaire/titulaire d'une hypothèque, et de réduire le nombre de privilèges maritimes. À l'inverse, le Sous-comité sur la saisie des navires a suggéré d'augmenter le nombre de créances maritimes et de remplacer leur liste par une formulation générale qui inclurait toutes les revendications ayant une nature maritime.

---

44 Un rapport correspondant, intitulé : *New Avenues to unification of Maritime Law (De nouvelles voies vers l'unification du droit maritime)* fut publié dans le numéro de décembre 1984 du bulletin d'information.

45 Bulletin d'information septembre 1984, p. 2. Un état des lieux préparé par Bent Nielsen sur les travaux du Comité juridique de l'OMI fut publié dans le numéro d'hiver 1985.

En 1984 encore, l'infatigable Kaj Pineus a compilé la première édition des Time-Barred Actions (Prescription extinctive des actions), outil très utile pour les juristes maritimes[46].

Un important travail du CMI sur l'évaluation des dommages dans les abordages maritimes a été mené à bien. Celui-ci avait été entrepris plusieurs années auparavant et, après un certain retard, on en poursuivit les activités, le CMI ayant décidé d'en reprendre l'étude. Un sous-comité a donc été créé sous la présidence de Jean Warot, avec Patrick Griggs comme secrétaire[47].

On s'est également demandé si les lettres de transport maritime pouvaient être adoptées pour remplir les mêmes fonctions que les connaissements et le groupe de travail international *ad hoc*, présidé par Kurt Grönfors, a été invité à étudier la possibilité d'une lettre de transport maritime transférable.

En 1984, le CMI a perdu l'un de ses plus grands amis : le Vice-président principal Arthur M. Boal[48].

L'année 1985 fut marquée par la XXXIII[e] conférence du CMI au Portugal. Celle-ci fut organisée de façon splendide par la Comissão de Direito Maritimo Internacional, grâce aux efforts de son président José Joaquim de Almeida Borges et du comité d'organisation présidé par le vice-amiral J.P. Bustorff Guerra, assisté de Jan Ramberg et Henri Voet. Le lieu de la conférence était le magnifique hôtel Ritz à Lisbonne. Après les discours d'ouverture du Président de

---

46 Publié par Lloyd's of London Press Ltd. Dans l'introduction, il écrivit : *Un avocat ne gagnera pas toujours son procès. Comment le pourrait-il ? On ne s'attend pas à ce qu'il le fasse. Cela ne sera pas retenu contre lui, sauf si cela se produit parce qu'il n'a pas respecté des délais légaux. Pour éviter cette calamité dans les affaires maritimes internationales, le Comité Maritime International a jugé bon de s'efforcer de montrer quelles sont les règles respectives appliquées à la prescription extinctive dans les différents pays et comment elles fonctionnent. À cette fin, un questionnaire a été préparé et envoyé aux différentes associations nationales.*

Une deuxième édition a suivi en 1993, éditée par Francesco Berlingieri, avec une préface d'Allan Philip.

47 Le rapport est publié dans le bulletin d'information de mai 1985.

48 Le président du CMI a évoqué son souvenir (1889-1984) dans le Bulletin d'information d'octobre 1984 : *J'ai rencontré Arthur Boal pour la première fois lors de la conférence du CMI à Rijeka, en 1959, alors qu'il était président de l'Association de droit maritime des États-Unis. Une période de transition délicate pour le CMI venait de commencer, et le CMI devait savoir si son rôle traditionnel allait se poursuivre comme par le passé, s'il devait changer, ou si tout aurait définitivement pris fin. Arthur Boal a été l'un des responsables du renouvellement du CMI et de la poursuite de ses travaux. Il avait une immense confiance dans le CMI et dans sa capacité à contribuer de manière substantielle à l'unification du droit maritime. Son autorité et son prestige ont joué un rôle unique. Lorsqu'il pensait qu'une idée, quelle qu'en soit l'origine, était bonne pour le CMI, il la soutenait avec tout le poids de son autorité, de sa compétence juridique et de sa profonde sincérité. Il a toujours réussi à assister non seulement aux conférences et aux assemblées du CMI, mais aussi aux réunions du Conseil exécutif, prenant parfois l'avion pour l'Europe la nuit précédente et rentrant aux États-Unis immédiatement après la réunion. Lorsque je lui ai demandé si ce n'était pas un trop grand stress, il a répondu, en souriant, qu'il dormait très bien dans les avions.*

l'Association de droit maritime portugaise, du Président du CMI et du Président de la République portugaise, le Général António dos Santos Ramalho Eanes, les deux matières inscrites à l'ordre du jour furent examinées au cours des sessions de travail[49]. Grâce aux travaux préparatoires effectués par les deux Sous-comités internationaux, la Conférence a réussi à proposer des textes révisés de la Convention de Bruxelles de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes et de la Convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires, qui ont été approuvés par l'Assemblée[50], avant d'être envoyés à l'OMI et à la CNUCED pour examen. Les travaux ont également porté sur l'évaluation des dommages dans les cas d'abordage et sur les lettres de transport maritime[51]. La conférence a été clôturée par un discours prononcé par Mario Ferreira Bastos Raposo, ministre portugais de la Justice et membre titulaire du CMI.

L'année 1985 fut également importante en raison de la mise en place du Charitable Trust du CMI. C'était une idée de William R.A. Birch Reynardson. Cet acte de fiducie a été établi le 20 novembre 1985 entre le Conseil exécutif, d'une part, et Francesco Berlingieri, Sir John F. Donaldson, William R.A., Birch Reynardson, Henri Voet et J. Niall McGovern en leur qualité d'administrateurs d'autre part. Les fonds ont été collectés auprès des avocats spécialisés en droit maritime, des compagnies d'assurance et des P&I Clubs dans le but de faire progresser et de promouvoir des buts ou des objectifs caritatifs[52]. William R.A.

---

49 La conférence a réuni des délégués de 37 associations de droit maritime : Argentine, Australie et Nouvelle-Zélande, Belgique, Brésil, Bulgarie, République fédérale d'Allemagne, Canada, Chili, Chine, Colombie, Danemark, République démocratique allemande, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Inde, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Nigeria, Norvège, Panama, Pérou, Pologne, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, Tchécoslovaquie, États-Unis, URSS, Venezuela et Yougoslavie. En 1985, les associations membres comprenaient également le Costa Rica, l'Irlande, la Corée et les Philippines, pour un total de 41 nations.

50 L'Assemblée a également procédé à l'élection par acclamation des membres du bureau du CMI pour les trois années suivantes. Le Président : Francesco Berlingieri ; les Vice-Présidents : William R.A. Birch Reynardson, Nicholas J. Healy, Anatoliy Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh, Jean Warot ; le secrétaire général administratif et trésorier : Henri Voet ; les membres du Conseil exécutif : Hrvoje Kacic, Allan Philip, Jan C. Schultsz, Lionel Tricot, Norbert Trotz, Jacques Villeneau ; le Bureau administratif : Firme Henri Voet-Genicot.

51 Les documents de la conférence figurent dans l'Annuaire du CMI 1985, Lisbonne I et II. Un rapport sur les résultats de la conférence et sur les travaux en cours fut publié dans le bulletin d'information, publication de l'été 1985. Les délégués ont dégusté de savoureux plats de bacalhau et, outre le charme de Lisbonne, ont eu l'occasion de visiter les magnifiques environs : Estoril, une destination de luxe, réputée pour avoir été la résidence de familles royales, Cascais, une destination de vacances de tout premier ordre avec de belles plages, et Sintra, une résidence de la royauté portugaise, dans un paysage montagneux verdoyant fait de palais, de domaines et de châteaux.

52 La section 4 de l'acte fiduciaire (Annuaire 1986-1987, p. 20) énumère les objectifs caritatifs suivants : *(1) Les administrateurs sont en possession du fonds fiduciaire et de ses revenus et les affectent (sans distinction entre le capital et les revenus) en vue de l'avancement et de la promotion des objectifs*

Birch Reynardson se montra particulièrement actif dans les activités de collecte de fonds, grâce à ses nombreux contacts dans le monde des assurances[53].

Les activités du CMI en 1985 se sont conclues par le deuxième séminaire sur la Chine, qui s'est tenu à Xiamen, du 2 au 6 décembre 1985[54].

6. De 1986 à 1990 – La XXXIV^e^ Conférence de Paris

En 1986, un autre séminaire de la CESAP a été organisé. Celui-ci eut lieu à Quing Dao, du 14 au 18 juillet et Alex L. Parks de l'Association de droit maritime américaine[55], Edgar Gold, un vice-président de l'Association de droit maritime canadienne et le professeur Piet Jan Slot ont donné des conférences sur le droit du remorquage, la réglementation du transport maritime et la pollution marine.

La même année, le CMI et l'Association de droit maritime de la République fédérale d'Allemagne eurent à déplorer la disparition de Hans-Georg Röhreke[56].

Le groupe de travail sur l'indemnisation des dommages dans les cas d'abordage en mer, présidé par Jean Warot, a achevé le travail commencé à Lisbonne et un ensemble de règles couvrant tous les aspects des dommages

---

caritatifs suivants, respectivement, de la manière qu'ils jugent la plus appropriée, à leur entière discrétion : (a) l'avancement de la formation juridique dans l'intérêt du public ; (b) l'avancement et la promotion de la recherche et de l'étude dans le domaine du droit comparé et du droit maritime et commercial international et la publication des résultats de ces recherches. (2) Dans le but de promouvoir les objectifs déclarés ci-dessus, les administrateurs ont le pouvoir d'utiliser le Fonds fiduciaire et ses revenus pour ou en faveur de tout ou partie des activités suivantes : (a) publier et diffuser les résultats des études et des recherches ; (b) parrainer ou organiser des séminaires ou des conférences réunissant des personnes provenant du monde entier pour discuter de tous les aspects des matières qui sont mentionnées ci-dessus ; (c) attribuer des fonds à d'autres personnes ou organismes engagés dans les recherches ou les études susmentionnées. (3) Nonobstant les dispositions de la présente clause, les administrateurs sont autorisés à tout moment à affecter tout ou partie du capital ou des revenus du fonds fiduciaire à d'autres objectifs ou buts caritatifs qu'ils jugent opportuns, à leur entière discrétion.

53 Extrait de son éloge funèbre par Tom Birch Reynardson, Annuaire 2017-2018 : *Il fut en mesure de profiter de ses nombreux contacts avec la City pour persuader ceux-ci de contribuer au Trust, lequel représente aujourd'hui un fonds florissant, qui encourage les jeunes étudiants à développer leurs connaissances du droit maritime et qui a soutenu le CMI dans certaines de ses activités dans le domaine académique. Le Trust décerne un prix au meilleur étudiant de l'IMLI et garantit de cette manière les relations étroites entre le CMI et l'Institut international de droit maritime de Malte. Bill fut nommé docteur honoraire en droit par l'IMLI en 1995.*

54 Des exposés sur les abordages en mer, la sécurité de la navigation, le sauvetage et la limitation de la responsabilité ont été présentés par le président du CMI, par le vice-président honoraire Kaj Pineus, par un membre du Conseil exécutif, Jan C. Schultsz et par le professeur Piet Jan Slot.

55 Auteur de l'ouvrage Law of Tug Towage and Pilotage, II eéd., 1982.

56 Un gentleman, un ami dévoué du CMI, un juriste éminent et très actif en tant que membre du Bureau permanent et du Conseil Exécutif. Un article *in memoriam* fut publié dans le bulletin d'information du CMI de l'hiver 1986.

consécutifs à un abordage a été préparé : les règles de Lisbonne[57]. Les règles ont été acceptées par l'Assemblée du CMI qui s'est réunie à Bruxelles, le 11 avril et il fut décidé que les règles devraient être mises à la disposition de la communauté maritime en vue de leur adoption volontaire.

Des progrès ont été réalisés à l'OMI avec le projet de convention de Montréal sur l'assistance maritime. Bien que la commission juridique ait apporté certains amendements, son projet final était très proche de celui de Montréal. À l'issue de ses travaux, le comité juridique de l'OMI a décidé, lors de sa 58e session, qui se tint du 12 au 16 octobre 1987, de recommander la tenue d'une conférence diplomatique à l'OMI, en avril 1989, pour définir une nouvelle convention sur l'assistance maritime.

Le 21 novembre 1986, le CMI perdit son vice-président honoraire, Kaj Pineus. Celui-ci avait apporté une grande contribution aux travaux du CMI et à l'unification du droit maritime depuis 1947, date à laquelle il assista à la XX^{e} conférence du CMI à Anvers[58].

Le Quatrième et dernier séminaire de la CESAP s'est tenu à Shanghai, du 26 au 30 octobre 1987. David Steel Q.C., Gordon W. Paulsen, Jan C. Schultsz et le professeur Piet Jan Slot ont pris la parole sur la construction navale, la vente de navires et les procédures maritimes spéciales.

Il convient également de mentionner qu'une assemblée eut lieu à Séville, du 19 au 21 octobre 1987, à laquelle ont participé les associations de droit maritime des pays hispanophones et lusophones. En présence du président du CMI, l'Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Maritimo a été constitué, dans le but de favoriser le développement et l'unification du droit maritime dans les zones hispano-luso-américaines[59].

Un nouveau recueil des conventions internationales de droit maritime a été publié en 1987. Il contient le texte, en langues française et anglaise, de seize conventions de droit maritime dont le gouvernement belge est dépositaire et qui ont été élaborées à Bruxelles depuis 1910 par les conférences diplomatiques de droit maritime, ainsi que le texte, en langues française et anglaise, de neuf conventions de droit maritime privé dont l'OMI et les organes des Nations unies sont dépositaires. Les versions anglaises des Conventions de 1910, 1924 et 1926

---

57 Dans les bulletins d'information du printemps et de l'automne 1987.

58 Sa nécrologie, rédigée par le président du CMI, par Jan Ramberg et par Henri Voet, fut publiée dans le bulletin d'information de l'automne 1986.

59 Lors de la séance de clôture de l'Assemblée, le Président du CMI, tout en se félicitant de la constitution de l'Instituto, exprima le souhait que celui-ci puisse servir de véhicule pour la transmission au CMI des points de vue des associations membres sur toutes les matières pouvant être examinées par le CMI.

n'étaient que des traductions libres, l'original de ces Conventions ayant été rédigé uniquement en langue française[60].

La 90e année du CMI s'est clôturée en beauté par un colloque sur la protection contre l'insolvabilité en droit maritime, organisé au *Maritime Law Center* de la Tulane Law School à La Nouvelle-Orléans, du 9 au 12 novembre. Ouvert par le Président du CMI, après un discours d'ouverture de Jan C. Schultsz, les orateurs[61] ont abordé le thème de la protection des banques titulaires d'hypothèques, des bailleurs, des constructeurs de navires, des réparateurs et des armateurs, ainsi que celui des crises financières dans le transport maritime.

L'Assemblée de 1988 a eu lieu à Bruxelles, à l'hôtel Hilton, le 22 avril. Sur proposition du premier vice-président Jean Warot, soutenu par le vice-président William R.A. Birch Reynardson, Francesco Berlingieri a été réélu président par acclamation[62]. Parmi les questions examinées par l'Assemblée figuraient la mise en œuvre des conventions internationales, traitée dans un questionnaire, et (couverte par un autre questionnaire) l'interprétation des conventions internationales. Des rapports furent établis quant à la matière des lettres de transport maritime et de la répartition des risques dans le transport de marchandises. Il fut ensuite convenu de poursuivre l'étude de l'affrètement coque-nue et le projet de convention sur le crédit-bail international préparé par UNIDROIT fut également examiné. La question était de savoir si la Convention

---

60 Une première brochure, contenant les textes des Conventions de droit maritime jusqu'à celle portant sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires ainsi que le Protocole additionnel du 25 mai 1962, a été éditée en 1964 par le Ministère des Affaires Étrangères et du Commerce Extérieur de Belgique. Une deuxième édition a suivi en 1976, publiée par le CMI, qui comprenait 21 conventions internationales, la dernière étant celle concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, 1976.

61 Graeme Bowtle, Emery Harper, Roger Wilman, Jeremy Baer, Richard Barnett, Ralf Richter, Takeo Kubota, Ole Lund et John Honour. Ces thèmes ont ensuite été approfondis par quatre groupes de travail, présidés par Jean Warot, Nicholas J. Healy, Jan Ramberg et William R.A. Birch Reynardson. Plus d'une centaine de participants de nombreuses associations membres y ont assisté, appréciant le charme du sud, la musique, la cuisine créole et cajun et les célèbres cocktails comme le Sazerac, le Ramos gin fizz, l'Hurricane, le Creole Bloody Mary, le Vieux Carré, le New Orleans Martini, personnalisés avec une goutte de Pernod, que l'on pouvait apprécier dans de nombreux endroits célèbres comme Brennans, Antoine's, la Court of two Sisters.

62 Conformément au Règlement pour l'élection du Bureau du CMI, la proposition du Président de réélire les Vice-présidents Nicholas J. Healy, Anatoly Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, Josè Domingo Ray, Nagendra Singh et Jean Warot a été acceptée, ainsi que la proposition de nommer deux autres Vice-présidents : Allan Philip et Jan C. Schultsz, en raison de la quantité croissante de travail. La proposition de réélection de Jan Ramberg en tant que secrétaire général exécutif et d'Henri Voet en tant que secrétaire général administratif et trésorier a également été acceptée à l'unanimité. Conformément aux propositions faites par le Comité des nominations et afin de favoriser à la fois la continuité et le renouvellement, Lionel Tricot, Norbert Trotz et Jacques Villeneau ont été proposés à la réélection en tant que membres du Conseil exécutif, tandis que Josè L. Goñi, Ole Lund et William Tetley ont été proposés en vue de l'élection. Tous les candidats ont été élus par acclamation.

UNIDROIT devait s'appliquer aux navires. En fait, le projet comportait certaines dispositions concernant les navires. Étant donné que les contrats relatifs aux navires sont différents de ceux qui sont relatifs aux marchandises, il a été estimé que la Convention ne devait pas s'appliquer aux navires. Cependant, Allan Philip a accepté d'assister, en tant qu'observateur du CMI, à la Conférence diplomatique d'Ottawa, en mai 1988, à laquelle la Convention devait être soumise en vue de son adoption.

Le 11 décembre 1988, le CMI a éprouvé la disparition de Nagendra Singh, l'un de ses vice-présidents et président de l'Association de droit maritime indienne[63].

L'intérêt croissant pour les chartes-parties coque nue, notamment dans le contexte du financement de la construction navale, a convaincu le Conseil exécutif d'organiser un séminaire sur ce thème. Il s'est tenu les 5 et 6 avril 1989 à Knokke Le Zoute, en Belgique[64]. Un forum de discussion a été organisé sur divers aspects de l'affrètement coque nue, y compris le droit applicable, ses principales caractéristiques et finalités, l'affrètement à l'arrivée et au départ et l'enregistrement avec référence aux conséquences qui en découlent, notamment en ce qui concerne les hypothèques et autres charges, et le droit relatif à la nationalité des membres de l'équipage. Le séminaire était présidé par le président du CMI, tandis que le vice-président William R.A. Birch Reynardson faisait fonction de rapporteur.

L'Assemblée de 1989, convoquée le 7 avril, a remercié Claude Boquin, le Président de l'Association de droit maritime française, pour la préparation de la XXXIV[e] Conférence du CMI à Paris en 1990, le Conseil exécutif suggérant les sujets de discussion. L'Assemblée a accepté par acclamation la proposition du Comité des candidatures de nommer Frank L. Wiswall jr. comme nouveau membre du Conseil exécutif. Le Président informa ensuite l'Assemblée que l'Institut de droit maritime international – IMLI – avait été créé par l'OMI à Malte. L'objectif de l'Institut est de dispenser un enseignement, en particulier aux étudiants des pays en développement, à un niveau postuniversitaire, couvrant le droit maritime public et privé.

Dans le même temps, la Conférence diplomatique sur l'assistance maritime, qui s'est tenue au siège de l'OMI, a approuvé le texte final de la Convention sur l'assistance de 1989[65].

---

63 Il fut l'un de ses membres les plus influents, vice-président depuis 1974 et depuis toujours grand partisan de l'unification du droit maritime.

64 Une charmante station balnéaire, connue pour ses plages. Le séminaire et l'assemblée de 1989 ont eu lieu à l'hôtel La Réserve. Les participants ont également pu profiter de la charmante ville de Bruges, située à seulement 20 minutes, l'une des villes médiévales les mieux préservées d'Europe.

65 Un rapport correspondant de Bent Nielsen figure dans le Bulletin d'information de l'automne 1989.

En 1990, l'idée du président du CMI de préparer un recueil de jurisprudence maritime sur les conventions de droit maritime a finalement été réalisée. L'objectif était de permettre aux juges, avocats, membres des universités et de l'industrie, de disposer de décisions des tribunaux situés dans le plus grand nombre possible de pays et portant sur l'interprétation des conventions maritimes, dans la perspective de contribuer à leur interprétation uniforme. Il a été structuré en se référant à chaque Convention, puis, pour chaque Convention, aux différentes matières, classées par ordre alphabétique, et à l'article correspondant. Pour chaque décision, il est fait mention du pays, de l'autorité judiciaire, de la date, du nom des parties et de la revue de publication[66].

En ce qui concerne les conventions internationales, les limites de responsabilité de la Convention d'Athènes de 1974 ont été jugées trop faibles. Le comité juridique de l'OMI a donc recommandé leur augmentation et a préparé un projet de protocole, qui a été soumis pour approbation à la conférence internationale convoquée à Londres, du 26 au 29 mars 1990[67].

La XXXIV[e] conférence du CMI s'est tenue à Paris, du 24 au 29 juin 1990, dans le prestigieux Grand Hôtel, ayant été édifié en 1860[68]. La conférence a été magnifiquement organisée par l'Association française du droit maritime. Le président, Claude Boquin, le président honoraire, Jean Warot, le vice-président, Alain Tinayre, le secrétaire général, M. Pierre Dardelet et le trésorier Jean-Serge Rohart faisaient partie du bureau de la conférence[69]. Les sujets abordés ont été l'uniformité du droit du transport des marchandises par mer dans les années 1990, les Règles uniformes du CMI pour les lettres de transport maritime, le transfert électronique des droits sur les marchandises en transit et la révision de la règle VI des Règles d'York-Anvers de 1974. Lors de la cérémonie d'ouverture qui eut lieu dans le magnifique Salon d'Or, décoré par Charles Garnier dans le style Napoléon III, l'architecte de l'Opéra, également connu sous le nom de Palais Garnier, des discours ont été prononcés par les présidents du CMI[70] et de

---

66 Le premier Digest est publié dans le bulletin d'information du mois de mars 1990.

67 Lettre d'information septembre 1990.

68 Un rapport dans D.M.F., 1990, p. 517.

69 Des délégués de 41 associations nationales y ont participé : Argentine, Australie et Nouvelle-Zélande, Belgique, Brésil, République fédérale d'Allemagne Canada, Chili, Chine, Colombie, Danemark, République démocratique allemande, Égypte, Finlande, France, Grèce, Inde, Indonésie, Irlande, Israël, Italie, Japon, Dubos Lavigne, Corée, Maroc, Mexique, Nigeria, Norvège, Pérou, Panama, Pologne, Portugal, Sénégal, Espagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, Royaume-Uni, U.S.A., Tchécoslovaquie, U.S.S.R., Venezuela, avec l'OMI, la CNUDCI, la CNUCED et la BIMCO parmi les observateurs.

70 *Monsieur le Ministre, Monsieur le Président de l'Association française de droit maritime, Mesdames, Messieurs, présider une conférence du CMI à Paris, après M. Lyon-Caen en 1900, M. Paul Govare en 1921 et M. Ripert en 1937 est, pour moi, un très grand honneur. Revenir à Paris une fois de plus*

l'Association française du droit maritime française[71] et par M. Jacques Mellick, le ministre de la Mer[72]. Les sessions de travail se sont révélées très intéressantes. En ce qui concerne l'uniformité relative au transport des marchandises par mer[73],

---

est, pour moi, un très grand plaisir. À l'ordre du jour de cette XXXIV^ème^ Conférence du CMI figurent quatre sujets à la fois très importants et très intéressants. Permettez-moi de dire quelques mots à propos de chacun d'eux.

71 *Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdemoiselles, Mesdames, Messieurs, après l'exposé de notre Président, je n'aurais pas l'outrecuidance de vous parler de droit maritime. Je préfère, si vous le voulez bien, vous parler des Conférences du Comité Maritime International qui se sont tenues à Paris depuis très exactement 90 ans… Le Congrès International de Droit Maritime de Paris, en 1900, coïncidait avec l'Exposition Universelle. Ce congrès se tint au Palais des Congrès de l'Exposition les 1^er^, 2 et 3 octobre, sous la présidence de Monsieur Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Professeur de Droit, qui remplaça Maître Marais, Président de l'Association française du droit maritime, empêché au dernier moment. En 1900 comme aujourd'hui, ce fut l'Association française qui avait pris la charge d'organiser le congrès du point de vue matériel. La Commission d'organisation comprenait un professeur de droit, 7 avocats, un représentant des Assureurs et deux représentants des Armateurs. Comme aujourd'hui encore, c'est sous la direction du Comité Maritime International que le congrès devait se tenir, le Président du CMI étant Monsieur Beernaert et le Secrétaire général Monsieur Louis Franck […] Nous sommes maintenant en 1991 et le CMI se réunit de nouveau à Paris, mais on ne parle plus de congrès mais de Conférence et les travaux durent 5 jours au lieu de 3 en 1900. La Conférence se tient dans les locaux de la Chambre de Commerce, sous la présidence d'honneur du ministre des Affaires Étrangères, de la Marine et du Commerce, le Président du CMI étant toujours Monsieur Beernaert et le Secrétaire général, Monsieur Louis Franck, tandis que le Président de l'Association française était Maître Paul Govare. […] Les années passent et en mai 1937, le CMI retrouve Paris pour sa XIX^ème^ Conférence. La séance inaugurale eut lieu de nouveau à l'hôtel de la Chambre de Commerce de Paris, place de la Bourse. Monsieur Paul Bastid, ministre du Commerce et également Professeur de Droit, présidait cette séance, Monsieur Louis Frank qui devait décéder le 31 décembre de la même année, étant Président du CMI et le Professeur Georges Ripert Président de l'Association française de droit maritime. Il est intéressant de noter qu'assistait également à la conférence Monsieur Millerand, que nous avions déjà vu 37 ans plus tôt Président d'Honneur à la conférence de 1900. Entre-temps du reste, il avait été Président de la République. Belle santé, belle réussite et belle passion pour le droit maritime ! Je signale dans le même ordre d'idée que le Professeur Francesco Berlingieri que nous avions rencontré en 1900 à la IV^ème^ Conférence, se trouvait également à Paris en 1911 à la X^ème^ Conférence et en 1937 à la XIX^ème^* !

72 *Monsieur le Président Berlingieri, Monsieur le Président Boquin, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, comme vous l'avez rappelé, Monsieur le Président Boquin, la tenue à Paris de la conférence du Comité Maritime International est un événement. C'est un plaisir pour le ministre de la Mer que je suis de voir rassemblés autant d'éminents juristes experts en droit maritime venant de tous les pays. Les maritimistes que vous êtes se sont donc attachés à la recherche de l'unification des règles de droit privé en limitant l'unilatéralisme si préjudiciable au commerce, facilitant ainsi les échanges par voie de mer donc la richesse des nations. C'est pourquoi je suis d'avis que les travaux que vous entreprenez sont utiles au développement mondial.*

73 La question de savoir si le problème de l'uniformité du droit du transport de marchandises par mer devait être inscrit à l'ordre du jour de la Conférence a été examinée par l'Assemblée du CMI de 1988. Un questionnaire a été diffusé et une première réunion du sous-comité international, présidée par Francesco Berlingieri, s'est tenue à Knokke Le Zoute, le 4 avril 1989. Un consensus s'est dégagé pour que l'étude soit basée sur les règles de La Haye-Visby et certains domaines ont été identifiés. Le sous-comité s'est réuni à nouveau à Londres les 4 et 5 septembre 1989 et à Paris les 17 et 18 janvier 1990. La décision d'entreprendre l'étude d'un régime juridique existant depuis longtemps et dont les

la Conférence a estimé que les problèmes de l'identification du transporteur, du droit d'action contre le transporteur substitué devaient faire l'objet d'une réglementation uniforme, le transporteur contractuel et le transporteur substitué étant tenus solidairement responsables. Le droit d'action devrait être le même que celui applicable au transporteur contractuel. En ce qui concerne les contrats et les documents, il a été estimé qu'un régime juridique uniforme devait s'appliquer à tous les contrats de transport, quel que soit le type de document émis. En ce qui concerne le transport en pontée, on a observé que le défaut de toute réglementation constituait un aspect négatif et les mesures à prendre ont été envisagées. Quant à la période d'application, l'idée était qu'elle coïncide avec celle de la responsabilité du transporteur, sans extension au-delà des limites du port. L'exemption du régime de responsabilité était généralement considérée comme satisfaisante, tandis que, en ce qui concerne les limites de responsabilité, une meilleure définition de l'« unité » était nécessaire, au cas où la limitation par colis ou par unité devait être conservée. Enfin, en ce qui concerne le déroutement, on a estimé qu'il fallait étendre le champ d'application de ses dispositions à l'assistance dans toutes les eaux navigables, tandis que, pour ce qui est du retard, l'opinion générale était que les Règles devaient être étendues pour le couvrir sous toutes ses formes, y compris la responsabilité pour perte financière pure[74]. En ce qui concerne les Règles d'York-Anvers[75], des modifications ont été

---

règles avaient été analysées en profondeur, et de l'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence a été prise, car la dernière fois que les Règles de La Haye ont été étudiées, c'était en 1963, lors de la Conférence de Stockholm, lorsque le projet de Protocole de Visby a été approuvé. Il a également été considéré que les changements substantiels dans la technique de transport et dans les documents contractuels, ainsi que l'approbation des Règles de Hambourg de 1972, nécessitaient des tentatives pour résoudre les problèmes d'interprétation des dispositions controversées en vue de produire une plus grande uniformité. On a estimé qu'une décision sur l'opportunité d'élaborer des règles uniformes devait être prise lors de la Conférence.

74 Un projet de règles uniformes pour l'adoption volontaire a été soumis à la conférence par le MLA français. Bien que le projet exprime des principes dignes d'être pris en considération, il a été considéré que des règles d'adoption volontaire ne favoriseraient pas une plus grande uniformité.

75 La Convention sur l'assistance maritime de 1989 contient la notion d'indemnisation spéciale (article 14) à laquelle un assistant a droit dans des circonstances où les opérations d'assistance sont effectuées à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement, mais qui n'a pas réussi à obtenir une récompense. L'annexe 2 à la Convention demande au Secrétaire général de l'OMI d'adopter des mesures en vue de garantir une modification rapide des règles d'York-Anvers de 1974, étant donné que les paiements effectués en vertu de l'article 14 ne sont pas destinés à être autorisés en avarie commune. Pour donner suite à cette demande, l'OMI a demandé au CMI d'adopter des mesures pour envisager l'action nécessaire pour une modification des règles d'York-Anvers de 1974. Un groupe de travail a donc été créé, sous la présidence d'Andrew Taylor, qui a préparé un rapport et un questionnaire. Un sous-comité international a ensuite été constitué et il a été convenu de modifier la règle VI des règles d'York-Anvers de 1974 afin de préciser que l'indemnité spéciale ne doit pas être incluse dans les avaries communes.

apportées à l'article VI, avec la proposition que le nouveau texte soit dénommé Règles d'York-Anvers 1974, telles que modifiées en 1990. Le projet du Sous-comité international sur les Règles uniformes du CMI pour les connaissements maritimes[76] a été examiné et des amendements ont été suggérés, ainsi que des amendements aux Règles du CMI pour les connaissements électroniques[77]. Les sessions de travail[78] ont été conclues par une conférence du professeur Norbert Trotz sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les années 1990.

Lors de l'assemblée du CMI, le 25 juin 1990, un amendement aux statuts a été approuvé, limitant le nombre de membres titulaires à un maximum de vingt et un par association membre. Les documents approuvés lors de la conférence ont été adoptés et de nouveaux événements CMI ont été planifiés. Francesco Berlingieri annonça en outre qu'il ne serait pas disponible pour une réélection à l'Assemblée de 1991 et, en ce qui concerne la procédure utilisée pour l'élection du Président du CMI, il fut décidé que le Président consulterait les Associations nationales, leurs réponses devant être données avant le 30 octobre 1990 et le Conseil Exécutif agissant alors en qualité de Comité de Nomination.

Toujours en 1990, et à la suite d'une résolution adoptée par l'OMI en 1989, en réponse à des incidents de pollution provoqués par des navires-citernes et des installations off-shore, l'Assemblée de l'OMI a décidé de convoquer une conférence internationale en vue d'adopter une convention *ad hoc*. La Conférence s'est tenue à l'OMI, du 19 au 30 novembre 1990 et a adopté la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) 1990[79].

---

76 Le sujet a été examiné par un sous-comité international présidé par le juge Anthony Lloyd. Lors du colloque de Venise en 1983, il a été conclu que des règles uniformes pour l'incorporation dans les lettres de transport maritime devraient être préparées car un instrument négociable n'est pas toujours nécessaire. Après une discussion au CMI 1985, à Lisbonne, la diffusion d'un questionnaire et diverses réunions du sous-comité international à Londres, un projet final de règles a été préparé en vue d'être examiné à Paris.

77 Indépendamment des problèmes particuliers qui sont liés à l'utilisation de lettres de transport maritime au lieu de connaissements, la question connexe du remplacement des connaissements par des messages d'échange de données informatisées (EDI) a été examinée. Un sous-comité international *ad hoc* a été créé, présidé par Jan Ramberg, qui a tenu sa première réunion à Londres, le 31 mai 1989. Des règles ont été rédigées, prévoyant entre autres que le transporteur, au moment de la réception des marchandises, doit procurer un code secret à l'expéditeur et s'engager à n'accepter des instructions concernant les marchandises qu'en faisant référence à ce code secret. À destination, le transporteur ne doit livrer la cargaison qu'à une partie en mesure de fournir le code secret.

78 L'ordre du jour et les documents de la conférence figurent dans les annuaires du CMI, Paris I et II.

79 Bulletin d'information, mars 1991.

En 1991, l'ExCo s'est réuni à Bruxelles, le 11 avril[80] et l'Assemblée de 1991 a été convoquée le jour suivant. Le lieu de réunion était l'hôtel Amigo, à côté de la Grand-Place, l'une des places les plus remarquables d'Europe, entourée d'impressionnantes maisons des corporations de style baroque. Les réunions de l'ExCo à Bruxelles se tenaient généralement au Hilton de Bruxelles. Cependant, cette année-là, il y avait une raison spécifique pour que le siège de la réunion soit modifié. Un dîner d'adieu fut organisé par le Bureau du CMI à la Maison historique du Cygne, joyau de la Grand-Place, en l'honneur de Francesco Berlingieri qui laissait la présidence du CMI[81].

7. Allan Philip Président, la Constitution de 1992 et les Séminaires de Gênes

Lors de l'assemblée du lendemain, le professeur Allan Philip, l'un des vice-présidents, fut élu président du CMI par acclamation. Il exprima sa profonde gratitude à l'égard de Francesco Berlingieri pour le travail exceptionnel et remarquable effectué au service du CMI pendant ses 15 années de présidence et suggéra à l'Assemblée de l'élire en qualité de Président d'honneur du CMI. Cette suggestion fut acceptée par l'Assemblée par acclamation[82].

J. Niall McGovern, Nicholas J. Healy, Walter Müller, José Domingo Ray et Jean Warot, qui ont rendu de grands services au CMI et ont été vice-présidents pendant de longues périodes, ont été élus par acclamation vice-présidents d'honneur. Comme vice-présidents, ont été élus, par acclamation, William R.A.

---

80 Ce jour-là, vers 12h30, le VLCC *Haven*, battant pavillon chypriote, alors qu'il effectuait des opérations de déchargement sur une plate-forme flottante au large du terminal pétrolier de Gênes, a subi une explosion et a pris feu. Cinq membres de l'équipage, dont le capitaine, furent tués et les brèches ouvertes dans la coque libérèrent quelque 35.000 tonnes de pétrole brut lourd, en engendrant ce qui fut le plus grand accident de pollution pétrolière en Méditerranée. La vision depuis l'avion au décollage de Gênes vers Bruxelles en début d'après-midi ce jour-là était impressionnante. La veille avait eu lieu la pire catastrophe maritime qui se soit jamais produite dans les eaux italiennes en temps de paix, lorsque le car-ferry *Moby Prince* entra en collision avec le pétrolier *Agip Abruzzo* à l'entrée du port de Livourne. La collision déclencha un incendie qui coûta la vie à 140 passagers et membres d'équipage.

81 À cette occasion, il s'est vu remettre un antique poêlon en argent de l'époque victorienne. En effet, il aimait cuisiner et appréciait beaucoup la cuisine française. Il portait la dédicace suivante : *À Francesco Berlingieri de la part des Vice-présidents, des Membres du Conseil Exécutif et du Bureau du Comité Maritime International avec l'expression de leur gratitude et de leur affection à l'occasion de sa retraite en tant que Président. Avril 1991*

82 Francesco Berlingieri a reçu des associations nationales un magnifique cadeau consistant en un plateau d'encrier de bureau en argent, avec des chandeliers en argent, portant la dédicace suivante : *Offert à FRANCESCO BERLINGIERI Président 1976-1991 du Comité Maritime International par les associations nationales en reconnaissance de son mandat exceptionnel. À l'occasion de sa retraite en avril 1991.*

Birch Reynardson, Eugenio Cornejo, Anatoly Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg et William Tetley. Henri Voet a été élu par acclamation secrétaire général administratif et trésorier et Norbert Trotz a été élu par acclamation secrétaire général exécutif. Les personnes suivantes ont été élues par acclamation en qualité de membres du Conseil exécutif : José Luis Gõni, Patrick J.S. Griggs, Etienne Gutt, Rolf Herber, Pierre Latron et Frank L. Wiswall jr.[83] Un groupe de travail a été créé pour étudier les révisions de la Constitution et deux séminaires ont été prévus à Gênes en 1992.

Le 8 mai 1992, l'Université d'Anvers a décerné à Francesco Berlingieri un doctorat *honoris causa* en droit[84]. Ses mérites exceptionnels en tant que président du CMI ont été reconnus dans la ville de la fondation du CMI, lieu de naissance des présidents Louis Franck et Albert Lilar.

Un séminaire très réussi se tint à Gênes, du 22 au 26 juin 1992, sur les problèmes actuels du transport maritime. Il fut organisé conjointement par le CMI et UNIDROIT sous les auspices de l'Ente Colombo 92 à l'occasion du cinquième centenaire de la découverte des Amériques par Christophe Colomb, né à Gênes en 1451. Sous la présidence du Président d'honneur du CMI, trois

---

83 Les membres de l'association nationale du CMI étaient alors au nombre de 48, avec les présidents suivants : Argentine, José Domingo Ray ; Australie et Nouvelle-Zélande, R. Salter ; Belgique, Roger Roland ; Brésil, Luiz Antônio Severo da Costa ; Bulgarie, Ivan Vladimirov Ivanov ; Canada, W. David Angus ; Chili, Eugenio Cornejo Fuller ; Chine, Li Yumin ; Colombie, Juan Manuel Prieto ; Costa Rica, Tomás Federico Nassar Perez ; Tchécoslovaquie, Jaroslav Jakubec ; Danemark, Allan Philip ; Égypte, Ahmed M. Effat ; Finlande, Nils-Gustaf Palmgren ; France, Claude Boquin ; Allemagne, Hans-Christian Albrecht ; Grèce, Antoine Antapassis ; Hong Kong, Mark Roberts ; Inde, Vasant J. Sheth ; Indonésie, Chandra Motik Yusuf Djemat ; Irlande, J. Niall McGovern ; Island, Jón Finnbjörnsson ; Israël, R. Wolfson ; Italie, Francesco Berlingieri ; Japon, Tsuneo Ohtori ; Yougoslavie, Velimir Filipovic ; Corée, Ju-Chan Sonn ; Maroc, Mohammed Margaou ; Mexique, Ignacio L. Melo ; Nigeria, Chris Ogunbanjo ; Norvège, Haakon Stang Lund ; Panama, Dámaso Diaz Ducaza ; Pérou, Enrique Moncloa Diez Canseco ; Philippines, Benjamin T. Bacorro ; Pologne, Michal Rzeszewicz ; Portugal, José Joaquim de Almeida Borges ; Sénégal, El Hadji Mansour Tall ; Espagne, Alejandro Garcia Sedano ; Sri Lanka, Yaseen Omar ; Suède, Jan Ramberg ; Suisse, Rudolf Th. Sarasin ; Pays-Bas, J. C. Schultsz ; Turquie, Ergon Cetingil ; Royaume-Uni, le Très Honorable Lord Donaldson ; Uruguay, Ariosto González Cunarro ; États-Unis, Kenneth H. Volk ; U.S.S.R., Anatoly Lazarevitch Kolodkin ; Venezuela, Wagner Ulloa.

84 À cette occasion et sur invitation de l'Association de droit maritime belge, le Président d'honneur du CMI fit un exposé intitulé : *Uniformité du droit maritime. Quelques problèmes : C'est avec un grand plaisir que j'ai accepté l'invitation de votre Association de donner une conférence à l'occasion de la remise du diplôme par l'Université d'Anvers. J'ai choisi comme sujet de cette conférence trois problèmes de caractère général que, à mon avis, ont une importance considérable dans le domaine de l'unification du droit maritime. Il s'agit des règles relatives à la mise en vigueur des conventions internationales de droit maritime, des règles relatives au champ d'application de ces conventions et, enfin, des problèmes relatifs à la modification du droit uniforme*. Le texte intégral de la présentation est publié dans *Il Diritto Marittimo*, 1992, p. 796.

panels d'orateurs, présidés par le Professeur Riccardo Monaco, Président d'UNIDROIT, par le Professeur Michael J. Bonnel et par le Président du CMI, ont examiné les questions relatives aux perspectives du XXIe siècle dans le domaine du transport international de marchandises par mer, aux nouvelles tendances et développements dans le domaine du droit international des transports et à la matière du transport de marchandises par charte-partie[85].

L'Assemblée du CMI s'ensuivit, le 27 juin 1992. Un certain nombre d'amendements à la Constitution de 1981[86], telle qu'elle fut modifiée en 1990, y furent approuvés, y compris des changements de moindre portée apportés à l'article 1. L'article 3 a été ajouté, avec la possibilité pour l'Assemblée de nommer des membres *Honoris Causa* et d'admettre des membres temporaires et des organisations internationales en qualité de membres consultatifs. Le contenu de la Constitution était divisé en sections et, dans l'article 6, il a été expressément mentionné que le droit de vote à l'Assemblée ne pouvait être délégué ou exercé par procuration, comme cela avait été proposé. Contrairement à la Constitution de 1990, il était prévu que le président, les vice-présidents (au nombre de deux) et les conseillers exécutifs soient élus pour un mandat de quatre ans, avec possibilité d'être élus pour un mandat supplémentaire. Des sections spécifiques traitent de la composition, des fonctions et du quorum du Conseil exécutif, des Conférences internationales, des finances, y compris des dispositions relatives aux arriérés de contributions, et à l'élection des membres du Bureau. Les études en cours ont été passées en revue, notamment les questions de droit de l'environnement, les règles d'York-Anvers, les engins mobiles off-shore, l'enregistrement des affrètements coque-nue et les chartes-parties/définitions des temps de planche, tandis que Francesco Berlingieri a accepté la responsabilité de réfléchir à la réorganisation des publications du CMI.

Un autre séminaire s'est tenu à Gênes, du 21 au 25 septembre 1992, consacré aux questions de responsabilité en raison des dommages provoqués par la pollution et de réparation des dommages causés au milieu marin[87].

Tout le CMI eut la grande tristesse d'apprendre le décès, le 3 novembre 1992, d'un de ses amis les plus chers, Elliot B. Nixon[88].

---

85 Les actes sont publiés dans *Il Diritto Marittimo*, 1992, p. 919.

86 Le texte de la nouvelle Constitution est publié dans l'Annuaire CMI 1992.

87 Les actes du séminaire sont publiés dans le bulletin d'information du CMI no 3 / 1992.

88 Bien que n'étant pas membre de l'Exco, il jouait un rôle très important pour le CMI, ayant toujours assisté avec passion aux différents événements. Il possédait une remarquable autorité en matière de codes maritimes et était un ami proche de Francesco Berlingieri. Ils se sont rencontrés pour la première fois en 1956, alors qu'ils représentaient la ligne italienne dans le différend concernant la collision *Andrea Doria - Stockholm*. Elliot a également beaucoup contribué aux activités de l'Association

La Conférence de l'OMI, qui s'est tenue du 23 au 27 novembre, a adopté de nouveaux protocoles à la Convention CLC (Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) de 1969 et à la Convention FIPOL de 1971. En outre, cinq résolutions, destinées à faciliter l'interprétation et l'entrée en vigueur des nouveaux protocoles de 1992, ont également été adoptées. En 1984, des protocoles similaires avaient été approuvés en réponse aux préoccupations d'un certain nombre d'États qui estimaient que les limites d'indemnisation n'étaient plus adéquates et devaient donc être augmentées. Dans le nouveau régime, les plafonds ont été doublés. Toutefois, en ce qui concerne la récente explosion du pétrolier *Haven*, la délégation italienne s'est dite préoccupée par le fait que, dans les accidents les plus catastrophiques, les dommages pourraient dépasser de loin les nouvelles limites de réparation[89].

8. Sydney 1994 et tant d'autres qui suivirent

Le 27 janvier 1993, Francesco Berlingieri, président d'honneur du CMI, est devenu Officier honoraire de *l'Ordre de l'Empire britannique* lors d'une cérémonie présidée par le Lord Chancelier (secrétaire d'État à la Justice), Lord Mackay[90].

---

américaine de droit maritime et à l'*American Maritime Cases* en qualité de rédacteur en chef. C'était toujours un très grand plaisir de le rencontrer, car il était capable de transmettre ses intérêts et son enthousiasme pour une quantité de choses, de la littérature à l'art, de la musique à l'histoire. Des articles émouvants à sa mémoire, rédigés par Kenneth H. Volk, président sortant de l'Association américaine de droit maritime et William Tetley, vice-président du CMI, sont publiés dans l'*American Maritime Cases*, janvier 1993, p. 1.

89 Les nouveaux protocoles ont également modifié les conditions d'entrée en vigueur des protocoles de 1984 aux conventions. Le protocole à la convention sur la responsabilité civile devait désormais entrer en vigueur douze mois après avoir été accepté par dix États, dont quatre comptant au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes. En vertu du protocole de 1984, le nombre d'États présentant un tonnage de navires-citernes d'au moins un million était de six. Le Protocole à la Convention portant création du Fonds devait entrer en vigueur après avoir été accepté par huit États ayant importé 450 millions (au lieu de 600 millions) de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

90 Avec la citation suivante : *Vous vous êtes distingué dans le domaine du droit maritime pendant de nombreuses années. Cela a été largement reconnu dans les postes que vous avez occupés au sein des organisations nationales et internationales qui sont liées au droit maritime. Votre association, par exemple, avec le Comité Maritime International remonte aux années 1950 et vous en avez été le président pendant cinq mandats successifs à partir de 1976. Votre contribution au droit maritime a été reconnue par d'autres pays. En 1977, vous avez été élu membre honoraire de la United States Maritime Law Association, en 1981, vous avez été élu membre honoraire de l'Association du Barreau canadien, et en 1984, vous avez été nommé Honorary Proctor in Admiralty par la Maritime Law Association des États-Unis. Votre association avec ce pays n'est pas moins distinguée. Vous avez été élu membre du Commercial Court Users' Committee en*

La XXXV^e^ conférence du CMI s'est tenue dans la belle ville de Sydney, à l'hôtel Sheraton Wentworth, du 2 au 7 octobre 1994. Tous les délégués ont remercié le comité d'organisation, présidé par Stuart Hetherington, alors président de l'Asssociation de droit maritime d'Australie et de Nouvelle-Zélande pour leur avoir permis de profiter de Sydney, de ses environs et d'un pays si riche en culture et en merveilles. La cérémonie d'ouverture s'est déroulée dans la splendide salle de concert de l'Opéra[91], avec les discours de bienvenue tenus par le président Allan Philip, qui a fièrement mentionné que la salle de concert avait été conçue par l'architecte danois Jørn Utzon, et qui a résumé les points à l'ordre du jour, ainsi que par Stuart Hetherington. Dans son discours de bienvenue, il a rappelé aux délégués que lorsque le premier gouverneur de l'Australie, le capitaine Arthur Philip, arriva en Australie avec la première flotte, il informa que le port de Sydney, où il avait amené la flotte peu après son arrivée à Botany Bay, était un port magnifique, en mesure d'accueillir *1000 navires de ligne*. Un discours a été prononcé par l'honorable Murray Gleeson Q.C., *Chief Justice of New South Wale*s, qui a officiellement ouvert la conférence et a rappelé aux délégués les décisions prises par les tribunaux australiens et le Conseil privé à la suite de sinistres et de réclamations survenus sur le port, non loin de l'Opéra. Les observateurs de l'OMI, de la CNUCED et du FIPOL, Gaetano Librando, Mahin Faghfouri et Måns Jacobsson[92], ont exprimé leur reconnaissance pour leur invitation à participer à la conférence.

Le programme de travail a consisté en des discussions en commissions, sur l'évaluation des demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution, sur les engins mobiles off-shore et sur les avaries communes. Le premier Comité, présidé par Norbert Trotz, a examiné les problèmes liés à l'indemnisation des dommages pour perte économique, des dommages à l'environnement et

---

1977 et les services rendus au sein de cet organe ont été très appréciés. C'est en reconnaissance des précieux services rendus aux intérêts juridiques maritimes britanniques, Professeur Francesco Berlingieri, que Sa Majesté la Reine vous a nommé officier honoraire de l'Ordre de l'Empire britannique. C'est avec grand plaisir que, au nom de sa Majesté, je vous remets l'insigne de l'Ordre. Permettez-moi de vous féliciter et de vous offrir mes meilleurs vœux de réussite.

91 L'un des bâtiments les plus célèbres et les plus connus du monde et un chef-d'œuvre de l'architecture du XXe siècle.

92 357 délégués et 153 accompagnateurs ont participé, au nom de 39 associations nationales : Afrique du Sud, Australie et Nouvelle-Zélande, Belgique, Brésil, Canada, Chili, Chine, Colombie, Croatie, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hong Kong, Indonésie, Irlande, Italie, Japon, Corée, Malaisie, Maroc, Mexique, Nigeria, Norvège, Panama, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Singapour, Espagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, Royaume-Uni, États-Unis, URSS, Venezuela. La cérémonie d'ouverture voyait la participation de la célèbre compagnie de danse Bangarra, qui a interprété un « Bienvenue au pays ». Les délégués et les partenaires ont également pu profiter des prestations du Sydney Youth Orchestra lors d'une interprétation entraînante du *Boléro* de Ravel.

à la réparation en nature et au nettoyage, ainsi que ceux relatifs aux mesures préventives. Des lignes directrices ont été rédigées pour promouvoir un traitement uniforme au niveau international des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Conférence ayant adopté une résolution recommandant leur diffusion et leur application. Le deuxième comité, présidé par Frode Ringdal, à la demande du comité juridique de l'OMI, a examiné le projet de convention de Rio sur les engins mobiles offshore à la lumière des développements ultérieurs. La conférence a adopté à l'unanimité une version actualisée des travaux produits lors de la conférence CMI de 1977, conformément au mandat de l'OMI. Le troisième comité, présidé par David Taylor et ayant pour rapporteur Bent Nielsen, a examiné les dispositions des Règles d'York-Anvers de 1974, telles que modifiées en 1990, qui ont abouti aux Règles d'York-Anvers de Sydney de 1994. Des sessions spéciales des groupes de travail ont été consacrées à la question de la responsabilité civile des sociétés de classification, avec Patrick Griggs et Frank W. Wiswall jr. en qualité de présidents respectifs. Des documents ont ensuite été présentés sur le sujet au cours d'un séminaire sur l'assurance maritime : La *Doctrine de la plus grande bonne foi est-elle dépassée?* par Patrick J.S. Griggs, l'honorable juge Kirby, Jean-Serge Rohart et Graydon Staring[93].

Le 8 octobre 1994, l'Assemblée a rendu hommage à Elliot B. Nixon et à d'autres amis du CMI, dont Lord Devlin, Jan C. Schultsz et Jean Warot, décédés[94]. De nouveaux membres du Conseil exécutif ont été élus[95]. Un rapport

---

93 Les rapports, les documents et la documentation de la Conférence sont publiés dans le Bulletin d'information du CMI nº 3/1994 et dans les Annuaires du CMI 1993 (Sydney 1) et 1994 (Sydney 2). Le programme social, parfaitement mis en place par le comité d'organisation, comprenait un dîner-croisière dans le magnifique port de Sydney, des réceptions à la galerie d'art, avec un accueil par le Premier ministre de la Nouvelle-Galles du Sud, et au musée maritime, avec les cocktails correspondants. Lors de la pause du mercredi, les délégués ont profité d'un voyage en train vers les Blue Mountains, où ils ont pu admirer les vues panoramiques et participer à un barbecue en toute détente. Le banquet de gala s'est tenu à l'hôtel de ville historique et monumental de Sydney, construit de 1868 à 1889 dans le style Second Empire « Grand Victorian », au cours duquel les invités purent apprécier le jeu du célèbre trompettiste James Morrison.

94 Respectivement ancien président de l'Association de droit maritime anglaise, président de l'Association de droit maritime néerlandaise et vice-président du CMI et président honoraire de l'Association du droit maritime française et vice-président honoraire du CMI.

95 Président : Allan Philip ; vice-président pour un mandat de deux ans : William R.A. Birch Reynardson ; vice-président pour un mandat de quatre ans : Hisashi Tanikawa ; Secrétaire général : Norbert Trotz ; Trésorier : Henri Voet ; Administrateur : Leo Delwaide. Comme membre du Conseil exécutif : pour un mandat d'un an : Luis Cova Arria, Rolf Herber ; pour un mandat de deux ans : Patrick J.S. Griggs, Ron Salter ; pour un mandat de trois ans : W. David Angus, Karl-Johan Gombrii ; pour un mandat de quatre ans : Jean-Serge Rohart, Frank L. Wiswall, jr. Le Président a informé l'Assemblée qu'un certain nombre de membres du Bureau n'ont pas été réélus en raison des nouvelles

a été présenté sur les travaux du Conseil exécutif concernant les Règles de La Haye-Visby/Règles de Hambourg. Le Président a informé l'Assemblée que la prolifération des régimes internationaux et nationaux affectait sérieusement l'unification du droit relatif à la responsabilité découlant du transport de marchandises par mer. En conséquence, le CMI a pris l'initiative d'envisager des solutions possibles et un questionnaire a par conséquent été préparé, rédigé par un groupe de travail composé de Francesco Berlingieri, président, W. David Angus, Jean-Serge Rohart, Ron Salter et Frank L. Wiswall jr.[96].

À la suite du dépôt du 60e instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Aucun des États industrialisés ne figure parmi les 60 États qui ont ratifié. La raison en est qu'aucun d'entre eux n'a accepté la partie XI de la Convention, qui vise à mettre en place une bureaucratie coûteuse et un régime réglementaire excessif pour l'exploitation minière en eaux profondes, sous *...le fonds marin, le plancher océanique et son sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale*.

Le 2 mai 1995, le vice-président William R.A. Birch Reynardson a assisté à une cérémonie d'investiture au Palais de Buckingham, pour recevoir, des mains de SAR la Reine, les insignes de Commandeur de l'Ordre de l'Empire britannique pour les services rendus au droit maritime.

En 1995, l'assemblée du CMI s'est réunie le 20 mai, à l'hôtel Amigo, à Bruxelles. Norbert Trotz a démissionné de son poste de Secrétaire général, le Président assurant l'*intérim* jusqu'à la prochaine Assemblée, tandis que Leo Delwaide a été accueilli en tant que nouvel Administrateur et que la nomination de Luis Cova Arria et R. Eric Japikse en tant que Conseillers exécutifs pour un second mandat de 4 ans a été approuvée.

Peu avant l'Assemblée, le 12 mai 1995, et après le dépôt du 15e instrument de ratification, la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures est entrée en vigueur, tandis que le 30 mai 1995, les conditions requises pour l'entrée en vigueur des protocoles de 1992 des conventions CLC et Fonds étaient remplies[97].

---

règles de la Constitution limitant l'éligibilité à deux mandats de quatre ans et exprime l'espoir qu'ils seront toujours disponibles pour poursuivre leur travail au sein du CMI. Le Président remercie tout particulièrement les anciens membres du Conseil : José Luis Goñi, Etienne Gutt, Pierre Latron et a exprimé ses remerciements aux anciens vice-présidents Eugenio Cornejo, Anatoli Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg, William Tetley. Sa proposition de les élire vice-présidents honoraires du CMI a été acceptée par acclamation.

96 Cela fut publié, ainsi qu'un résumé des réponses, dans le Bulletin d'information 1/1995.

97 Il ne s'agit pas d'un événement CMI, mais la réunion d'automne 1995 de l'Association de droit

L'Assemblée 1996 s'est tenue à l'hôtel Hilton d'Anvers, le 13 avril. De nombreuses organisations internationales ont été accueillies en qualité de membres consultatifs du CMI[98]. Francesco Berlingieri a rendu compte des travaux préparatoires des Règles de La Haye-Visby et des Conventions relatives à l'abordage et à la saisie, que le Conseil exécutif a décidé de publier à l'occasion de la Conférence du Centenaire destinée à se tenir à Anvers. Frank L. Wiswall jr. a rendu compte de la préparation d'une mise à jour de l'histoire du CMI et d'une nouvelle édition de l'Annuaire contenant toutes les conventions de droit maritime.

Le président a ensuite remercié William R.A. Birch Reynardson, qui a achevé son deuxième mandat de vice-président, pour son soutien exceptionnel, son travail acharné, son appui et son engagement extraordinaire en faveur des objectifs du CMI. L'Assemblée a ensuite pris acte du rapport de la commission

---

maritime américaine (Maritime Law Association of the United States), l'association nationale la plus importante en termes de nombre de membres et l'une des plus anciennes (elle a été fondée en 1899 comme les associations italienne, danoise et norvégienne, tandis que l'association belge a été fondée en 1896, un an avant le CMI, l'association française en 1897 et l'association allemande en 1898) doit être mentionnée comme l'un des événements les plus réussis organisés chaque année par une association nationale. Elle s'est tenue à Kauai, Hawaï, du 16 au 21 octobre et a connu un immense succès. Y ont participé 600 membres et leurs invités, dont des membres de la magistrature des États-Unis et de l'Australie et du Conseil exécutif du CMI, notamment Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Patrick J.S. Griggs, Frank L. Wiswall jr. et leurs épouses, Anna, Nick, Marion et Libby. Les sujets abordés comprenaient les éventuels amendements à la loi sur le transport de marchandises par mer, une proposition de loi sur l'assurance maritime, la législation sur le financement maritime et le projet CMI/UNCITRAL sur les connaissements électroniques. La réunion a été enrichie par les habituels événements sociaux, activités sportives et visites, et les participants ont encore le souvenir du cocktail Blue Hawaiian, une Piña Colada faite de rhum léger, de curaçao bleu, d'ananas, de jus de citron et de crème de coco.

98 Cette suggestion a été faite par Frank L. Wiswall jr. au Conseil exécutif lors de sa réunion du 1er décembre 1995 au *Cavalry and Guards Club* de Londres. Les organisations internationales étaient les suivantes : Organisations inter-gouvernementales : *Organisation maritime internationale (OMI), Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI), Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Division des affaires maritimes et du droit de la mer (ONU/OALOS).* Organisations non gouvernementales *: Conférence maritime baltique et internationale (BIMCO), Institut ibéro-américain de droit maritime (IIDM), Association internationale des sociétés de classification (IACS), Association internationale des armateurs de cargaisons sèches (INTERCARGO), Association internationale des ports (IAPH), Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (ICS), Groupe international des clubs de protection et d'indemnisation (IGP&I), Forum international des industries maritimes (IMIF), Union internationale d'assurance maritime (IUMI), International Law Association (ILA), International Tanker Owners Pollution Federation (Fédération internationale des propriétaires de pétroliers contre la pollution) (ITOPF), Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), Association internationale du barreau (IBA).*

des nominations (composée de Nicholas J. Healy, président, William R.A. Birch Reynardson, Jan Ramberg, avec Francesco Berlingieri et Allan Philip comme membres de droit) et comme aucune autre nomination n'avait été transmise à l'Administrateur, a approuvé les nominations de Patrick J.S. Griggs en qualité de Vice-président, d'Alexander von Ziegler comme Secrétaire général, et de Ron Salter (réélection) et Panayotis Sotiropoulos (élection) comme Conseillers exécutifs. En ce qui concerne les conventions internationales, Patrick J.S. Griggs a rendu compte de la prochaine conférence diplomatique sur la convention HNS (Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses) et des questions controversées qui y sont liées. Il a également rendu compte de la discussion concernant un éventuel protocole à la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1976.

Une session du Sous-comité international pour l'uniformisation du droit du transport de marchandises par mer s'est tenue à Londres les 27 et 28 septembre 1996 sous la présidence de Francesco Berlingieri et avec Frank L. Wiswall jr. en qualité de Rapporteur. En présence de délégués de nombreuses associations nationales et de nombreux observateurs, des questions ont été examinées et discutées telles que les définitions, le champ d'application et la période d'application, l'identification, la responsabilité et les devoirs du transporteur, et la responsabilité du transporteur substitué, le déroutement, le retard, les limites de responsabilité et la déchéance du droit de limitation de responsabilité.

La fin du mois de mai 1996 a vu l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cela a notamment donné naissance à une nouvelle organisation, le Fonds de 1992, chargé de verser des indemnités supplémentaires en cas de déversement d'hydrocarbures dans les États où les versions 1992 des conventions sont en vigueur. En juin 1996, le Fonds de 1992 a tenu sa première assemblée et, au même moment, le Fonds de 1971 a tenu une session extraordinaire. L'objectif de ces réunions était d'approuver les dispositions administratives du Fonds de 1992 qui devaient être étroitement liées à celles du Fonds de 1971. Bien qu'il s'agisse d'organisations distinctes, avec des champs d'action géographiques différents, elles devaient partager le même siège et le même secrétariat, ainsi que des règlements internes similaires et diverses autres caractéristiques communes. Il convient également de mentionner l'entrée en vigueur, le 14 juillet 1996, de la Convention sur l'assistance de 1989.

Une cérémonie a eu lieu le 18 octobre 1996, à l'hôtel de ville de Hambourg, pour la création du Tribunal international du droit de la mer. En vertu de l'article 1 de l'annexe VI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Hambourg est le siège du Tribunal. En présence du Secrétaire général des

Nations Unies, Boutros Boutros-Ghali, vingt-et-un juges ont prêté serment, avec l'élection de Thomas A. Mensah en qualité de premier Président du Tribunal.

L'année 1996 a vu le vingtième anniversaire du bulletin d'information du CMI. Pour rendre hommage à Kaj Pineus, qui a lancé le Bulletin, et à Henri Voet, qui a toujours consacré tant de temps et d'efforts pour garder celui-ci en vie, Francesco Berlingieri a produit un index de tous les numéros publiés.

L'année 1996 s'est achevée par la neuvième session du Groupe intergouvernemental mixte d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes (JIGE), qui s'est tenue à Genève, du 2 au 6 décembre. Karl-Johan Gombrii, membre du Conseil exécutif du CMI, a été élu président et a mené les débats avec habileté et compétence. La coordination entre une future convention sur les saisies et la convention MLM (Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes) de 1993 a été discutée, ainsi que la question de savoir si la liste des créances maritimes devait être énonciative ou limitative.

On a ensuite examiné les questions relatives à la définition de la saisie, à l'autorité compétente, à la saisie conservatoire d'un navire prêt à appareiller, aux navires pouvant être saisis et à la mainlevée de leur saisie[99].

9. La conférence du centenaire d'Anvers 1997

L'année 1997 restera dans les mémoires comme celle de la conférence du centenaire du CMI. Comme lors des précédentes célébrations d'anniversaires importants du CMI, un retour du CMI à Anvers était plus qu'indiqué, puisque ce fut la ville où il fut fondé, en 1897 et d'où il a toujours été dirigé depuis. La conférence s'est tenue du 9 au 13 juin, accueillie par l'Association belge du droit maritime, sous la direction de son président Roger Roland. La conférence s'est déroulée à l'hôtel Hilton, où toutes les sessions ont eu lieu. La cérémonie d'ouverture[100] et le déjeuner qui a suivi ont été honorés par la présence de SAR le Prince Philippe de Belgique. Allan Philip a salué tous les délégués[101], retracé

---

99 À l'issue de la session, la recommandation suivante a été adoptée par la JIGE : *Le Groupe inter-gouvernemental mixte CNUCED/OMI d'experts sur les privilèges et hypothèques maritimes et les sujets connexes recommande au Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI) et au Conseil du commerce et du développement de la CNUCED d'envisager favorablement, sur la base des travaux utiles réalisés jusqu'à présent, de proposer à l'Assemblée générale des Nations Unies la convocation d'une conférence diplomatique chargée d'examiner et d'adopter une convention sur certaines règles relatives à la saisie conservatoire des navires, sur la base du projet d'articles d'une convention élaboré par le Groupe d'experts.*

100 Elle a eu lieu au magnifique théâtre Bourla, conçu en 1827 dans un style néo-classique.

101 Les délégués étaient au nombre de 506, auxquels s'ajoutent 21 observateurs et 181 personnes accompagnantes. Quarante-sept associations nationales étaient présentes, présidées comme suit :

l'histoire du CMI et présenté le programme de la semaine. Un discours de Roger Roland a suivi. Après avoir rappelé les temps glorieux de la création de l'Association belge du droit maritime, par un discours en langue flamande en l'honneur des Belges, Flamands et Wallons, en rendant également hommage à l'Italie, la France et les Pays-Bas, le Président de l'Association belge du droit maritime a souhaité la bienvenue à tous les invités étrangers en anglais et en français, les langues officielles du CMI. Un discours de clôture a été prononcé par Willem de Ruiter, chef d'unité à la direction maritime de la Commission européenne[102]. Les travaux ont débuté par une discussion sur les engins et structures off-shore, présidée par Richard Shaw et avec la participation d'un panel composé d'Edgar Gold, Hisashi Tanikawa, Nigel Frawley et Jim McCulloch. Il a été convenu de poursuivre l'étude de cette matière, en traitant d'abord des engins mobiles, puis en l'étendant éventuellement aux structures fixes.

Lors d'une session parallèle, présidée par Patrick Griggs, avec Karl-Johan Gombrii, Jan Ramberg, Alfred Popp et Barry Oland comme panélistes, le processus d'unification du droit maritime international a été examiné. Une attention toute particulière a été accordée au manque de cohérence de la terminologie utilisée dans les différentes conventions, et la création d'un instrument unique et complet, contenant un régime de responsabilité et d'indemnisation au profit de toutes les parties susceptibles d'être impliquées dans une entreprise maritime, a été envisagée. La deuxième journée de la conférence a été ouverte par une présentation et une discussion du groupe de travail sur l'échange de données électroniques. La session, présidée par

---

Argentine, Josè D. Ray, Australie - Nouvelle-Zélande, Ian Maitland ; Belgique, Roger Roland ; Brésil, Artur R. Carbone ; Canada, Nigel H. Frawley ; Chili, Eugenio Cornejo Fuller ; Chine, Guo Dongpo ; Colombie, Ana Lucia Estrada Mesa ; Croatie, Velimir Filipovic ; Danemark, Jan Erlund ; République dominicaine, George Montt Butler Vidal ; Équateur, José M. Apolo ; Finlande, Peter Wetterstein ; France, Jean-Serge Rohar ; Allemagne, Hans-Christian Albrecht ; Grèce, Antoine Antapassis ; Hong Kong, Mark Roberts ; Irlande, J. Niall McGovern ; Israël, Peter G. Naschitz ; Italie, Francesco Berlingieri ; Japon, Tsuneo Ohtori ; Corée, Byung-Tai Bai ; Malaisie, Nagaraiah Muttiah ; Malte, Tonio Fenech ; Mexique, Ignacio L. Melo ; Maroc, Farid Hatimy ; Nigeria, M.B. Belgore ; Norvège, Karl-Johan Gombrii ; Panama, Enrique de Alba ; Pérou, Guillermo Velaochage ; Philippines, Ruben T. Del Rosario ; Pologne, Michal Rzeszewicz ; Portugal, Josè Joaquim de Almeida Borges ; Sénégal, Ibrahim Khalil Dialla ; Singapour, Arue Chandran ; Afrique du Sud, Douglas J. Shaw ; Espagne, Rafael Illescas Ortiz ; Sri Lanka, Yassen Omar ; Suède, Lave Beck-Friis ; Suisse, Alexander von Ziegler ; Pays-Bas, R. Erik Japikse ; Turquie, Ergon Cetingil ; Royaume-Uni, Michael Mustill ; U.S.A., James F. M. Mosely ; U.S.S.R., Anatoly L. Kolodkin ; Uruguay, José Maria Gamio ; Venezuela, Omar Franco Ottavi. Les membres du CMI représentaient également huit autres associations nationales présidées comme suit : Costa Rica, Tomas F. Nassar Parez ; Égypte, Ahmed M. Effat ; Islande, Jon Finnbjornsson ; Inde, G.A. Shab ; Indonésie, Chandra Motik Yusuf Djemat ; D.P.R. Corée, Cha Mun Bin ; Mauritanie, Cheinkhany Jules ; Slovénie, Marko Pavliha, pour un total de 55 personnes.

102 Les discours sont publiés dans l'Annuaire 1997 du CMI, Anvers II, p. 143.

Alexander von Ziegler, avec George F. Chandler III, Robert Howland, Johanne Gauthier, Jan Ramberg et Luis Cova Arria dans le panel, a permis de mieux faire connaître les enjeux d'un environnement électronique et de la simulation électronique de la fonction traditionnelle des connaissements. Dans la matinée de cette même journée une discussion très intéressante a eu lieu dans un autre panel consacré à l'assistance maritime, présidé par Erik Japikse, avec Geoffrey Brice, Charles Mawdsley, Robert Wallis et G. Kofferman comme membres du panel. Les articles 13 et 14 de la Convention Assistance de 1989 ont été revus. Tout en observant que la Convention sur l'assistance ne devait pas être transformée en une convention environnementale, on a cependant fait valoir que l'article 14 n'a pas encouragé les assistants potentiels à fournir des services d'assistance aux pétroliers en haute mer. Un nouveau sujet a été abordé lors d'une session de l'après-midi, à savoir l'enlèvement des épaves. Suite à l'examen, par le Comité juridique de l'OMI, d'une convention sur ce sujet, le CMI a créé un sous-comité international, présidé par Bent Nielsen, pour aider l'OMI à mettre en place un cadre unifié en la matière. La discussion à Anvers, avec un panel composé de Magnus Göranson, Patricia Birnie et Eric Japikse, avec Linda Howlett comme rapporteur et en présence de Jan de Boer, le coordinateur du groupe correspondant de l'OMI, s'est demandé si la convention devait s'appliquer à l'intérieur comme à l'extérieur des eaux territoriales. D'autres questions ont été examinées comme l'inclusion éventuelle des cargaisons, la relation avec d'autres conventions sur la responsabilité et l'indemnisation, et les critères pour déterminer l'existence d'un danger. Un autre panel, présidé par Francesco Berlingieri et formé d'Emery Harper, Karl-Johan Gombrii et Roger Roland, a discuté du projet de révision de la Convention sur la saisie de 1952, Francesco Berlingieri rendant compte des réunions du JIGE (Groupe inter-gouvernemental mixte d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes) en vue de la Conférence diplomatique de fin 1998 ou début 1999, au cours de laquelle les termes de la nouvelle Convention sur la saisie étaient destinés à être finalisés. Le jour suivant a été consacré aux sociétés de classification, le panel étant présidé par Frank L. Wiswall jr. et composé de Amund Skou, vice-président et directeur juridique de Det Norske Veritas et de Bernd Kröger, directeur général de l'association allemande des armateurs et président du comité de droit maritime de la Chambre internationale de la marine marchande. Les termes des principes de conduite et des conditions contractuelles rédigés par le Groupe international de travail du CMI ont été examinés, une question controversée restant ouverte sur le montant maximum qu'une société de classification pourrait être appelée à payer à la suite d'une rupture de contrat et sur son droit de limiter sa responsabilité. Le dernier panel était consacré au transport de marchandises par mer, présidé par Francesco

Berlingieri, avec Frank L. Wiswall jr., Pierre Bonassies et Alexander von Ziegler comme membres du panel. Les résultats des travaux réalisés par le Sous-comité international ont été examinés dans le but de poursuivre la recherche d'un certain degré d'uniformité dans ce domaine du droit. On a pris acte avec grand plaisir de la récente décision de la CNUDCI d'inviter le CMI à coopérer avec elle dans le cadre d'un examen plus large des fonctions des connaissements et des lettres de transport maritime[103].

La conférence du centenaire s'est distinguée par la différence, soulignée par le président Allan Philip lors du discours de clôture, par rapport aux conférences précédentes, représentée par le fait qu'un certain nombre de mini-séminaires ont été organisés sur des sujets étudiés dans le passé ou considérés comme devant être approfondis à l'avenir[104].

Lors de la session plénière qui clôtura la conférence, le 14 juin, le président a dirigé une discussion sur les travaux futurs du CMI, en examinant les méthodes à adopter dans ces travaux. Les Associations nationales avaient été préalablement invitées à faire des suggestions sur ce thème, en répondant à un certain nombre de questions contenues dans une lettre du Président, à savoir : 1. Méthode de travail, y compris les groupes de travail internationaux, les sous-comités internationaux et les comités permanents, 2. Projets de travail futurs, 3. Conférences et profil, 4. Rôle et importance des associations nationales, 5. Aspects administratifs, y compris l'emplacement et la dotation en personnel du siège, 6. Conseil exécutif, y compris la durée du mandat, la fréquence des réunions et des communications, 7. Paiement des cotisations et finances en général[105].

---

103 Les rapports et présentations sont publiés dans l'annuaire du CMI 1997, Anvers II, p. 157.

104 La chaleur de l'hospitalité fut impressionnante tout au long de la semaine, qui s'est achevée par un magnifique banquet au Hangar Portival, lieu historique et artistiquement décoré de ferronnerie, où les invités ont été servis avec un grand cru exceptionnel. Les délégués ont profité d'une réception pré-conférence organisée par les avocats maritimes belges au Musée d'art moderne. Le 9 juin, après une visite guidée d'Anvers, un buffet a eu lieu dans l'emblématique bâtiment de la Bourse, le premier en Europe, ouvert en 1531. Un concert a suivi, offert par l'association de droit maritime belge, dans l'église Saint-Augustin, construite entre 1615 et 1618 sous la direction de Wenzel Coebergher, l'architecte royal des archiducs et duchesses Albrecht et Isabella, dans un style baroque précoce, avec des traditions locales inspirées de la Renaissance. Une visite a également été organisée au Musée maritime, qui compte de nombreuses pièces de collection. Ce fut une visite fantastique, car Anvers est une ville portuaire aux quais de laquelle le monde entier jette ses amarres depuis des siècles. Il ne faut pas manquer de visiter le centre diamantaire d'Anvers, de renommée mondiale, le Diamantkwartier, le plus grand quartier diamantaire du monde, entouré de quartiers fascinants dominés par des marchands juifs, indiens jaïns, maronites, libanais chrétiens et arméniens. Une sympathique réception offerte par le Barreau d'Anvers a été organisée au Palais de Justice et les délégués ont pu profiter des visites des villes médiévales de Bruges et de Gand. Des visites de Bruxelles ont également été organisées.

105 Des réponses ont été reçues du Canada, de la Belgique, de l'Italie, de l'Espagne, du Royaume-Uni, des États-Unis et du Venezuela. Un résumé des réponses est publié dans l'Annuaire du CMI 1997,

Le président a abordé les thèmes du travail futur et des méthodes de travail du CMI, sur la base des réponses émanant de nombreuses associations nationales[106]. La conférence a été suivie par l'assemblée du CMI, qui a été convoquée le 14 juin. Thomas A. Mensah a été élu à l'unanimité membre titulaire et Henry Voet, après une très longue période de service en tant que trésorier et, précédemment, en tant qu'administrateur et secrétaire du CMI, a annoncé sa retraite. Il a été chaleureusement remercié pour son impressionnant travail et son engagement exceptionnel au sein du CMI et son élection en tant que membre *Honoris Causa* a été approuvée par acclamation. Le président informa ensuite que, grâce aux efforts diplomatiques de Frank L. Wiswall jr, le CMI avait obtenu un statut consultatif auprès des Nations unies.

Après les rapports sur les résultats des travaux de la Conférence, l'Assemblée a approuvé les propositions faites par le Comité des nominations et Patrick J.S. Griggs a donc été élu nouveau Président du CMI, Frank L. Wiswall jr. étant élu Vice-président. Henry Voet a été remplacé par Paul Goemans au poste de trésorier, Thomas M. Remé a été élu et David Angus et Karl-Johan Gombrii ont été réélus conseillers. Patrick J.S. Griggs a remercié l'Assemblée de la confiance qu'elle lui a accordée en l'élisant président. Cela fait, a-t-il dit, 75 ans qu'un président britannique n'a pas été élu. De nombreux délégués ont remercié Allan Philip pour l'excellent travail accompli pendant sa présidence. Dans sa réponse, il a remercié toutes les personnes de l'ensemble de l'organisation du CMI de l'avoir soutenu pendant son mandat de président. Il avait considéré que sa tâche principale était de combler le fossé avec une nouvelle et jeune génération. Il remercie en particulier le professeur F. Berlingieri, Patrick Griggs, Frank L. Wiswall jr, Alexander von Ziegler, le baron Leo Delwaide et Mme Pascale Sterckx.

Dans une lettre adressée aux présidents des associations nationales de droit maritime, écrite peu après l'assemblée[107], Patrick Griggs a encouragé les

---

Anvers II, p. 377. Des réponses ont ensuite été reçues de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de la France et ont été mises à disposition lors de la session plénière. Un rapport sur les débats de la session plénière ainsi que celui d'Allan Philip sur le CMI dans le futur lors de l'assemblée du CMI le 15 juin 1997 figure à la page 386.

106 À titre personnel, une expression de gratitude doit être adressée à l'Association belge de droit maritime pour les réalisations passées, présentes et futures du CMI. La petite nation belge a été au premier plan de l'histoire de l'Europe, et nombre des événements les plus importants du continent se sont déroulés sur son territoire. Rappelons que la Belgique est le lieu de naissance du CMI, où l'unification du droit maritime a pris naissance. Il faut toujours garder à l'esprit que nous avons tous une dette de gratitude envers la Belgique, Anvers et l'Association du droit maritime de Belgique, pour ce qui nous unit tous. Le CMI ne signifie pas seulement l'unification du droit maritime, mais aussi l'amitié entre tous les membres de la famille du CMI.

107 Cette lettre est publiée dans le Bulletin d'information du CMI n° 2/1997, p. 2.

contributions au débat sur l'avenir du CMI. Un résumé des sujets discutés lors de la conférence du centenaire a été rédigé et les Associations nationales ont été invitées à s'impliquer plus étroitement dans le travail du CMI et à s'abonner aux annuaires et aux bulletins d'information.

Au sujet de l'adhésion, il a été rappelé aux associations que chaque association peut nommer des membres titulaires jusqu'à un maximum de 21, qu'il s'agit d'une nomination d'honneur et que les candidats doivent être activement impliqués dans le travail du CMI.

En ce qui concerne l'adhésion des Associations nationales, les présidents ont été invités à examiner si elles présentaient un bon équilibre entre ses membres, étant donné que le travail du CMI devrait impliquer à la fois des armateurs, des chargeurs, des experts en sinistres, des banquiers et d'autres personnes intéressées par le commerce maritime. Les non-juristes devraient par conséquent être encouragés à y adhérer. Cela aiderait les associations en ce qui concerne le paiement des contributions au CMI. En effet, les associations dont la base est plus large et qui reçoivent les nouvelles et les informations disponibles dans l'annuaire et le bulletin d'information seraient mieux à même de faire face au problème de la collecte des contributions.

L'année 1997 s'est achevée par la réunion du Conseil exécutif à Londres le 14 novembre. Outre l'examen et la révision des travaux en cours, une attention toute particulière a été à nouveau accordée à l'avenir du CMI et le président s'est engagé à écrire une autre lettre aux Associations nationales[108] sur l'avenir du CMI. Il a été convenu que le CMI devrait continuer à travailler par le biais de groupes de travail et de sous-comités internationaux. La recherche de nouveaux projets d'uniformisation du droit maritime devrait se concentrer sur les problèmes pratiques nécessitant des solutions internationales et il a également été convenu de constituer un comité de planification, chargé d'examiner le programme de travail à moyen et long terme. Un consensus s'est dégagé pour que les conférences se tiennent tous les trois ou quatre ans, avec des événements internationaux ou régionaux à organiser entre les deux. La question de la prédominance des associations européennes dans le CMI a été reconnue et il a été convenu d'accroître la répartition géographique des membres du Conseil exécutif, en encourageant les associations nationales à organiser des réunions nationales ou régionales qui devraient bénéficier du soutien du CMI et de la participation des membres du Conseil exécutif.

Le choix de Singapour comme lieu de la conférence en 2001 a donc été considéré comme un très bon choix pour faciliter l'introduction du CMI sur ces

---

108 Publié dans le bulletin d'information du CMI n° 4/1997, p. 15.

marchés et une meilleure compréhension, de la part des membres du CMI des problèmes particuliers de la zone Asie-Pacifique.

On a rappelé que certains pays de droit civil ont remarqué que le CMI était devenu une entité dominée par la *common law* et ont suggéré que le droit civil joue un rôle plus important dans la rédaction des textes juridiques. Cette question a été longuement débattue et il est apparu que ce n'était pas tant la différence entre le droit civil et la *common law* en tant que telle qui était en cause (le droit maritime dérive en grande partie d'une *lex mercatoria* et est donc par nature « unifiée » dans une certaine mesure), mais qu'il existait plutôt des différences de méthodes de travail et de rédaction. À cet égard, il a été suggéré qu'au moment de l'établissement des comités de rédaction, leurs membres soient choisis à parts égales parmi les juristes de droit civil et de *common law,* afin qu'un compromis raisonnable puisse être trouvé à ce stade entre les différentes méthodes de rédaction.

L'utilisation de langues autres que l'anglais dans les travaux du CMI a également été encouragée, et les associations nationales ont été invitées à répondre aux questionnaires. Il a également été convenu que le CMI continuerait à avoir son siège administratif à Anvers, avec Leo Delwaide comme administrateur, assisté de Pascale Sterckx. L'adoption d'une adresse de courrier électronique a été approuvée, et l'étude de la possibilité d'assurer une présence sur Internet.

Il a été décidé que le CMI devrait développer davantage sa coopération avec les agences des Nations Unies et d'autres organismes pour la rédaction de conventions, de lois types, de directives et d'autres instruments internationaux. Dans cette optique, le Conseil exécutif a procédé aux nominations suivantes en tant qu'agents de liaison/observateurs du CMI : Nations Unies : Frank L. Wiswall jr ; OMI : Patrick J.S. Griggs ; UE : Patrick J.S. Griggs ; CNUDCI : Alexander von Ziegler ; CNUCED : Alexander von Ziegler ; CCI : Alexander von Ziegler ; FIPOL : Richard A.A. Shaw ; BIMCO : Allan Philip. Une série de réunions régulières avec le président de l'OMI a été prévue pour discuter de projets répondant à un intérêt mutuel.

COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL

1972-2022

GIORGIO BERLINGIERI • STUART HETHERINGTON

Introducción

El Comité Marítimo Internacional celebra un importante hito en 2022: 125 años desde su constitución formal en 1897 y su primera Conferencia internacional para promover la unificación del Derecho marítimo. Si bien podemos encontrar algunas historias breves (y una parcial) del CMI en su página web (comitemaritime.org), se ha considerado oportuno, para conmemorar el 125º aniversario del CMI, encargar una actualización de la historia de sus primeros 75 años escrita por Albert Lilar y Carlo van den Bosch, que abarca el período entre 1897 y 1972.

La elección de los autores para dirigir este proyecto fue lógica y sencilla. Giorgio Berlingieri, ex Vicepresidente del CMI, había escrito recientemente un detallado artículo para conmemorar el 120º aniversario de la Asociación Italiana de Derecho Marítimo, creada en 1899, que en muchos aspectos es paralela a la historia del CMI. Cabe destacar, nada menos, que cuatro miembros de la familia Berlingieri han sido Presidentes de la Asociación Italiana de Derecho Marítimo y, del mismo modo, han contribuido enormemente a la labor del CMI en los últimos 125 años. Dada la amplitud y el alcance del proyecto, Giorgio pudo convencer al ex Presidente inmediato del CMI, Stuart Hetherington, para que fuera coautor de la historia de los últimos 50 años, que comienza en 1972. Tanto Giorgio como Stuart merecen nuestra admiración y reconocimiento por haber emprendido esta hercúlea tarea y por haber completado la historia de los últimos 50 años del CMI antes de la Conferencia de Amberes que se celebrará del 18 al 21 de octubre de 2022.

Esta historia del CMI está dividida en dos partes: la primera es obra de Giorgio y cubre el periodo entre 1972 y 1997 (incluyendo los últimos cuatro años de los 29 años de presidencia de Albert Lilar, así como los 15 años de la presidencia de Francesco Berlingieri y los 6 años de la presidencia de Allan Philip); la segunda parte es obra de Stuart y cubre el periodo desde 1997 hasta la actualidad (incluyendo las presidencias de Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart, Karl-Johan Gombrii, Stuart y la mía). Patrick Griggs, que pronunciará la Conferencia Berlingieri en la Conferencia de Amberes de 2022, ha contribuido con una breve historia del CMI que aparece como prólogo a la historia de los

últimos 50 años. Además de este prólogo, al final de la historia figura un breve epílogo con comentarios y reflexiones sobre el futuro del CMI y la necesidad de adaptarse a las circunstancias siempre cambiantes.

A diferencia de la historia de los primeros 75 años redactada por los Sres. Lilar y van den Bosch que está en francés e inglés, la historia de los últimos 50 años está en inglés, francés y español. El texto original fue escrito en inglés, la versión francesa fue preparada por traductores en Génova y revisada por la Asociación Francesa de Derecho Marítimo, y la traducción al español fue preparada por la Asociación Española de Derecho Marítimo. El CMI agradece a las Asociaciones de Derecho Marítimo francesa y española su ayuda en la revisión y preparación de las traducciones.

Christopher O. Davis
Presidente

Nueva Orleans, 25 de julio de 2022

Prólogo

La Asociación de Derecho Internacional (ILA) se fundó en Bruselas en 1873. Su objetivo era "*... el estudio, la clarificación y el desarrollo del derecho internacional, tanto público como privado, el fomento de la comprensión internacional y el respeto al derecho internacional*". La ILA sigue existiendo, pero su sede está ahora en Londres.

A principios de la década de 1880, un grupo de políticos y abogados belgas se agruparon y propusieron a la ILA una codificación de todo el Derecho marítimo. En 1885, la ILA y el Gobierno belga organizaron una Conferencia diplomática, pero no lograron avanzar en tal proyecto. En 1888 se celebró una segunda Conferencia que concluyó que el proyecto era demasiado ambicioso. En ese momento, la ILA perdió el interés por el Derecho marítimo. No obstante, el grupo original de políticos y abogados no se rindió y acordó con la ILA la creación de una organización especializada para perseguir el objetivo de la uniformidad internacional del Derecho marítimo.

Así fue como se constituyó formalmente el Comité Marítimo Internacional en 1897, con sede en Amberes. Sus estatutos, entonces y ahora, establecen que es "*... una organización internacional no gubernamental y sin ánimo de lucro... cuyo objeto es contribuir, por todos los medios y actividades apropiados, a la unificación del Derecho marítimo en todos sus aspectos*". Se envió una carta a los gobiernos y a los intervinientes en el sector potencialmente interesados, en la que se informaba de la intención del CMI de promover la creación de Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo y de crear una relación estructurada entre estas asociaciones, todo ello con el fin de lograr su ambición de unificar el Derecho marítimo. La afiliación a las asociaciones nacionales estaría abierta no sólo a los abogados maritimistas, sino también a los demás interesados en el transporte marítimo en general. Esta carta también anunciaba que el primer proyecto sería la codificación del derecho relativo a los abordajes en la mar y poco después se añadió al programa de trabajo el tema del salvamento.

En 1896, se constituyó la primera asociación nacional, la Asociación Belga de Derecho Marítimo, que fue seguida rápidamente por la creación de asociaciones similares en Francia (1897), Alemania (1898), Estados Unidos, Italia, Dinamarca

y Noruega (1899). En el último recuento existen 53 asociaciones nacionales afiliadas al CMI.

En 1910, el CMI, tras una serie de Conferencias, había elaborado textos para Convenios sobre abordajes y salvamento en la mar. En esta etapa se comprendió que estos textos no tendrían reconocimiento internacional a menos que recibieran el respaldo de los gobiernos nacionales. A tal fin, se convenció al Gobierno belga para que convocara Conferencias diplomáticas en las que se acordaran los textos definitivos de estos Proyectos de Convenio, en previsión de que los gobiernos implicados los ratificarían y aplicarían. De ahí que todos los Convenios de principios del siglo XX lleven el prefijo de Bruselas.

Una vez completada la tarea en relación el abordaje y el salvamento, el CMI entró en un largo período creativo, en el que elaboró los textos de los Convenios sobre la limitación de la responsabilidad, el transporte de mercancías por mar, el embargo de buques, el polizonaje, el transporte de pasajeros por mar, los privilegios marítimos y las hipotecas. No todos estos Convenios tuvieron tanto éxito como los de abordaje y salvamento. Por ejemplo, el Convenio sobre polizonaje nunca entró en vigor, y hubo otros fracasos en el camino.

Posteriormente, se produjo un acontecimiento que estuvo a punto de suponer el fin del CMI. El sábado 18 de marzo de 1967, el VLCC *Torrey Canyon*, que transportaba 120.000 toneladas de crudo, encalló en el arrecife de Seven Stones, a medio camino entre Land's End y las islas Scilly (Reino Unido). En los días siguientes se produjo un derrame de petróleo que causó una grave contaminación tanto en Inglaterra como en Francia.

En el plazo de un mes, el Gobierno del Reino Unido presentó una nota a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO – ahora la OMI) en la que pedía que se modificara la legislación en materia de responsabilidad e indemnización por vertidos de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes. Este asunto se remitió a un Comité Jurídico de nueva creación que a su vez creó dos grupos de trabajo: uno para estudiar las cuestiones de derecho público y otro para estudiar la responsabilidad y las indemnizaciones. En respuesta al incidente del *Torrey Canyon*, el propio CMI creó un subcomité para trabajar en los aspectos de derecho privado y, en poco tiempo, elaboró un Proyecto de Convenio cuyo texto se ultimó en una Conferencia celebrada en Tokio en marzo/abril de 1969. El Proyecto del CMI se presentó al Comité Jurídico de la OMI y éste, junto con el elaborado por el propio Comité Jurídico, a una Conferencia Jurídica Internacional. Esta Conferencia tuvo lugar en Bruselas en noviembre de 1969 y fue presidida por el Dr. Walter Muller, que en ese momento era el Secretario General del CMI. El resultado de esta Conferencia fue el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos de 1969 (CLC 1969).

El CMI decidió que el Comité Jurídico siguiera existiendo, encargándose de la unificación del Derecho marítimo. Hasta el día de hoy, el CMI sigue produciendo nuevos Convenios y revisiones de los antiguos.

Parecía que, con la creación de un Comité Jurídico permanente, la función del CMI había terminado. Sin embargo, el Profesor Francesco Berlingieri, entonces Presidente del CMI, pensó lo contrario y se propuso establecer una relación con la OMI que implicara el apoyo del CMI a la labor del Comité Jurídico mediante la investigación y la propuesta de nuevos proyectos, la aportación de asesoramiento especializado y la realización de contribuciones prácticas cuando se redactaran los Convenios.

A modo de ejemplo, cuando se hizo evidente que el Convenio de Salvamento de 1910 ya no era adecuado para su propósito, fue el CMI quien tomó la iniciativa y elaboró un nuevo Proyecto de Convenio, siendo este finalmente adoptado por el Comité Jurídico en 1989. El CMI también contribuyó ampliamente a la redacción del Convenio de Limitación de 1976 y sus posteriores actualizaciones. El CMI ha seguido participando activamente (a menudo entre bastidores) en los trabajos del Comité Jurídico sobre el transporte de pasajeros por mar, el transporte de sustancias peligrosas y nocivas y la remoción de restos de naufragios. Cuando el CMI no logró captar el interés del Comité Jurídico en una revisión de las Reglas de La Haya, encontró a la CNUDMI dispuesta a trabajar conjuntamente en las Reglas de Rotterdam. Una vez más, cuando el Comité Jurídico no mostró interés por el tema del reconocimiento internacional de la venta judicial de buques, el CMI recurrió a la CNUDMI y recientemente se ha ultimado un Convenio sobre este importante tema.

Un vistazo al programa de la Conferencia de Amberes del 18 al 21 de Octubre de 2022 les dará una buena idea del alcance del trabajo actual del CMI. El CMI está muy ocupado, cuenta con el apoyo de sus Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo afiliadas y, lo que es más importante, es reconocido por los organismos gubernamentales y no gubernamentales como un actor esencial en los esfuerzos por unificar el Derecho marítimo.

PATRICK J.S. GRIGGS CBE
Ex Presidente

Agradecimientos

La edición de este libro no habría sido posible sin la ayuda constante, competente y apasionada de muchas personas.

Gran parte se la debemos al presidente Christopher O. Davis, pues fue él quien propuso narrar la historia del CMI a partir de 1972, continuando así el relato de los primeros 25 años elaborado por Albert Lilar y Carlo van den Bosh.

Muchas gracias por su continuo aliento y apoyo.

Mi profunda gratitud se dirige igualmente al ex presidente inmediato Stuart Hetherington por la maestría y la precisión con la que ha narrado los últimos 25 años de historia y por su ayuda constante.

También estoy especialmente agradecido a Patrick Griggs por haber perfilado la narración de los primeros 25 años de historia.

El proyecto de tener la historia de los últimos 50 años del CMI narrada en tres idiomas fue un objetivo personal, destinado a destacar la unidad y la armonía existente en la familia del CMI, formada por tantas Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo.

La versión española fue realizada por un Grupo de Trabajo de la Asociación Española de Derecho Marítimo, formado por Eduardo Albors, Mercedes Duch, Jesús Casas, Carlos Lopez-Quiroga, Manuel Alba Fernandez, Jesús Barbadillo, Albert Badia, y Jorge Llovo Muñoz. Mi más sincero agradecimiento a todos ellos, así como a Jean-Serge Rohart y Philippe Delebeque por la revisión de la versión francesa.

Por último, mi profundo agradecimiento a mi secretaria Laura Sinigaglia (que también se ocupa de la secretaría de la ADM italiana), quién durante un año me ayudó continuamente con el trabajo de mecanografía, preparación y revisión; a Melissa Matheson, asistente legal de Stuart Hetherington, a Francesca Berlingieri, presidenta de la Junta Directiva de *Il Diritto Marittimo srl* y miembro del Consejo de Redacción de la revista *Il Diritto Marittimo*, fundada en 1899 por su tatarabuelo Francesco Berlingieri, y a la ADM italiana, por el trabajo de supervisión.

Muchas gracias también a todos aquellos que enviaron fotos y, por último, pero no por ello menos importante, estamos en deuda con la editorial Microart, de Génova, y con el Consejo de Redacción formado por Renato Sartoris y Francesco Casà, por su continua asistencia en la redacción, corrección y revisión de este libro.

Génova, 9 septiembre 2022

Giorgio Berlingieri

I

1972 - 1997
GIORGIO BERLINGIERI

RESUMEN: 1. Introducción – 2. De 1972 a 1975, la nueva Constitución, la Conferencia de Hamburgo de 1974 y los Boletines Informativos – 3. Albert Lilar, 1900-1976 – 4. La Asamblea de 1976, con Francesco Berlingieri como Presidente, el Seminario de Aix-en-Provence de 1976, la Conferencia de Río de Janeiro de 1977 y el Coloquio de Viena de 1979 – 5. De 1980 a 1985, con las Conferencias de Montreal de 1981 y de Lisboa de 1985 y el Coloquio de Venecia de 1983 entre ambas, la Fundación Benéfica del CMI – 6. De 1986 a 1990, la XXXIV Conferencia de París – 7. Allan Philip Presidente, la Constitución de 1992 y los Seminarios de Génova – 8. Sídney 1994 y otras tantas conferencias siguientes – 9. La Conferencia del Centenario celebrada en Amberes en 1997.

1. Introducción

Los Ilustres representantes del Comité Marítimo Internacional ya han narrado la historia de la organización en numerosas ocasiones[1].

Louis Franck, Presidente del CMI entre 1921 y 1937, escribió un artículo en 1933 titulado: *Los Orígenes del Comité Marítimo Internacional*, que fue publicado en el Volumen de Ensayos en honor a Francesco Berlingieri Sr[2].

Como celebración del 75 aniversario del CMI en la Conferencia de 1972 de Amberes, Albert Lilar, Presidente d el CMI entre 1947 y 1976, y también Presidente de la Asociación Belga de Derecho marítimo, y Carlo van den Bosch,

---

1 La presente narración de la historia del CMI se basa principalmente en los Volúmenes de Documentación publicados cada año, que en 1980 fueron sustituidos por los Anuarios. También se han consultado los Boletines Informativos, así como otros materiales sobre el CMI de la biblioteca del Studio Legale Berlingieri, que contiene toda la documentación del CMI desde sus inicios. Los recuerdos del autor, que asistió a varios eventos del CMI, empezando por Tokio 1969 e incluyendo Hamburgo 1974, la primera Conferencia de esta crónica de cincuenta años, también han sido de ayuda.

2 *Studi in Onore di Francesco Berlingieri*, publicación de la Asociación Italiana de Derecho marítimo, 1933, p. 213. Un resumen del artículo está publicado en el sitio web del CMI en apartado ''Historia''.

Vicepresidente Honorífico del CMI y Vicepresidente de la Asociación Belga de Derecho marítimo, publicaron un libro describiendo cómo se fundó el CMI, sus objetivos y métodos, su trabajo y sus logros[3].

Otro artículo: *El Comité Marítimo: qué es y cuáles son sus objetivos*, está publicado en la Documentación del CMI, 1973, IV[4]. Se trata de una breve, aunque interesante descripción de su historia, naturaleza y método de trabajo. Desarrolla la cooperación con otras organizaciones internacionales y termina con un párrafo titulado: *¿Por qué unirse al CMI*[5]. Este artículo es seguido por otro con el título de: *El papel tradicional y futuro del CMI*[6], en el que los autores Albert Lilar, el Secretario General Henri Voet y el Secretario General Ejecutivo Kaj Pineus, dedican especial atención a la cooperación con otras organizaciones internacionales.

En 1979, Francesco Berlingieri, quien en 1976 había sido elegido Presidente del CMI, escribió: *Il Comité Maritime International. Le sue origini, la sua storia, il suo futuro (El Comité Marítimo Internacional. Sus orígenes, su historia y su futuro)*[7], y unos años más tarde William R.A. Birch Reynardson, Vicepresidente del CMI, durante la décima Conferencia anual de la Asociación de Derecho marítimo (ADM) de Australia y Nueva Zelanda celebrada en Sídney en septiembre de 1983, pronunció un discurso titulado: *CMI: sus logros y expectativas pasadas*[8].

Con ocasión de la Conferencia del Centenario, que tuvo lugar en Amberes en 1997, se distribuyó un folleto entre todos los participantes, ilustrado con bonitas fotos y escrito por el Vicepresidente Frank L. Wiswall Jr., titulado:

---

3 *Le Comité Maritime International 1897-1972*, una publicación del CMI realizada en Amberes en 1972. La obra comienza con un capítulo que describe la historia del Derecho marítimo desde sus orígenes, cuya uniformidad se desarrolla para salvaguardar la libertad de comunicación y la estabilidad del comercio. Le sigue otro capítulo dedicado a la creación del CMI, fundada en 1897 por varias asociaciones nacionales que tomaron como modelo el belga, y de la *Conférence Diplomatique de Droit Maritime*, fundada en 1905. A continuación, se hace un recordatorio de los Convenios emanados de los trabajos del CMI y la narración concluye con la necesaria reforma estructural de 1972, necesaria tras verse privado el CMI en 1968 de la Conferencia Diplomática de Bruselas, y con las Autoridades Gubernamentales empezando a buscar la cooperación del CMI. El libro está publicado en la página web de CMI en la sección de Historia.

4 Documentación del CMI, 1973, IV, p. 274.

5 Se dice, *inter alia*, que el CMI "*promueve el estudio de nuevos problemas y contribuye así a un desarrollo sólido del Derecho marítimo en una sociedad cambiante*". Claës Palme, durante muchos años Secretario Honorífico de la Asociación de Derecho marítimo Sueca y muy activo en la contribución a los trabajos del CMI, especialmente durante la presidencia de Francesco Berlingieri, solía decir: "*Únete al CMI y viajarás por el mundo*".

6 Documentación del CMI, citado, p. 284.

7 *Il Diritto Marittimo*, 1979, p. 148.

8 Página web del CMI, sección de Historia.

Comité Marítimo Internacional – Una breve historia estructural del primer siglo[9].

En 2008 Frank L. Wiswall Jr., Vicepresidente *Honoris Causa*, actualizó su relato[10] y poco después, en 2011, el Secretario General Nigel H. Frawley escribió: *El CMI y su relación con la OMI, los FIDAC y otras organizaciones de la ONU*[11].

2. Entre 1972 y 1975, la nueva Constitución, la Conferencia de Hamburgo de 1974 y el Boletín Informativo.

De igual modo que en anteriores ocasiones en las que se conmemoró la creación del CMI (el 25º aniversario en 1921 y el 50º aniversario en 1947), en 1972 el 75º aniversario también se celebró en Amberes, los días 6 y 7 de junio. Durante el mismo la Asamblea aprobó por unanimidad la nueva Constitución[12].

Además del Presidente, Albert Lilar, y cuatro Vicepresidentes, Arthur M. Boal, Teruhisa Ishii, Andrew K. Joudro y Walter Müller, la nueva Constitución contemplaba la sustitución de la Oficina Permanente por un Comité Ejecutivo. Este nuevo órgano de gobierno del CMI estaba formado por un Secretario General Ejecutivo, Kaj Pineus, un Secretario General Administrativo, Henri Voet, cinco miembros, Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Nicholas J. Healy, J. Niall McGovern y Jean Warot, y un Director Jurídico, Jan Ramberg.

Las funciones administrativas eran desempeñadas por un Consejo de Administración el cual, en virtud del art. 15 de la Constitución, junto con el Secretario General Administrativo y el Secretario General Ejecutivo, estaba formado por un Tesorero, Andrè Vaes, y un Jefe Administrativo, Henri Voet-Genicot[13].

---

9 Impreso por Downeast Graphics and Printing, Inc. Ellsworth, Maine. Ofrece un relato preciso sobre la creación del CMI, seguido de una narración detallada de su estructura y cambios de funcionamiento. Se dedica gran parte a las reformas constitucionales, la composición y las actividades, ampliadas por la Constitución de 1992 para cubrir el "*Derecho marítimo en todos sus aspectos*" y extendidas a la formulación de modelos de leyes nacionales y a los esfuerzos educativos.

10 Página web del CMI, sección de Historia.

11 Página web del CMI, sección de Historia.

12 El borrador de la anterior Constitución fue aprobado por la Oficina Permanente en su reunión de Brighton, en el Pabellón Real, celebrada entre los días 20 y 25 de septiembre de 1954. Posteriormente, fue adoptado por las Asociaciones asistentes a la Asamblea del CMI del 19 de septiembre de 1955 en la Conferencia de Madrid. Su artículo 1 rezaba: "*El objeto del Comité Marítimo Internacional es promover, mediante la creación de Asociaciones Nacionales, por medio de Conferencias, publicaciones y cualquier otra actividad o medio, la unificación del Derecho y de la práctica marítima y comercial internacional, ya sea por medio de Tratados o Convenios o estableciendo la uniformidad de las leyes, usos, costumbres o prácticas nacionales.*" En cuanto a la inclusión del *ámbito comercial*, N.V. Boeg, Presidente de la Asociación de Derecho marítimo danesa, señaló que la redacción no era satisfactoria, "*ya que el Comité Marítimo Internacional sólo se ocupa del Derecho marítimo*".

13 En aquella época las Asociaciones Miembro eran 33, cuyos Presidentes eran los siguientes

Y lo que es más importante, también se modificó la Constitución[14] para contemplar la cooperación con otras Organizaciones Internacionales, lo cual tuvo lugar mientras se fundaban muchas Agencias de las Naciones Unidas. Aunque estas Agencias asumieron el papel del CMI en la preparación de los borradores de los convenios internacionales, el CMI consiguió convencer a las Organizaciones de la ONU[15] de que su cooperación en el proceso de unificación del Derecho marítimo seguía siendo importante. La OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental), después rebautizada como OMI (Organización Marítima Internacional)[16], fue el primer organismo de la ONU especializado en asuntos marítimos que reconoció la importancia de la experiencia y conocimientos del CMI y el valor de su colaboración.

En cuanto a los trabajos en curso en ese momento, Alex Rein, miembro de la Junta Directiva de la Asociación Noruega de Derecho marítimo, presidió el Subcomité Internacional creado con el fin de estudiar una revisión del Convenio de 1957 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo. De hecho, las enmiendas al Convenio también figuraban en la Agenda de la OCMI. De acuerdo con la práctica habitual y método de trabajo del CMI, se preparó un Cuestionario que fue respondido por las Asociaciones de Derecho marítimo danesa, italiana, suiza, yugoslava, noruega, griega y británica.

Entre los estudios del CMI se encontraba también la revisión de las Reglas de York-Amberes de 1950, para lo cual se constituyó una Subcomisión Internacional

---

Argentina, Alberto C. Cappagli Lanusse; Bélgica, Albert Lilar; Brasil, Josè Candido Sampaio de Lacerda; Bulgaria, Sveva Stefanova; República Federal de Alemania, Walter Hasche; Canadá, J.R. Cunningham; Chile, Eugenio Cornejo; Dinamarca, Allan Philip; República Democrática de Alemania, Jörgen Haalck; Ecuador, Ramón Vela Cobos; Finlandia, Olóf Riska; Francia, Jacques Potier; Gran Bretaña, Patrik A. Devlin; Grecia, Kyriakos Spiliopoulos; India, Nagendra Singh; Irlanda, John Kenny; Israel, Rudolf Gottschalk; Italia, Giorgio Berlingieri; Japón, Teruhisa Ishii; Marruecos, Seddik Zaazi; México, Ignacio Melo Jr; Noruega, Annar Poulsoon; Polonia, Stanislaw Matysik; Portugal, Henrique Dias Freire; España, Antonio Maria de Oriol y Urquijo; Suecia, Sture Petrén; Suiza, Walter Müller; Países Bajos, F. van der Felz; Turquía, Haydar Arseven; Estados Unidos, J. Edwin Carey; URSS, Andrei K. Joudro; Uruguay, R. Mezzera Alvarez; Yugoslavia, Vladislav Brajkovic.

14 Art. 1: "*El objeto del Comité Marítimo Internacional es promover, mediante la creación de Asociaciones Nacionales, por medio de Conferencias, publicaciones y cualquier otra actividad o medio, la unificación del Derecho y de la práctica marítima y comercial internacional, ya sea por medio de Tratados o Convenios o estableciendo la uniformidad de las leyes, usos, costumbres o prácticas nacionales*".

15 Con respecto a la cooperación del CMI con las Agencias de la ONU, además de los artículos mencionados en las notas a pie de página del 1 al 9, J. Niall McGovern: *El papel de las organizaciones intergubernamentales en el desarrollo del Derecho marítimo internacional privado* y F. Berlingieri: *El papel del CMI para la unificación internacional del Derecho marítimo*, en Festschrift für Walter Müller, Zurich 1993, en las páginas 159 y 167 respectivamente.

16 El cambio en el nombre fue decidido por la Asamblea de la OMI a través de la Resolución A.371 de 9 de Noviembre de 1977, y tuvo lugar en 1982. Sección de Historia de la página web de la OMI.

con el fin de proponer posibles modificaciones. La tarea fue realizada por un Comité de Redacción *ad hoc* presidido por Kaj Pineus.

Cuando no se celebraban Conferencias, el CMI solía convocar sus Asambleas en Bruselas, como la del 23 de marzo de 1973, en la que se destacó la cooperación con diversas Organizaciones Internacionales en relación con la revisión del Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1957 (OCMI), las enmiendas a las Reglas de La Haya-Visby (CNUDMI) y una investigación sobre determinados aspectos del derecho relativo a los abordajes en la mar (ILA - Asociación de Derecho Internacional).

La XXX Conferencia del CMI se celebró en el Centro de Congresos de Hamburgo del 1 al 5 de abril de 1974[17], y fue organizada por la ADM de la República Federal de Alemania, bajo la presidencia de Walter Hasche. El programa contemplaba la revisión del Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1957, las Reglas de York-Amberes de 1950 y las Reglas de La Haya-Visby en relación con los cambios propuestos por CNUDMI[18], el Arbitraje, los Contratos de Construcción Naval y el Transporte Combinado.

La Conferencia adoptó por unanimidad una resolución por la que se aprobaban las enmiendas a las Reglas de York-Amberes de 1950, recomendando que las Reglas de York-Amberes de 1974 se aplicaran en las liquidaciones de Avería Gruesa tan pronto como fuese posible después del 1 de julio de 1974. Teniendo en cuenta que era necesario introducir otras modificaciones en las Reglas de La Haya-Visby además de las incluidas en el Protocolo de 1968, la Conferencia propuso que, entretanto, se ratificara el Protocolo de 1968 lo antes posible.

En 1975, el Comité Ejecutivo se reunió el 22 de enero en Londres, y el 13 de marzo y el 16 de octubre en Amberes, mientras que la Asamblea tuvo lugar

---

17 Asistieron 29 Asociaciones Nacionales de Derecho marítimo: Argentina, Bélgica, Brasil, Bulgaria, República Federal de Alemania, Canadá, Chile, Dinamarca, República Democrática de Alemania, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, India, Irlanda, Israel, Italia, Japón, México, Noruega, Polonia, Portugal, España, Suecia, Suiza, Países Bajos, la URSS y Yugoslavia. La Conferencia fue inaugurada por Albert Lilar y a continuación pronunció un discurso el Ministro Federal de Justicia, Gerhard Jahn. El 3 de abril se organizó una agradable excursión a Bremen, con una visita al Ayuntamiento, al Museo Focke, un almuerzo en la Cave de l'Hotel de Ville y una recepción del Senado de la Freie Hansestadt Bremen. El banquete de gala de clausura de la Conferencia tuvo lugar en el Hotel Atlantic.

18 La propuesta del Grupo de Trabajo sobre normativa marítima Internacional de CNUDMI consistía en algunas modificaciones básicas relativas al periodo de responsabilidad, el fundamento de la responsabilidad (en particular las exclusiones por pérdidas o daños causados por faltas náuticas y por incendio), la carga sobre cubierta y la jurisdicción y arbitraje.

en Bruselas el 14 de marzo. Los trabajos sobre los Contratos de Construcción Naval continuaron en 1975, con el Subcomité Internacional correspondiente presidido por Francesco Berlingieri. Las Reglas de York-Amberes de 1974 entraron gradualmente en funcionamiento, habiendo recibido la aprobación del sector del transporte marítimo y de los seguros. La Subcomisión Internacional de Arbitraje, presidida por Jean Warot, preparó un borrador sobre las *Reglas del CMI sobre arbitraje internacional en asuntos marítimos*. El estudio de los problemas jurídicos que surgen en relación con los abordajes en el mar continuó bajo la presidencia de Nicholas J. Healy. Once asociaciones de Derecho marítimo respondieron a un Cuestionario y el Subcomité Internacional se reunió en Londres el 22 de enero de 1976.

La labor del Grupo de Trabajo de CNUDMI sobre normativa de transporte marítimo internacional preparando las enmiendas al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 y al Protocolo de 1968 fue completada, y dio lugar a un borrador de un nuevo Convenio Internacional sobre el Transporte de Mercancías por Mar, con una Conferencia Diplomática que se esperaba que se convocara durante 1977 o 1978. Los trabajos sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Armadores – que se desarrollaron sobre la base del borrador del CMI de Hamburgo – se aceleraron en el seno de la OCMI y, como resultado, se preparó un borrador de un nuevo Convenio Internacional.

En octubre de 1975 se publicó el primer número de el Boletín Informativo del CMI. Fue Kaj Pineus, quien tanto contribuyó a los trabajos del CMI, el que tuvo la idea de publicar un Boletín Trimestral con información sobre las actividades del CMI. También creó su lema: *Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis*.

3. Albert Lilar, 1900-1976

El 16 de marzo de 1976, justo antes de la Asamblea convocada en Bruselas para el 18 de marzo, el CMI recibió la triste noticia del fallecimiento del Barón Albert Lilar.

Nacido el 2 de diciembre de 1900 en Amberes, reputado abogado maritimista y Profesor titular de Derecho en la Universidad de Bruselas, Albert Lilar también fue cuatro veces Ministro de Justicia en diferentes Gobiernos belgas, para luego ser elegido Ministro de Estado.

Fue el quinto Presidente del CMI, después de Auguste Beernaert (1896-1912), Charles Le Jeune (1913-1920), Louis Frank (1921-1937) y Lord Justice Scott (1944-1947). Su nombramiento se produjo a propuesta de los miembros

de la Oficina Permanente del CMI[19] el 14 de septiembre de 1947, en la sesión inaugural de la XX Conferencia del CMI, convocada en Amberes para celebrar el quincuagésimo aniversario de la fundación del CMI. Su discurso de apertura fue realmente destacable[20].

Al repasar los éxitos de la historia del CMI, Albert Lilar hizo una emotiva mención a su ciudad natal, lugar de fundación del CMI. Unos meses antes de su

---

19 Edvin Alten, Noruega, Algot Bagge, Suecia, Charles C. Burlingham, Estados Unidos, Georges Ripert, Francia, Giorgio Berlingieri Sr., Italia, J. Offerhaus, Países Bajos, N.V. Boeg, Dinamarca.

20 En el Boletín del CMI nº 103, p. 101: *Monsieur le Ministre, Messieurs les Ministres d'Etat, Monsieur le Gouverneur, Mesdames, Messieurs, ce n'est pas sans une réelle émotion que je prends possession du siege présidentiel de cette assemblée que Lord Justice Scott vient de me céder. Je me rends compte que si votre Bureau Permanent a perpétué sa tradition, vieille déjà de cinquante ans, en appelant un Belge à la présidence du Comitè Maritime International, il a entendu rendre hommage au travail si efficace et au prestige que se sont acquis dans ce fauteuil mes illustres prédécesseur Auguste Beernaert, Charles Le Jeune, Louis Franck. Je remercie le Bureaus Permanent de l'honneur qu'il fait ainsi à la Belgique et de l'hommage qu'il rend à ses représentants. Croyez, Messieurs, que j'ai pleinement conscience de la lourde tâche qui incombe au Comité et que je m'efforcerai du lui apporter un concours sans réserve… Messieur, Voilà dix ans que le Comité Maritime International n'a plus pu se réunir. Voilà dix ans que les associations nationales de droit maritime n'ont plus pu procéder au cours de ces rencontres si agréables et si fécondes que furent les conférences antérieures, à une confrontation de leurs vues sur les grands problèmes de doit maritime et poursuivre en commun leur oeuvre créatrice. Aujourd'hui, après traverse la tourmente des évènements, nous reprenons contact et notre reunion coïncide aver le cinquantenaire de la création du Comité Maritime International. Qu'il me soit permis, après une aussi longue séparation, d'évoquer brièvement les splendeurs de notre passé. C'était il y a quelque quatrevingts ans. La création des grandes unités politiques européennes avait donné naissance à une ère de particularisme. Le développement de la navigation à vapeur, l'enchevêtrement croissant des intérêts engagés dans l'aventure maritime, rendaient plus sensibles les inconvénients provenant de la divergence des lois particulières. Des efforts devaient se faire jour tendant à l'unification du droit maritime. A l'initiative du Gouvernement Belge et plus spécialement de Monsieur le Ministre Auguste Beernaert, deux congrès internationaux, l'un à Anvers en 1885, l'autre à Bruxelles en 1888 s'attachèrent à rechercher les termes d'une loi maritime qui servirait de modèle aux diverses législations. Dans d'autres pays des efforts analogues étaient tentés. Mais les méthodes appliquées par ces associations ne dépassaient pas les résolutions et les voeux. C'est alors qu'un jeune avocat anversois, Louis Franck, esprit d'une clairvoyance et d'une pénétration remarquables, conçut une organisation nouvelle: des textes seraient prépares par des associations groupant jurists et praticiens; la rédaction de projets de traités serait faite par un organisme central, "Comité Maritime International", des traités diplomatiques pourraient ensuite être conclus, inspirés par les projets ainsi établis. Louis Franck fut élu vice-président du Comité Maritime International en 1913. Il fut élu Président au cours de la conférence d'Anvers de 1921. Le Comité Maritime International se doit de conserver à ce grand juriste, qui fut pour lui un grand Président, un souvenir ému et profondément admiratif. Je ne pourrais, Messieurs, passer sous silence le deuil que ressent le Comité Maritime International en évoquant la mémoire de ses membres défunts. Notre pensée recueillie va aux collaborateurs de Louis Franck et membres permanents du Comité Maritime International, dont le nom est synonyme de dévouement à la cause de l'unification du droit maritime. Qu'il suffise de citer, pour évoquer aver moi, leur mémoire: Albert Le Jeune, Sir Norman Hill, Francesco Berlingieri, C.D. Asser, Einar Lange, Millerand, Léon Hennebique, Gustav Henriksen, Sir Maurice Hill, Axel Jonsson, Eliel Löfgren, Axel Rinman, Harry R. Miller, Lord Marrivale, Raeburn, auxquels nous devons, au moment de la reprise de nos travaux, vouer un souvenir reconnaissant. C'est vous dire que notre conférence nèst pas seulement une reprise de contact, mais comportera l'examen de lourds problèmes.*

fallecimiento, Albert Lilar había preparado la sucesión presidencial del CMI[21]. Aprovechando que Francesco y Anna Berlingieri se encontraban en Bruselas, realizó cautelosamente la propuesta a Anna Berlingieri, mientras que, poco después, la Baronesa Suzanne Lilar se lo propuso amablemente a Francesco Berlingieri[22].

4. La Asamblea de 1976, Francesco Berlingieri Presidente, el Seminario de Aix-en-Provence de 1976, la Conferencia de Río de Janeiro de 1977 y el Coloquio de Viena de 1979.

La reunión de la Asamblea del 19 de marzo de 1976 fue inaugurada por el Vicepresidente Principal Arthur M. Boal, quien expresó su pesar y el de todos los presentes por la triste noticia del fallecimiento de Albert Lilar.

A continuación, la Asamblea aclamó a Francesco Berlingieri como nuevo Presidente[23]. Preguntado sobre si estaba deseando ocupar el cargo, Francesco Berlingieri dijo: "*confieso que estaba más que sorprendido y aún más preocupado*"[24]. De hecho, no habría sido fácil sustituir a un hombre con un conocimiento tan profundo del CMI y una experiencia diplomática tan grande. Sin embargo, Albert Lilar aseguró a Francesco Berlingieri que le daría su consejo y apoyo. Lamentablemente, esta promesa no pudo cumplirse, pero el nuevo Presidente,

---

21 Je suis heureux que cette activité du Comité Maritime InternationaL reprenne à Anvers et je suis reconnaissant aux délégations étrangères d'avoir porté leur choix sur la Belgique pour y tenir cette vingtième conférence. Anvers, croyez le bien, se réjouit de cette conférence. Elle se réjouit d'en être le siège. Il n'est pas un Anversois qui ne sente l'importance de cet évènement, correspondant aussi heureusement aux traditions de notre ville et à son esprit. Vous êtes ici, Messieurs, sur une vielle terre de négoce et de liberté; l'un ne va pas sans l'autre et les deux supposent la paix. C'est ici que fut édifié un des plus anciens codes du négoce du Nord de l'Europe. C'est ici que dès le XVI siècle des ordonnance vinrent établir une sorte de droit commun du courtage, des assurances, de lettre de change. C'est d'Anvers que partit l'institution de la Bourse pour se répandre ensuite dans le monde entier.

22 Francesco Berlingieri continuó esta historia en su intervención en el Coloquio del CMI en Génova en 2017.

23 Su discurso de aceptación se encuentra publicado en Documentación CMI, 1976, II, p. 100. A continuación fueron elegidos por unanimidad los siguientes Vicepresidentes Arthur M. Boal, Andrei K. Joudro, Walter Müller, Nagendra Singh, Takeo Suzuki, William R.A. Birch Reynardson, Jean Warot. Por aclamación, Cyril T. Miller CBE fue elegido Vicepresidente Honorífico, mientras que Kaj Pineus fue elegido por unanimidad Secretario General Ejecutivo. La Asamblea también decidió que la Secretaría General Administrativa y la Tesorería fueran ocupadas por una misma persona y Henri Voet fue elegido por unanimidad para estos cargos. Jan Ramberg fue elegido Director Jurídico y los siguientes fueron elegidos miembros del Comité Ejecutivo Nicholas J. Healy, Stuart Hyndman, Alex Rein, Hans Georg Röhreke y Jan C. Schultz.

24 Francesco Berlingieri: *Quince años de presidencia del CMI*, Scritti in Onore di Francesco Berlingieri, número especial de la revista trimestral *Il Diritto Marittimo*, 2010, XX.

que ya había trabajado con el CMI durante 26 años, contaba con muchos amigos que le ayudaron en el nuevo trabajo.

La primera experiencia fue en un seminario sobre la Distribución de Riesgos en el Derecho marítimo. Francesco Berlingieri pudo aprovechar la experiencia de Lord Diplock, Presidente de la ADM británica, con quien copresidió el Seminario, asistido también por Lloyd Watkins, Tesorero y Secretario de la ADM británica, que actuó como Secretario del evento, el cual tuvo lugar en Aix-en-Provence del 9 al 11 de septiembre de 1976. Su objetivo era estudiar un mejor método de distribución de los distintos riesgos en beneficio de todas las partes interesadas en una aventura marítima[25]. Entre los ponentes, Bent Nielsen examinó los costes que recaen sobre los armadores, N. Kihlbom trató la situación de los propietarios de la carga y William R.A. Birch Reynardson describió algunos aspectos del seguro, con especial referencia a las coberturas de P&I. A continuación, Francesco Berlingieri analizó la distribución de riesgos entre el buque y la carga teniendo en cuenta las Reglas de La Haya-Visby y el nuevo Proyecto de Convenio CNUDMI[26], mientras que Jacques Potier, Presidente *d'Honneur* de la ADM francesa, leyó la presentación del Presidente Renè Rodiere sobre la distribución de riesgos en los contratos de fletamento, y Kaj Pineus exploró varios aspectos de la Avería Gruesa. El segundo día, Nicholas J. Healy explicó la distribución de riesgos en caso de abordaje, Pierre Bonassies habló de la responsabilidad extracontractual de los armadores, R. Rutherford se refirió a la posición de los aseguradores de casco y maquinaria

---

25 Más concretamente, y como dijo Lord Diplock, su objetivo era averiguar si el coste agregado de las pérdidas o los daños era susceptible de ser reducido por cambios en las normas legales vigentes que regulan la distribución de los riesgos en las prácticas habituales de los seguros.

26 A principios de 1976, el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Legislación Marítima Internacional se reunió para examinar el Proyecto del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre un nuevo Convenio Internacional sobre el Transporte Marítimo de Mercancías destinado a sustituir al Convenio de Bruselas sobre el conocimiento de embarque de 1924, así como al Protocolo de 1968. Se propusieron una serie de modificaciones, entre ellas la reformulación de la disposición sobre la responsabilidad, destinada a aumentar aún más la responsabilidad del transportista, así como una nueva disposición que autoriza al cargador a limitar su responsabilidad. El Proyecto se debatió en la novena sesión de la CNUDMI en abril de 1976, considerándose la responsabilidad del transportista como la cuestión clave. Sin embargo, la discusión no llegó a su fin. El debate incluyó una comparación entre el compromiso de la CNUDMI y el del CMI. El compromiso de la CNUDMI intentaba conseguir un cambio sustancial en la distribución de riesgos entre el transportista y el cargador, mientras que el compromiso del CMI intentaba conseguir una distribución de riesgos más clara, pero sin alterar el equilibrio actual, con las consiguientes repercusiones en el mercado de los seguros y un aumento del coste total de los mismos. La CMI también subrayó que la supresión de las importantes defensas tradicionales del transportista por falta náutica e incendio induciría sin duda a los transportistas marítimos a asumir voluntariamente los riesgos que quedaban por encima del límite de responsabilidad obligatorio y a presentar así a sus clientes los llamados conocimientos de embarque asegurados.

en relación con la distribución de riesgos entre los armadores y los terceros perjudicados por daños, y Alex Rein analizó los distintos sistemas de limitación de la responsabilidad[27].

En los años setenta continuó la cooperación entre la OCMI y el CMI, gracias a la excelente relación establecida por Albert Lilar. Tras la preparación por parte del CMI de un Proyecto de Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos, como consecuencia de la respuesta jurídica internacional al desafío medioambiental planteado en 1967 por el encallamiento del *Torrey Canyon* en las Islas Scilly, siguió un Proyecto de Convenio sobre el Transporte de Pasajeros y su Equipaje por Mar, que se adoptó en Atenas el 13 de diciembre de 1974, y también un Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, adoptado en Londres el 19 de noviembre de 1976[28].

La Asamblea del CMI de 1977, celebrada los días 29 y 30 de marzo en Bruselas, se inauguró con el anuncio de que la baronesa Suzanne Lilar y sus dos hijas habían creado una Fundación en nombre de Albert Lilar, que había obtenido la aprobación por Real Decreto belga de 18 de marzo de 1977, destinada a promover los estudios de Derecho marítimo[29].

La XXXI Conferencia del CMI fue organizada por la ADM brasileña y tuvo lugar en Río de Janeiro, en el Hotel Nacional, del 26 al 30 de septiembre de 1977.

En la sesión de apertura, los discursos de bienvenida fueron pronunciados por J. C. Sampaio de Lacerda, Presidente de la Asociación Brasileña, por el Presidente del CMI y por el Gobernador del Estado de Río de Janeiro, Almirante Faria Lima. Los buenos deseos y las felicitaciones de los Órganos de Gobierno y de la Secretaría de la OCMI corrieron a cargo de Thomas A. Mensah, Director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OCMI, quien señaló que la relación entre la OCMI y el CMI era natural y lógica[30]. Los Delegados de 28

---

27 Un informe del seminario está publicado en *Il Diritto Marittimo*, 1976, p. 538.

28 El 23 de junio de 1977, tras las ratificaciones del Reino Unido y Francia y la adhesión de Ecuador, entró en vigor el Protocolo de 1968 del Convenio de 1924 sobre conocimientos de embarque.

29 El art. 10 de los Estatutos de la Fundación establece: "*La asignación de los ingresos del Fondo será determinada por el consejo de administración. Cada tres años se concederá un premio con cargo a los ingresos a un estudio científico, publicado en cualquier parte del mundo, que el consejo considere que contribuirá a la unificación del Derecho marítimo y al estudio del Derecho marítimo comparado. El consejo de administración determinará el procedimiento de asignación del premio y su importe*".

30 El Dr. Thomas A. Mensah, con un sentido del humor muy agradable, señaló que la identidad de objetivos era tan real y evidente que algunas personas podrían confundir dicha identidad con la de las dos organizaciones relacionadas pero separadas. Añadió que la posibilidad de confusión podría ser mayor con el cambio de nombre de la OCMI por el de la OMI. Sin embargo, dijo a continuación: "*Subrayo la separación de la OCMI y el CMI, en primer lugar, por el carácter diferente de ambas, ya que una es intergubernamental mientras que la otra es no gubernamental, y en segundo lugar, y más importante,*

Asociaciones asistieron a la Conferencia[31]. En un entorno agradable y disfrutando de la cálida hospitalidad brasileña[32], se aprobaron dos Proyectos de Convenios, uno sobre la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordaje y otro sobre las Plataformas *off-shore*. A continuación, se aprobaron definiciones de palabras y frases relacionadas con el tiempo de plancha (*laytime*) y también se debatió una iniciativa conjunta con la CCI en el ámbito del arbitraje marítimo. Kaj Pineus, tras su largo tiempo de servicio como Secretario General Ejecutivo, fue elegido por unanimidad Vicepresidente Honorífico del CMI.

En la Asamblea del CMI de 1978, celebrada los días 7 y 8 de marzo en Hamburgo[33], Jan Ramberg, que en Río de Janeiro dimitió de su cargo como Jefe de la Asesoría Jurídica del CMI, fue elegido nuevo Secretario General Ejecutivo en sustitución de Kaj Pineus. La Asamblea adoptó el Proyecto final del Reglamento de Arbitraje Marítimo Internacional CCI/CMI.

El año 1979 se inauguró con un Coloquio sobre las Reglas de Hamburgo, en Viena, que se celebró a partir del 10 de enero[34]. Presidido por Lord Diplock, su objetivo era tratar los efectos prácticos y económicos de los principales cambios introducidos por las Reglas de Hamburgo en comparación con las Reglas de La

---

porque las dos se complementan y hacen lo que ninguna de ellas podría hacer tan bien por sí sola. Ustedes, en el CMI, aportan a los problemas del Derecho marítimo la contribución que sólo pueden aportar quienes conocen directamente las cuestiones de Derecho marítimo en la vida real; mientras que la OCMI aporta a estas cuestiones los objetivos políticos esenciales y la dirección que sólo pueden determinar los gobiernos; objetivos políticos que, al final, pueden garantizar de forma más eficaz la aplicación real a la escala internacional más amplia posible".

31 Argentina, Australia y Nueva Zelanda, Bélgica, Brasil, Bulgaria, República Federal de Alemania, Canadá, Chile, Dinamarca, República Democrática Alemana, España, Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Irlanda, Italia, Japón, México, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza, URSS, Venezuela, Yugoslavia.

32 Entre una y otra sesión de trabajo, los delegados hicieron una pausa en la piscina del Hotel Nacional, admirando la hermosa vista de Ipanema y Copacabana y disfrutando de coloridas batidas y cócteles de caipirinha. El programa incluía la asistencia a una carrera nocturna en el Jockey Club Brazileiro, visitas a Petrópolis, un lugar de vacaciones muy agradable, conocido también como la ciudad imperial, ya que su nombre hace honor a Pedro II, el último emperador de Brasil, o a la bahía de Guanabana. La cena de gala tuvo lugar en el Club Náutico de Río de Janeiro.

33 Se convocó allí para comodidad de los participantes en la Conferencia Diplomática sobre el Proyecto de Convenio de CNUDMI relativo al Transporte Marítimo de Mercancías. Participaron 78 Estados y el Convenio fue aprobado por unanimidad (con la abstención de Canadá, Grecia y Suiza). El CMI estuvo representado por Jan Ramberg y Hans Georg Röhreke. 1978 marca también la entrada en vigor (16 de octubre) del Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Esto tuvo lugar poco después del derrame de petróleo del Amoco Cádiz, ocurrido el 16 de marzo de 1978.

34 Boletines Informativos del CMI de abril de 1978, p. 4 (inglés) y julio de 1978, p. 7 (francés).

Haya-Visby[35].

En la Asamblea de 1979[36], que tuvo lugar en Bruselas el 31 de marzo, se aprobó ofrecer cooperación al Comité Jurídico de la OCMI para el estudio de los efectos de la catástrofe del *Amoco Cádiz* en el régimen jurídico del salvamento. La propuesta fue aceptada por la OCMI, que pidió al CMI que revisara los principios de derecho privado del salvamento, centrando su examen en el Convenio de Salvamento de 1910. Para ello se creó un Subcomité Internacional presidido por Erling Selvig, Presidente de la ADM noruega.

5. De 1980 a 1985. Las Conferencias de Montreal de 1981 y Lisboa de 1985 y, entre ambas, el Coloquio de Venecia de 1983. La Fundación Benéfica CMI ("CMI Charitable Trust").

La Asamblea de 1980, celebrada en Bruselas el 29 de marzo, recordó a Alex Rein, quien prestó inestimables servicios al CMI, incluida la exitosa cooperación con la OCMI que condujo al Convenio de Limitación de 1976. En su lugar, J. Niall McGovern fue elegido nuevo miembro del Comité Ejecutivo.

Tras la invitación recibida de la ADM canadiense, que fue aceptada con agradecimiento, la XXXII Conferencia del CMI se celebró en Montreal del 24 al 29 de mayo de 1981[37]. El orden del día incluía los trabajos del Subcomité

---

35 En su conclusión, Lord Diplock subrayó el objetivo primordial del CMI de promover la uniformidad del Derecho marítimo, no sólo el derecho sustantivo en sí, sino también su aplicación uniforme en todo el mundo. A continuación, expuso las diferentes filosofías en las que se basan las Reglas de La Haya-Visby, por un lado, y las Reglas de Hamburgo, por otro. Aunque ambos sistemas mantienen la idea de que los "riesgos de infortunio" deben ser asumidos por la parte afectada -el propietario del buque o el propietario de la carga, según el caso-, los dos regímenes jurídicos difieren en lo que respecta a los "riesgos de error humano". Bajo las Reglas de La Haya-Visby estos riesgos se dividían básicamente haciendo recaer el riesgo sobre el propietario antes del embarque y sobre la carga después del mismo. Bajo las Reglas de Hamburgo, los "riesgos de error humano" recaen en su totalidad en lo propietario de el buque, quienes – con la excepción de las pérdidas o daños resultantes de un incendio – tienen la carga de probar la ausencia negligencia por parte de ellos mismos o de sus empleados o agentes. Esto se ajustaba a los principios del derecho de daños y, desde un punto de vista teórico, era ciertamente comprensible. Independientemente de la técnica utilizada, el coste total del riesgo recaería al final en la carga y en el consumidor final, al menos a largo plazo.

36 La Asamblea de 1979 eligió a los siguientes cargos: Presidente: Francesco Berlingieri; Vicepresidentes: William R.A. Birch Reynardson, Arthur M. Boal, Andrei K. Joudro, Walter Müller, Tsuneo Othori, Nagendra Singh, Jean Warot; Comité Ejecutivo: Stuart Hyndman, David R. Owen, Alex Rein, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultsz; Secretario General Ejecutivo: Jan Ramberg; Secretario General Administrativo y Tesorero: Henri Voet.

37 A la Conferencia asistieron 420 delegados y 229 acompañantes de 32 asociaciones nacionales presididas por los siguientes Presidentes: Argentina, José Domingo Ray; Australia y Nueva Zelanda, K. J. Carruthers; Bélgica, Claude Buisseret; República Federal de Alemania, Walther Richter; Brasil, Armando Redig de Campos, Canadá, William Tetley; Chile, Eugenio Cornejo Fuller; China, Wang

Internacional de Salvamento, presidido por Erling Selvig, y del Subcomité de Sustancias Peligrosas y Nocivas, presidido por Jan C. Schultsz. La Conferencia aprobó el Proyecto de un nuevo Convenio sobre Salvamento (30 delegaciones de 32 votaron a favor), cuya elaboración había sido solicitada al CMI por el Comité Jurídico de la OMI, así como el Informe sobre el Transporte de Sustancias Nocivas y Peligrosas. Además del importante logro que supuso la aprobación de la revisión de un Instrumento internacional sobre un tema tan importante de Derecho marítimo como es el salvamento[38], la Conferencia de Montreal, reunida en el Hotel Bonaventure, será recordada por la cálida hospitalidad de la Asociación anfitriona, presidida por Arthur J. Stone. El discurso de clausura de la cena de gala corrió a cargo de Thomas A. Mensah,[39] director de la División Jurídica de la OCMI quien expresó su agradecimiento por la relación con el CMI, valorando la combinación de la experiencia del CMI con la autoridad política de la OCMI[40].

En 1981 se modificó de nuevo la Constitución del CMI en lo que respecta a la elección de los cargos del CMI. Se aprobó un Reglamento específico que contemplaba que los candidatos a la elección de los miembros del Comité

Yaoting; Colombia, Guillermo Sarmiento-Rodríguez; Dinamarca, Allan Philip; República Democrática de Alemania, Ralf Richter; Francia, Jacques Villeneau; Gran Bretaña, J. Donaldson; Grecia, Panayotis Sotiropoulos; Irlanda, John Kenny; Italia, Francesco Berlingieri; Japón, Tsuneo Ohtori; México, Ignacio L. Melo; Nigeria, Chris Ogunbanjo; Noruega, Frode Ringdal; Panamá, José A. Noriega; Perú, Enrique Moncloa Diez Canseco; Filipinas, Bienvenido V. Zapa; Polonia, Jerzy Meynarczyk; Portugal, José Joaquim Almeida Borges; España, José Luis de Azcárraga y Bustamante; Suecia, Per-Erik Hedborg; Suiza, Rudolf Th. Sarasin; Países Bajos, J. C: Schultsz; U.R.S.S., Anatole Lazarevitch Kolodkin; Estados Unidos, John W. Sims; Venezuela, Luis Cova Arria; Yugoslavia, Branko Jakasa.

38 El Proyecto de Convenio de Salvamento fue presentado por el Presidente del CMI al Comité Jurídico de la OCMI el 22 de septiembre de 1981.

39 La recepción de bienvenida se organizó en el Salón de Baile de Chatéau Champlain, mientras que la Ceremonia de Apertura tuvo lugar en el Hotel Bonaventure. El hotel, convenientemente situado en el centro de la ciudad, disponía de una bonita piscina de la que disfrutaron los delegados, que descubrieron los dulces sabores del delicioso vino helado. La Conferencia en la encantadora Montreal, realmente bien organizada para hacer frente a las temperaturas invernales con el mayor complejo subterráneo del mundo, se recuerda también por la singular hospitalidad ofrecida a los delegados por las familias locales, que el 25 de mayo cursaron invitaciones a sus hogares.

40 Refiriéndose específicamente al Proyecto del nuevo Convenio de Salvamento, el Dr. Mensah dijo: *"El Comité Jurídico de la OCMI está ahora a la espera de los resultados de los trabajos del CMI sobre este tema y espero sinceramente que, como en el pasado, el Proyecto que saldrá de esta Conferencia constituya una base útil para los futuros trabajos del Comité Jurídico. Además, creo que la utilidad de su Proyecto será aún mayor si se demuestra claramente que representa el consenso de la Conferencia y del CMI en su conjunto. Por lo tanto, les insto respetuosamente a que hagan todo lo posible por alcanzar compromisos ampliamente aceptables y aceptados sobre las cuestiones en las que aún existen diferencias de fondo. Mi propia experiencia con el CMI y sus Conferencias a lo largo de los años no me hace dudar en absoluto de que ustedes lograrán ese consenso en este caso. Le deseo, en nombre de la Secretaría del CMI, todo el éxito en este valioso esfuerzo".*

Ejecutivo debían ser propuestos a la Asamblea por un Comité de Nominaciones[41].

En la Asamblea del CMI celebrada en el hotel Hilton de Bruselas el 14 de abril de 1982, E.H. Serra Brandão, en nombre de la ADM portuguesa, confirmó la aceptación de la invitación formulada en Montreal para acoger la XXXIII Conferencia en Lisboa. No se hicieron propuestas concretas sobre los temas que se tratarían en la Conferencia, pero sí se acordó que se celebraría un Coloquio en 1983 sobre los conocimientos de embarque y el fraude y también se propuso que el lugar de su celebración fuera alguna ciudad de Italia[42]. La Asamblea también decidió proceder a la revisión de los Convenios de Bruselas de 1926 y 1967 relativos a privilegios Marítimos y *mortgages*/hipotecas navales, ambos obra del CMI, dado que dichos Convenios ya estaban en la agenda de la OMI y de la UNCTAD para su posible revisión. Con el fin de recabar información básica de las ADM, se preparó un Cuestionario.

En su Sesión Extraordinaria celebrada en Bruselas el 4 de febrero de 1983, la Asamblea aprobó el borrador de un "*Position Paper*" (Documento de síntesis) preparado por un Subcomité Internacional *ad hoc* presidido por Gordon W. Paulsen, Presidente de la ADM americana, para la revisión del Convenio CLC de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. Los temas incluidos en la discusión fueron: las definiciones de medidas preventivas y de daños por contaminación, los límites generales del CLC y del Convenio del Fondo, los problemas que plantean los buques de menor tonelaje, las bases para la exoneración de responsabilidad de los armadores, la canalización de la responsabilidad y otras cuestiones de Derecho de los tratados. Estos puntos se debatieron en la 49ª Sesión del Comité Jurídico de la OMI, que se celebró en Londres del 4 al 8 de octubre de 1983.

En 1983, el CMI volvió a Venecia (la VIII Conferencia se organizó allí en 1907) para celebrar un Coloquio del 30 de mayo al 1 de junio cuyo objetivo y alcance era examinar los conocimientos de embarque y algunos problemas relacionados con su utilización. Su sede fue la Fundación Giorgio Cini en la isla de San Giorgio Maggiore frente a la plaza de San Marcos[43]. Con el Presidente

---

41 El texto de los Estatutos de 1981 y de las Reglas para la elección de la Mesa del CMI está publicado en el Boletín Informativo de junio de 1981, p. 4.

42 La Asamblea eligió los siguientes cargos para el período 1982-1985: Presidente: Francesco Berlingieri; Vicepresidente de Honor: Kaj Pineus; Vicepresidentes: William R.A. Birch Reynardson, Arthur M. Boal, Anatoly Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh, Jean Warot. Miembros del Comité Ejecutivo: Roland Chauvin, Hrvoje Kačić, John C. Moore, Allan Philip, Hans Georg Röhreke, Jan C. Schultsz; Secretario General Ejecutivo: Jan Ramberg; Secretario General Administrativo y Tesorero: Henri Voet; Oficial Administrativo: Firme Henri Voet-Genicot

43 Es un lugar mágico y silencioso, alejado de las rutas turísticas, rico en historia y cultura. El Coloquio tuvo lugar en el Convento de los Benedictinos, con hermosos claustros y un cenáculo y cerca

del CMI como moderador y con Sir Antony Lloyd como *Rapporteur* (relator) general presentaron ponencias Pierre Bonassies, Jan C. Schultsz, R. J. Thomas, Franco Bonelli, Kurt Grönfors y Per Gram. La Asamblea, reunida el 2 de junio, acordó el envío de una copia del Informe sobre privilegios Marítimos y *mortgages*/hipotecas navales a la OMI y a la UNCTAD, así como la creación de dos Subcomités Internacionales sobre privilegios Marítimos y *mortgages*/hipotecas navales, y sobre embargo preventivo de buques, presididos, el primero, por el Presidente del CMI y, el segundo, por Allan Philip. Estos temas se incluyeron en el orden del día de la Conferencia de Lisboa del CMI en mayo de 1985.

Ese año el Comité Ejecutivo decidió constituir un Consejo de Redacción encargado de las publicaciones del CMI. Se eligió a Jan Ramberg como Presidente y se decidió comercializar los Boletines Informativos y los Anuarios del CMI de una manera más eficiente y profesional a través de una editorial de renombre. También se estudió dar un nuevo formato a los Boletines Informativos del CMI y se acordó incluir un artículo destacado en cada número que cubriera las novedades más destacables en el Derecho marítimo en distintos países y regiones del mundo. Esto comenzó en el primer número de 1984, con un artículo de Pierre Bonassies sobre la evolución reciente de la jurisprudencia francesa, seguido de otro artículo de William Tetley en el segundo número acerca de la jurisprudencia marítima canadiense.

El CMI también prestó atención a la legislación marítima de los países de Extremo Oriente. Tras las conferencias impartidas por Jan Ramberg y Kaj Pineus en 1981 en Pekín por invitación del Consejo Chino para la Promoción del Comercio Internacional, y a petición de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (ESCAP), un grupo de expertos del CMI preparó unas Directrices sobre legislación marítima, que fueron aprobadas por la Reunión Intergubernamental sobre Legislación Marítima celebrada en Bangkok en enero de 1983. Tras dicha reunión, el Ministerio de Comunicaciones de la República Popular China solicitó a la ESCAP que organizara una serie de seminarios sobre diversos aspectos del Derecho marítimo para ayudar al Gobierno de China en la preparación de las leyes marítimas. La CESPAP pidió al Presidente del CMI que organizara dichos seminarios en China. El primero de ellos trató sobre los privilegios Marítimos e hipotecas navales y la ejecución de garantías. Se celebró en Dalian del 29 al 2 de noviembre de 1984 y los ponentes fueron el Presidente del CMI, Allan Philip (su Vicepresidente), Emery W. Harper (Miembro de la

---

de una Basílica, diseñada por Palladio y construida en el siglo XVI de estilo renacentista, donde se pueden admirar obras maestras de Caravaggio y Sebastiano Ricci.

USADM) y el Profesor Piet Jan Slot[44].

La Asamblea del 6 de abril de 1984 aprobó un informe del CMI a la OMI preparado por Bent Nielsen sobre el Proyecto de Convenio Internacional sobre Salvamento[45].

Gran parte de la actividad del CMI en 1984 se dedicó a la revisión de los privilegios Marítimos y *mortgages*/hipotecas navales y el embargo preventivo de buques en preparación de la Conferencia de Lisboa. En particular, el Subcomité relacionado con el primer tema consideró que la financiación a largo plazo era esencial para el desarrollo de la marina mercante y que la garantía más fácilmente disponible y menos gravosa era el propio buque. De ahí surgió la necesidad de garantizar la mejor protección posible al *mortgagee* o al titular de una hipoteca y de reducir el número de privilegios marítimos. Por el contrario, el Subcomité de Embargo de Buques sugirió aumentar el número de créditos marítimos y sustituir su listado por una redacción general que incluyese todas las reclamaciones que tuvieran naturaleza marítima.

Todavía en 1984 el incansable Kaj Pineus compiló la primera edición de *Time-Barred Actions*, una herramienta muy útil para los abogados maritimistas[46].

Se completó un importante trabajo del CMI sobre la evaluación de los daños en los abordajes. Este trabajo se había iniciado varios años antes y, después de algún retraso, se reanudaron las actividades decidiendo el CMI retomar el estudio. Para ello se creó un Subcomité bajo la presidencia de Jean Warot, con Patrick Griggs actuando como Secretario[47].

También se analizó si las cartas de porte podrían asimilarse y cumplir las mismas funciones que los conocimientos de embarque y se pidió al Grupo de Trabajo Internacional *ad hoc*, presidido por Kurt Grönfors, que estudiara la posibilidad de una carta de porte marítima negociable.

En 1984, el CMI perdió a uno de sus grandes amigos: el Vicepresidente

---

44 En el número de diciembre de 1984 del Boletín Informativo se publica un informe titulado: *«Nuevas vías para la unificación del Derecho Marítimo»*.

45 Boletín Informativo de septiembre de 1984, p. 2. En el número de invierno de 1985 se publica un informe de realizado por Bent Nielsen sobre los trabajos en el Comité Jurídico de la OMI.

46 Publicado por Lloyd's of London Press Ltd. En la introducción escribió: "*Un abogado no siempre ganará su caso. ¿Cómo podría hacerlo? No se espera que lo haga. No se le echará en cara, a no ser que ocurra porque se haya saltado un plazo de prescripción. Para evitar esta calamidad en los asuntos marítimos internacionales, el Comité Marítimo Internacional ha pensado que es conveniente tratar de mostrar cuáles son las respectivas normas de prescripción en los distintos países y cómo funcionan. Para ello, se preparó un Cuestionario que se envió a las distintas asociaciones nacionales".*

En 1993 se publicó una segunda edición, editada por Francesco Berlingieri, con un prólogo de Allan Philip.

47 El informe se publicó en el Boletín Informativo de mayo de 1985.

Senior Arthur M. Boal[48].

El año 1985 es recordado por la XXXIII Conferencia del CMI en Portugal. Fue organizada de forma espléndida por la Comissão de Direito Marítimo Internacional, gracias a los esfuerzos de su Presidente José Joaquim de Almeida Borges y del Comité Organizador presidido por el Vicealmirante J.P. Bustorff Guerra, asistido por Jan Ramberg y Henri Voet. La sede de la Conferencia fue el hermoso Hotel Ritz de Lisboa. Tras los discursos de apertura del Presidente de la ADM portuguesa, del Presidente del CMI y del Presidente de la República Portuguesa, el General António dos Santos Ramalho Eanes, en las Sesiones de Trabajo se debatieron los dos puntos contenidos en la Agenda[49]. Como resultado de los trabajos preparatorios realizados por las dos Subcomisiones Internacionales, la Conferencia logró preparar los textos revisados del Convenio de Bruselas de 1967 sobre privilegios Marítimos y *mortgages*/hipotecas navales y del Convenio de Bruselas de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques, que fueron aprobados por la Asamblea[50] y enviados a la OMI y a la UNCTAD para su consideración. Los trabajos incluyeron también otros temas como la evaluación de daños en casos de abordaje y las cartas de porte marítimas[51]. La Conferencia

---

48 El Presidente del CMI lo recordó (1889-1984) en el Boletín Infomativo de octubre de 1984*: "Conocí a Arthur Boal por primera vez en la Conferencia del CMI en Rijeka, en 1959, cuando era el Presidente de la Asociación de Derecho marítimo de los Estados Unidos. Comenzaba un delicado periodo de transición para el CMI, y éste tenía que averiguar si su papel tradicional continuaría como en el pasado, si debía cambiar, o si se había acabado definitivamente. Arthur Boal era uno de los responsables de la renovación del CMI y de la continuación de su labor. Tenía una inmensa confianza en el CMI y en su capacidad de contribuir sustancialmente a la unificación del Derecho marítimo. Su autoridad y su prestigio desempeñaban un papel único. Cuando pensaba que una idea, viniera de quien viniera, era buena para el CMI, la apoyaba con el peso de su autoridad, de su capacidad jurídica y de su profunda sinceridad. Siempre se las arreglaba para asistir no sólo a las Conferencias y Asambleas del CMI, sino también a las reuniones del Comité Ejecutivo, a veces volando a Europa la noche anterior y volando de vuelta a los Estados Unidos inmediatamente después de terminada la reunión. Cuando le pregunté si esto no era un estrés demasiado grande, me contestó, sonriendo, que podía dormir bien en un avión".*

49 A la Conferencia asistieron delegados de 37 ADM: Argentina, Australia y Nueva Zelanda, Bélgica, Brasil, Bulgaria, República Federal de Alemania, Canadá, Chile, China, Colombia, Checoslovaquia, Dinamarca, Deutsche República Democrática de Alemania, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, India, Irlanda, Israel, Italia, Japón, México, Nigeria, Noruega, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, España, Suecia, Suiza, Países Bajos, URSS, Venezuela y Yugoslavia. En 1985 se incluyó como Asociaciones Miembro a Costa Rica, Irlanda, Corea y Filipinas, hasta un total de 41.

50 La Asamblea procedió también a la elección por aclamación de la directiva del CMI para los tres años siguientes. El Presidente: Francesco Berlingieri; los Vicepresidentes: William R.A. Birch Reynardson, Nicholas J. Healy, Anatoliy Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh, Jean Warot; el Secretario General Ejecutivo y Tesorero: Henri Voet; los miembros del Comité Ejecutivo: Hrvoje Kačić, Allan Philip, Jan C. Schultsz, Lionel Tricot, Norbert Trotz, Jacques Villeneau; la Oficina Administrativa: Firme Henri Voet-Genicot.

51 Los documentos de la Conferencia figuran en el Anuario CMI 1985, Lisboa I y II. Un informe sobre los resultados de la Conferencia y sobre los trabajos en curso se publica en el Boletín Informativo,

se clausuró con un discurso pronunciado por Mario Ferreira Bastos Raposo, Ministro de Justicia de Portugal y miembro titular del CMI.

El año 1985 también destacó por la creación de la Fundación Benéfica CMI cual fue una idea de William R.A. Birch Reynardson. El Instrumento de constitución se firmó el 20 de noviembre de 1985 entre, por una parte, el Comité Ejecutivo, y, por otra parte, Francesco Berlingieri, Sir John F. Donaldson, William R.A. Birch Reynardson, Henri Voet y J. Niall McGovern como patronos. Los fondos se recaudaron de abogados maritimistas, de compañías de seguros y de P&I Clubs con el fin de promover los objetivos o fines benéficos[52]. William R.A. Birch Reynardson fue especialmente activo en la recaudación de fondos a través de sus numerosos contactos en el mundo de los seguros[53].

Las actividades del CMI en 1985 concluyeron con el segundo Seminario de China, celebrado en Xiamen del 2 al 6 de diciembre de 1985[54].

---

número de verano de 1985. Los delegados disfrutaron de sabrosos platos de *bacalhau* y, además de la encantadora Lisboa, tuvieron la oportunidad de para visitar los hermosos alrededores: Estoril, un destino de lujo con fama de haber sido el hogar de familias reales, Cascais, un destino vacacional de primer orden con hermosas playas, y Sintra, residencia de la realeza portuguesa, en un verde paisaje montañoso de palacios, fincas y castillos.

52 La sección 4 del Instrumento de constitución (Anuario 1986-1987, p. 20) enumeraba los siguientes fines benéficos (*1) Los Patronos estarán en posesión de los Fondos de la Fundación y de los ingresos del mismo en fideicomiso para aplicarlos (sin distinción entre capital e ingresos) para el avance y la promoción de los siguientes objetos o propósitos benéficos, respectivamente, de la manera en que, a su absoluta discreción, consideren oportuno: (a) el avance de la educación jurídica en beneficio común; (b) el avance y la promoción de la investigación y el estudio en el campo del derecho comparado y del Derecho marítimo y comercial internacional y la publicación de los resultados de dicha investigación. (2) Con el fin de promover los objetivos aquí declarados, los patronos tendrán la facultad de aplicar el Fondo Fundacional y los ingresos del mismo en o hacia o en relación con todo o cualquiera de lo siguiente (a) publicar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones; (b) patrocinar o llevar a cabo seminarios o conferencias de personas de todas partes del mundo para la discusión de cualquier aspecto de los temas antes mencionados; (c) disponer de fondos en favor de otras personas u organismos que se dediquen a las investigaciones o estudios antes mencionados. (3) Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente cláusula, los patronos podrán, en cualquier momento y de forma ocasional, destinar la totalidad o parte del capital o de los ingresos de la Fundación a otros objetivos o fines benéficos que consideren oportunos a su absoluta discreción.*

53 De su Elogio por Tom Birch Reynardson, Anuario 2017-2018: "*Fue capaz de recorrer sus muchos contactos de la City persuadiéndolos para que contribuyeran a la Fundación y esta es ahora un fondo próspero que anima a los jóvenes estudiantes a desarrollar su conocimiento del Derecho marítimo y ha apoyado al CMI en algunos de sus esfuerzos académicos. La Fundación concede un premio al mejor estudiante del IMLI y asegura así la estrecha relación entre el CMI y el Instituto de Derecho marítimo de Malta. Bill fue nombrado Doctor Honoris Causa en Derecho por el IMLI en 1995".*

54 Lecciones sobre Abordaje, Seguridad en la Navegación, Salvamento y Limitación de Responsabilidad fueron impartidas por el Presidente del CMI, el Vicepresidente honorifico Kaj Pineus, por el miembro del Comité Ejecutivo Jan C. Schultsz y por el Profesor Piet Jan Slot.

6. De 1986 a 1990 – La XXXIV Conferencia de París

En 1986 se organizó otro seminario de la ESCAP. Tuvo lugar en Qing Dao del 14 al 18 de julio y Alex L. Parks[55], de la ADM americana, Edgar Gold, Vicepresidente de la ADM de Canadá, y el Profesor Piet Jan Slot impartieron conferencias sobre remolque, transporte marítimo y contaminación marina.

Ese mismo año, el CMI y la ADM de la República Federal Alemana perdieron a Hans-Georg Röhreke[56].

El Grupo de Trabajo sobre Compensación de Daños en Casos de Abordaje, presidido por Jean Warot, completó el trabajo iniciado en Lisboa y se preparó un conjunto de reglas para englobar todos los aspectos de los daños derivados de abordaje: las Reglas de Lisboa[57]. Las Reglas fueron aceptadas por la Asamblea del CMI celebrada en Bruselas del 11 de abril, en la que se decidió que las Reglas estuviesen disponibles para la comunidad marítima para su adopción voluntaria.

Se avanzó en la OMI con el borrador de Convenio sobre Salvamento de Montreal. Aunque el Comité Jurídico realizó algunas enmiendas, la versión final fue muy similar a la de Montreal. Tras completar su trabajo en la 58ª Sesión celebrada del 12 al 16 de octubre de 1987, el Comité Jurídico de la OMI decidió recomendar que se celebrase una Conferencia Diplomática en la OMI en abril de 1989 para aprobar el nuevo Convenio sobre Salvamento.

El 21 de octubre de 1986, el CMI sufrió la pérdida de su Vicepresidente Honorífico Kaj Pineus, quien había hecho una gran contribución al trabajo del CMI y a la unificación del Derecho marítimo desde 1947, cuando asistió a la XX Conferencia del CMI en Amberes[58].

El cuarto y último Seminario de ESCAP tuvo lugar en Shanghái, del 26 al 30 de octubre de 1987, con David Steel QC, Gordon W. Pulsen, Jan C. Schultsz y el Profesor Piet Jan Slot hablando sobre construcción naval, venta de buques y procedimientos especiales marítimos.

Merece ser destacado también el hecho de que la Asamblea tuvo lugar en Sevilla del 19 al 21 de octubre de 1987, con la asistencia de las ADMs de los países hispano y luso parlantes. En presencia del Presidente del CMI, se constituyó el Instituto Iberoamericano del Derecho marítimo, con el objeto

---

55 Autor de *The Law of Tug Towage and Pilotage*, II ed., 1982.

56 Un caballero y amigo devoto dedicado al CMI, un jurista eminente y un miembro muy activo de la Oficina Permanente y del Comité Ejecutivo. Su obituario puede verse en el Boletín Informativo del CMI del invierno de 1986.

57 En los Boletines Informativos de primavera y otoño de 1987.

58 Su obituario, firmado por el Presidente del CMI, por Jan Ramberg y por Henri Voet está publicado en el Boletín Informativo del otoño de 1986.

de profundizar en el desarrollo y la unificación del Derecho marítimo en las regiones iberoamericanas[59].

Se publicó en 1987 un nuevo compendio de los Convenios Internacionales de Derecho marítimo. Contenía el texto, en francés y en inglés, de 16 convenios sobre Derecho marítimo de los que es depositario el gobierno de Bélgica, que habían sido redactados en Bruselas desde 1910 por las Conferencias Diplomáticas sobre Derecho marítimo, así como el texto, en francés y en inglés, de 9 convenios sobre Derecho marítimo privado, de los cuales la OMI y otros cuerpos de Naciones Unidas son depositarios. Las versiones inglesas de los convenios de 1910, 1924 y 1926 eran simplemente traducciones libres del original de dichos convenios, redactados únicamente in lengua francesa[60].

La 90ª anualidad del CMI fue concluida en un bonito Coloquio sobre Protección contra la Insolvencia en Derecho marítimo, organizado en el Centro de Derecho marítimo de *Tulane Law School* en Nueva Orleans, del 9 al 12 de noviembre. Tras su apertura a cargo del Presiente del CMI y la conferencia inaugural por Jan C. Schultsz, los participantes[61] abordaron la protección de los bancos acreedores hipotecarios, los arrendadores, los constructores, los reparadores y los armadores, y las crisis financieras en el comercio marítimo.

En 1988 la Asamblea se celebró en Bruselas el 22 de abril, en el Hotel Hilton. A propuesta del Vicepresidente Senior Jean Warot, apoyada por el Vicepresidente William R.A. Birch Reynardson, Francesco Berlingieri fue reelegido Presidente por aclamación[62]. Las cuestiones consideradas por la Asamblea incluyeron la

---

59 En la sesión de clausura de la Asamblea, el Presidente del CMI, al manifestar su bienvenida a la constitución del Instituto, expresó su deseo de que actuase como vehículo para la transmisión al CMI de los puntos de vista de las ADMs miembro sobre las cuestiones objeto de consideración en cada momento en el CMI.

60 En 1964, el Ministerio de Asuntos Exteriores y Comercio Exterior de Bélgica editó un primer folleto que contenía los textos de los Convenios de Derecho marítimo hasta el Convenio sobre Responsabilidad de los Operadores de Buques Nucleares y el Protocolo Adicional de 25 de mayo de 1962. Una segunda edición publicada por el CMI en 1976 incluía 21 convenios internacionales, entre ellos al menos el relativo a la Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho marítimo 1976.

61 Graeme Bowtle, Emery Harper, Roger Wilman, Jeremy Baer, Richard Barnett, Ralf Richter, Takeo Kubota, Ole Lund y John Honour. Los temas fueron abordados en profundidad por cuatro Grupos de Trabajo presididos por Jean Warot, Nicholas J. Healy, Jan Ramberg y William R.A. Birch Reynardson. Más de un centenar de participantes de multitud de Asociaciones miembro asistieron, disfrutando del encanto sureño, la música, la gastronomía criolla y cajún, y cócteles tan populares como el Sazerac, el Ramos gin fizz, el Hurricane, el Creole Blody Mary, el Vieux Carrè, el New Orleans Martini, customizado con una gota de Pernod, que fueron degustados en lugares tan famosos como Brennans, Antoine's o Court of two Sisters.

62 En cumplimiento de las Reglas para la elección de Directivos del CMI, se aceptó la propuesta del Presidente para la reelección de los Vicepresidentes Nicholas J. Healy, Anatoly Kolodkin, J. Niall McGovern, Walter Müller, Tsuneo Ohtori, José Domingo Ray, Nagendra Singh y Jean Warot, al igual

implementación de Convenios Internacionales, abordada en un Cuestionario, y la interpretación de Convenios Internacionales (objeto de otro Cuestionario). Se realizaron informes sobre cartas de porte marítimas y sobre la distribución de los riesgos en el transporte de mercancías. Se acordó proceder con el estudio del arrendamiento de buques, y fue objeto de consideración también el Proyecto de Convenio sobre Arrendamiento Financiero Internacional preparado por UNIDROIT. De hecho, el Proyecto tenía algunos preceptos sobre buques. Dado que los contratos relativos a los buques son diferentes a los que se refieren a otros bienes, se entendió que el Convenio no debía aplicarse a los buques. Con todo, Allan Philip acepto asistir como observador del CMI a la Conferencia Diplomática de Ottawa en mayo de 1988, a la que fue remitido el Convenio para su adopción.

El 11 de diciembre de 1988, el CMI sufrió la pérdida de Nagendra Singh, uno de sus Vicepresidentes y Presidente de la ADM de la India[63].

El creciente interés en los contratos de arrendamiento de buque, en particular en el contexto de la financiación de la construcción naval, persuadió al Comité Ejecutivo para celebrar un seminario sobre el tema. Fue celebrado el 5 y 6 de abril de 1989, en Knokke le Zoute, Bélgica[64]. Se organizó un foro de discusión sobre varios aspectos del arrendamiento de buques, incluida la ley aplicable, sus principales características y objetivos, comienzo y terminación del contrato de arrendamiento y el registro, con referencia a sus consecuencias, en particular respecto de las hipotecas, *mortgages* y otras cargas, así como la normativa sobre la nacionalidad de los miembros de la dotación. El seminario fue presidido el Presidente del CMI, con el Vicepresidente William R.A. Birch Reynardson actuando como *Rapporteur* (relator).

La Asamblea de 1989, convocada el 7 de abril, agradeció a Claude Boquin, Presidente de la ADM francesa, su preparación de la XXXIV Conferencia del CMI en Parías en 1990, con las sugerencias del Comité Ejecutivo sobre los

---

que la sugerencia para nombrar dos Vicepresidentes adicionales: Allan Philip y Jan C. Schultsz, debido a la creciente carga de trabajo. Igualmente, la propuesta para la reelección de Jan Ramberg como Secretario General Ejecutivo y de Henri Voet como Secretario General Administrativo y Tesorero fue aceptada por unanimidad. Siguiendo las propuestas del Comité de Nominaciones, y para fomentar al mismo tiempo la continuidad y la renovación, Lionel Tricot, Norbert Trotz y Jacques Villeneau fueron nominados para su reelección como miembros del Comité Ejecutivo, mientras José L. Goñi, Ole Lund y William Tetley fueron nominados para su elección. Todos los nominados fueron elegidos por aclamación.

63 Uno de sus miembros más prestigiados, Vicepresidente desde 1974 y desde siempre un gran promotor de la unificación del Derecho marítimo.

64 Un resort costero con mucho encanto, conocido por sus playas. El seminario y la Asamblea de 1989 tuvieron lugar en el Hotel La Reserve. Los participantes tuvieron la ocasión de visitar la encantadora Bruges, una de las villas medievales mejor conservadas de Europa, a sólo 20 minutos.

temas a discutir. La Asamblea aceptó por aclamación las propuestas del Comité de Nominaciones para designar a Frank L. Wiswall Jr. como nuevo miembro del Comité Ejecutivo. El Presidente informó entonces a la Asamblea de que el Instituto Internacional de Derecho marítimo – IMLI había sido creado en Malta por la OMI. El propósito del Instituto sería ofrecer educación de posgrado sobre Derecho marítimo público y privado, en concreto a estudiantes de países en vías de desarrollo.

Ese mismo mes, la Conferencia Diplomática sobre Salvamento celebrada en las oficinas principales de la OMI acordó el texto final del Convenio sobre Salvamento de 1989[65].

En 1990 fue finalmente puesta en práctica la idea del Presidente del CMI de preparar un Digesto de jurisprudencia sobre convenios marítimos. La finalidad era poner a disposición de jueces, abogados, académicos e industria las sentencias de los tribunales del mayor número posible de países sobre interpretación de convenios marítimos, con la esperanza de contribuir con ello a su interpretación uniforme. Se estructuró por referencia a cada uno de los convenios y, para cada uno de ellos, por temas específicos listados en orden alfabético, y por artículos del convenio en cada tema. Para cada sentencia se mencionaba el país, la autoridad judicial, la fecha de la decisión, los nombres de las partes y el diario de publicación de la sentencia[66].

En relación con los convenios marítimos, los límites de responsabilidad del Convenio de Atenas de 1974 se consideraron demasiado bajos. En consecuencia el Comité Jurídico de la OMI recomendó su aumento, y preparó un Protocolo que fue remitido para su aprobación en la Conferencia Internacional celebrada en Londres del 26 al 29 de marzo de 1990[67].

La XXXIV Conferencia del CMI se celebró en París del 24 al 29 de junio de 1990, con sede en el lujoso Grand Hotel, construido en 1860[68]. Fue magníficamente organizada por la ADM de Francia, cuyos Presidente Claude Boquin, Vicepresidente Honorífico Jean Warot, Vicepresidente Alain Tinayre, Secretario General M. Pierre Dardelet y Tesorero Jean-Serge Rohart estuvieron entre los Directores de la Conferencia[69]. Los temas que se abordaron fueron la

---

65 Un informe sobre ello puede verse en el Boletín Informativo del otoño de 1989.

66 El primer Digesto se publicó en el Boletín Informativo de mazo de 1990.

67 Boletín Informativo de septiembre de 1990.

68 Un informe puede verse en D.M.F., 1990, p. 517.

69 Asistieron Delegados de 41 Asociaciones Nacionales: Argentina, Australia y Nueva Zelanda, Bélgica, Brasil, República Federal de Alemania, Canadá, Chile, China, Colombia, Checoslovaquia, Dinamarca, República Democrática Alemana, Egipto, Finlandia Francia, Grecia, India, Indonesia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Yugoslavia, Corea, Marruecos, México, Nigeria, Noruega, Perú, Panamá,

uniformidad del Derecho del transporte de mercancías por mar en los noventa, las Reglas Uniformes del CMI sobre Cartas de Porte, la Transmisión Electrónica de Derechos sobre Mercancías en Tránsito, y la Revisión de la Regla VI de la Reglas de York-Amberes de 1974. En la ceremonia de apertura en el magnífico Golden Salon, decorado con un estilo Napoleón III por Charles Garnier, el arquitecto de la Opera House (también conocida como el Palais Garnier), dieron discursos los Presidentes del CMI[70] y de la ADM de Francia[71], así como M. Jacques Mellick, el Ministro de Marina[72]. Las Sesiones de Trabajo demostraron

---

Polonia, Portugal, Senegal, España, Suecia, Suiza, Países Bajos, Reino Unido, U.S.A., U.R.S.S., Venezuela, con la OMI, la CNUDMI, la UNCTAD y BIMCO entre los observadores.

70 *Monsieur le Ministre, Monsieur le Président de l'Association Française de Droit Maritime, Mesdames, Messieurs, présider une conférence du CMI à Paris, après M. Lyon-Caen en 1900, M. Paul Govare en 1921 et M. Riper en 1937 est, pour moi, un très grand honneur. Reveiner à Paris une fois de plus est, pour moi, un très grand plaisir. A l'ordre du jour de cette XXXIV^ème^ Conférence du CMI figurant quatre suites à la fois très importants et très intéressants. Permettez-moi de dire quelques mots à propos de chacun d'eux.*

71 *Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdemoiselles, Mesdames, Messieurs, après l'exposé de notre Président, je n'aurai pas l'outrecuidance de vous parler de droit maritime. Je préfère, si vous le voulez bien, vous parler des Conférences du Comité Maritime International qui se sont tenues à Paris depuis très exactement 90 ans… Le Congrès International de Droit Maritime de Paris, en 1900, coïncidait avec l'Exposition Universelle. Ce congrès se tint au Palais des Congrès de l'Exposition les 1er, 2 et 3 octobre, sous la présidence de Monsieur Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Professeur de Droit, qui remplaça Maître Marais, Président de l'Association Française du Droit Maritime, empêché au dernier moment. En 1900 comme aujourd'hui, ce fut l'Association Française qui avait pris la charge d'organiser le congrès du point de vue matériel. La Commission d'organisation comprenait un professeur de droit, 7 avocats, un représentant des Assureurs et deux représentants des Armateurs. Comme aujourd'hui encore, c'est sous la direction du Comitè Maritime International quele congrès devait se tenir, le Président du CMI étant Monsieur Beernaert et le Secrétaire Général Monsieur Louis Franck […] Nous sommes maintenant en 1911 et le CMI se réunit de nouveau à Paris, mais on ne parle plus de congrès mais de Conférence et les travaux durent 5 jours au leude 3 en 1900. La Conférence se tient dans les locaux de la Chambre de Commerce, sous la présidence d'honneur du Ministre des Affaires Etrangères, de la marine et du Commerce, le Président du CMI étant toujours Monsieur Beernaert et le Secrétaire Général Monsieur Louis Franck, tandis que le Président de l'Association Française était Maître Paul Govare. […] Les années passent et en mai 1937, le CMI retrouve Paris pour sa XIX^ème^ Conférence. La séance inaugurale eut lieu de nouveau à l'hôtel de la Chambre de Commerce de Paris, place de la Bourse. Monsieur Paul Bastid, Ministre du Commerce et également Professeur de Droit, présidait cette séance, Monsieur Louis Frank qui devait décéder le 31 décembre de la même année, étant Président du CMI et le Professeur Georges Ripert Président de l'Association Française du Droit Maritime. Il est intéressant de noter qu'assistait également à la conférence Monsieur Millerand, que nous avions déjà vu 37 ans plus tôt Président d'Honneur à la conférence del 1900. Entretemps du reste, il avait été Président de la République. Belle santé, belle réussite et belle passion pour le droit maritime! Je signale dans le même ordre d'idée que le Professeur Francesco Berlingieri que nous avions rencontré en 1900 à la IV^ème^ Conférence, se trouvait également à paris en 1911 à la X^ème^ Conférence et en 1937 à la XIX^ème^!.*

72 *Monsieur le Président Berlingieri, Monsieur le Président Boquin, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, comme vous l'avez rappelé, Monsieur le Président Boquin, la tenue à Paris de la conférence du Comité Maritime International est un évènement. C'est un plaisir pour le ministre de la Mer*

ser muy interesantes. En relación con la uniformidad en materia de transporte de mercancías por mar[73], la Conferencia consideró que la cuestión de la identidad del porteador el derecho de reclamación contra el porteador efectivo, así como la responsabilidad solidaria de porteador contractual y porteador efectivo, merecían ser objeto de normativa uniforme. El Derecho a reclamar debía ser el mismo que el aplicable al porteador contractual. En relación con los contratos y los documentos, se consideró que el régimen jurídico debía ser aplicado a todos los contratos de transporte, con independencia del documento emitido. En relación con el transporte sobre cubierta, se puso de manifiesto que la inexistencia de normativa causaba insatisfacción y era necesario emprender alguna medida. En lo que respecta al período de aplicación, la idea era que debería coincidir con el de responsabilidad del porteador, sin extensión más allá de los límites del puerto. El régimen de la exoneración de responsabilidad fue considerado en general satisfactorio, si bien se estimó necesaria una mejor definición del término "unidad" si se iba a mantener la limitación por bulto o unidad. Finalmente, en lo relativo a la desviación, se consideró ampliar el ámbito de la norma para incluir el salvamento en todas las aguas navegables, mientras que en relación con el retraso el sentimiento general fue que las Reglas debían extenderse para cubrirlo en todas sus manifestaciones, incluida la responsabilidad por pérdida puramente económica[74]. En el tema de las Reglas

---

que je suis de voir rassemblés autant d'éminents juristes experts en droit maritime venant de tous les pays. Les maritimistes que vous êtes se sont donc attachés à la recherche de l'unification des règles de droit privé en limitant l'unilatéralisme si préjudiciable au commerce facilitant ainsi les échanges par voie de mer donc la richesse des nations. C'est pourquoi je suis d'avis que les travaux que vous entreprenez sont utiles au développement mondial.

73 La cuestión de si el problema de la uniformidad del Derecho sobre Transporte de Mercancías por Mar debía ser incluido en la agenda de la Conferencia había sido considerada por la Asamblea del CMI de 1988. Se circuló un Cuestionario y se celebró una primera reunión del Sub-Comité Internacional, presidida por Francesco Berlingieri, en Knokke Zoute el 4 de abril de 1989. Hubo consenso en que el estudio debía basarse en las Reglas de La Haya-Visby y se identificaron ciertas áreas, tras lo cual el Sub-Comité se reunió de nuevo en Londres, el 4 y 5 de septiembre de 1989, y en París, el 17 y el 18 de enero de 1990. Se tomó la decisión de embarcarse en un estudio del régimen jurídico existente desde mucho tiempo atrás, y cuyo contenido había sido detalladamente analizado a lo largo del tiempo, así como la de incluirlo en la agenda de la Conferencia, dado que la última vez que las Reglas de La Haya-Visby habían sido estudiadas había sido en 1963, en la Conferencia de Estocolmo, con ocasión de la aprobación del Protocolo de Visby. Se consideró para ello que los sustanciales cambios en la tecnología para el transporte y en los documentos contractuales, así como la aprobación en 1978 de las Reglas de Hamburgo, demandaban un intento de solucionar los problemas interpretativos de las normas polémicas, con la vista puesta en la promoción de una mayor uniformidad. Se consideró que debía tomarse una decisión en la Conferencia sobre la conveniencia de redactar un Proyecto de normas uniformes.

74 La ADM de Francia remitió a la conferencia un borrador de reglas uniformes para su adopción voluntaria. Aunque el borrador expresaba principios dignos de consideración, se estimó que unas reglas de uso voluntario no generarían mayor uniformidad.

de York-Amberes[75], se realizaron enmiendas a la Regla VI, con una propuesta de que le nuevo texto fuese denominado como las Reglas de York-Amberes de 1974, enmendadas en 1990. El borrador del Sub-Comité Internacional de Reglas Uniformes del CMI sobre Cartas de Porte Marítimas[76] fue examinado y se sugirieron enmiendas, al igual que sucedió con las Reglas sobre Conocimiento de Embarque Electrónico[77]. Las Sesiones de Trabajo[78] fueron concluidas con una conferencia del Profesor Norbert Totz sobre Responsabilidad Civil por Daños derivados de Contaminación Marina durante los años 90.

En la Asamblea del CMI, celebrada el 25 de junio de 1990, se aprobó una enmienda a la Constitución, limitando el número de Miembros Titulares a un máximo de veintiuno por Asociación Nacional. Se adoptaron los documentos aprobados en la Conferencia y se planificaron nuevos eventos del CMI. Francesco Berlingieri anunció que no se presentaría a la reelección en la Asamblea de 1991. En relación con el procedimiento para la elección del Presidente del CMI, se decidió que el Presidente debía consultar con las Asociaciones Nacionales, las cuales debían dar sus respuestas antes del 30 de octubre de 1990, actuando tras ello el Comité Ejecutivo como Comité de Nominaciones.

Todavía en 1990, y tras la Resolución adoptada por la OMI en 1989 en

---

75 El Convenio de Salvamento de 1989 contiene el concepto de la compensación especial (art. 14) a la que el salvador tiene derecho, aun cuando no tenga derecho a premio, cuando las operaciones de salvamento son llevadas a cabo respecto de un buque que, por sí mismo o por razón de la carga, supone una amenaza de daño para el medioambiente. El Adjunto 2 al Convenio requería al Secretario General de la OMI la toma de medidas para asegurar la rápida modificación de las Reglas de York-Amberes de 1974, dado que el artículo 14 no tiene por intención autorizar que los pagos hechos conforme al mismo puedan ser realizados en concepto de avería gruesa. Siguiendo dicho requerimiento, la OMI pidió al CMI que diese pasos para promover la enmienda de las Reglas de York-Amberes de 1974. Se creó por ello un Grupo de Trabajo presidido por Andrew Taylor, quien preparó un Informe y un Cuestionario. Se constituyó a continuación un Sub-Comité Internacional y, para la enmienda de la Regla VI de las Reglas de York-Amberes de 1974, se acordó dejar claro que la compensación especial no debía ser incluida en la avería gruesa.

76 La materia fue considerada por un Sub-Comité Internacional presidido por Lord Justice Anthony Lloyd. En el Coloquio de Venecia de 1983 se concluyó que debían redactarse unas reglas uniformes para su incorporación en las cartas de porte, dado que no era necesario en todos los casos emitir un documento negociable. Tras la discusión en el CMI de 1985 en Lisboa, la circulación de un Cuestionario y varias reuniones del Sub-Comité Internacional en Londres, se preparó un borrador de Reglas para su consideración en París.

77 Aparte de los problemas concretos con el uso de cartas de porte en lugar de conocimientos de embarque, se abordó la sustitución de los conocimientos de embarque por mensajes electrónicos de datos (EDI). Se creó un Sub-Comité Internacional *ad hoc*, bajo la presidencia de Jan Ramberg, que celebró su primera reunión en Londres el 31 de mayo de 1989. Se redactaron Reglas que contemplaban, entre otras cosas, que el porteador, al recibir las mercancías, debía proporcionar un código secreto al cargador y comprometerse a aceptar instrucciones respecto de las mercancías únicamente por referencia al código secreto. En destino, el porteador debía entregar la mercancía únicamente a la parte que mostrase el código secreto.

78 La Agenda y los documentos de trabajo pueden verse en los Anuarios del CMI, Paris I y II.

respuesta a los accidentes contaminantes vinculados con buques tanque y con instalaciones *off shore*, la Asamblea de la OMI decidió convocar una Conferencia Internacional para adoptar un Convenio *ad hoc*. La Conferencia fue celebrada en la sede de la OMI del 19 al 30 de noviembre de 1990, adoptándose el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990[79].

En 1991 el Comité Ejecutivo se reunió en Bruselas el 11 de abril[80] y al día siguiente se celebró la Asamblea de 1991. La sede fue el Hotel Amigo, situado junto a la Grand Place, una de las plazas más memorables de Europa, rodeada de impresionantes salones de gremio de estilo barroco. Las reuniones del Comité Ejecutivo en Bruselas eran normalmente celebradas en el Hilton. Sin embargo, ese año hubo una razón específica para cambiar el lugar; y es que se organizó una cena de despedida por los Miembros del Comité Ejecutivo del CMI en la histórica Maison du Cygne, una de las joyas de la Grand Place, en honor a Francesco Berlingieri, con ocasión de su salida de la presidencia del CMI[81].

7. Allan Philip Presidente, la Constitución de 1992 y los Seminarios de Génova

En la Asamblea del día siguiente, el Profesor Allan Philip, uno de los Vicepresidentes, fue elegido por aclamación como Presidente del CMI. Expresó su profundo agradecimiento a Francesco Berlingieri por su trabajo exclusivo y destacado para el CMI durante sus 15 años de presidencia y sugirió a la Asamblea que fuese elegido Presidente de Honor del CMI. La sugerencia fue aceptada por la Asamblea por aclamación[82].

---

79 Boletín Informativo de marzo de 1991.

80 Ese día, sobre las 12:30 pm, el VLCC *Haven*, de bandera chipriota, mientras realizaba operaciones de descarga en una plataforma flotante frente a la terminal de crudo de Génova, sufrió una explosión y se incendió. Cinco de los miembros de su dotación, incluido el capitán, fallecieron, y las grietas causadas en su casco causaron el vertido de alrededor de 35.000 toneladas de crudo pesado, resultando en la mayor contaminación por hidrocarburos en el Mediterráneo. La vista desde el avión al despegar del aeropuerto de Génova hacia Bruselas a primera hora de la tarde de ese día era impresionante. El día antes tuvo lugar la peor catástrofe marítima en aguas italianas en tiempo de paz, cuando el ferry *Moby Prince* colisionó con el buque tanque *Agip Abruzzo* en la entrada del puerto de Livorno. El abordaje causó un incendio que se cobró la vida de 140 pasajeros y marinos.

81 Fue obsequiado, para esa ocasión, con una antigua olla victoriana de plata. De hecho, le gustaba cocinar y la cocina francisa. La olla llevaba la siguiente dedicatoria: "*A Francesco Berlingieri de parte de los Vicepresidentes, Miembros del Comité Ejecutivo y de la Mesa del Comité Marítimo Internacional con gratitud y afecto por su jubilación como Presidente. Abril de 1991*".

82 Francesco Berlingieri recibió de las Asociaciones Nacionales un hermoso regalo consistente en una bandeja de plata para el tintero de escritorio con candelabros de plata, y con la siguiente dedicatoria: "*Entregado a FRANCESCO BERLINGIERI Presidente 1976-1991 del Comité Marítimo Internacional por las*

J. Niall McGovern, Nicholas J. Healy, Walter Müller, José Domingo Ray y Jean Warot, quienes habían prestado grandes servicios al CMI y actuado como Vicepresidentes durante largos períodos de tiempo, fueron elegidos por aclamación como Vicepresidentes Honoríficos. Como nuevos Vicepresidentes fueron elegidos, también por aclamación, William R.A. Birch Reynardson, Eugenio Cornejo, Anatoly Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg y William Tetley. Henri Voet fue elegido como Secretario General Administrativo y Tesorero y Norbert Trotz como Secretario General Ejecutivo. También fueron elegidos por aclamación como Miembros del Comité Ejecutivo los siguientes: José Luis Gõni, Patrick J.S. Griggs, Etienne Gutt, Rolf Herber, Pierre Latron y Frank L. Wiswall Jr.[83]. Se creó un Grupo de Trabajo para estudiar las revisiones de la Constitución y se planearon dos Seminarios a celebrar en Génova en 1992.

El 8 de mayo de 1992 la Universidad de Amberes otorgó a Francesco Berlingieri un Doctorado *honoris causa* en Derecho[84]. Sus méritos excepcionales como Presidente del CMI fueron reconocidos en la ciudad de la fundación del CMI, lugar de nacimiento de los Presidentes Louis Franck y Albert Lilar.

Del 22 al 26 de junio de 1992 tuvo lugar en Génova un Seminario sobre

---

Asociaciones Nacionales En reconocimiento a su destacado mandato. Con motivo de su jubilación en abril de 1991".

83 Las Asociaciones Nacionales Miembros del CMI en ese momento eran 48, con los siguientes Presidentes: Argentina, José Domingo Ray; Australia y Nueva Zelanda, R. Salter; Bélgica, Roger Roland; Brasil, Luiz Antônio Severo da Costa; Bulgaria, Ivan Vladimirov Ivanov; Canadá, W. David Angus; Chile, Eugenio Cornejo Fuller; China, Li Yumin; Colombia, Juan Manuel Prieto; Costa Rica, Tomás Federico Nassar Pérez; Checoslovaquia, Jaroslav Jakubec; Dinamarca, Allan Philip; Egipto, Ahmed M. Effat; Finlandia, Nils-Gustaf Palmgren; Francia, Claude Boquin; Alemania, Hans-Christian Albrecht; Grecia, Antoine Antapassis; Hong Kong, Mark Roberts; India, Vasant J. Sheth; Indonesia, Chandra Motik Yusuf Djemat; Irlanda, J. Niall McGovern; Isla, Jón Finnbjörnsson; Israel, R. Wolfson; Italia, Francesco Berlingieri; Japón, Tsuneo Ohtori; Jugoslavia, Velimir Filipovic; Corea, Ju-Chan Sonn; Marruecos, Mohammed Margaoui; México, Ignacio L. Melo; Nigeria, Chris Ogunbanjo; Noruega, Haakon Stang Lund; Panamá, Dámaso Díaz Ducaza; Perú, Enrique Moncloa Diez Canseco; Filipinas, Benjamin T. Bacorro; Polonia, Michal Rzeszewicz; Portugal, José Joaquim de Almeida Borges; Senegal, El Hadji Mansour Tall; España, Alejandro García Sedano; Sri Lanka, Yaseen Omar; Suecia, Jan Ramberg; Suiza, Rudolf Th. sarasín; Países Bajos, J. C. Schultsz; Turquía, Ergon Cetingil; Reino Unido, Rt Hon. el Señor Donaldson; Uruguay, Ariosto González Cunarro; Estados Unidos, Kenneth H. Volk; URSS, Anatoly Lazarevitch Kolodkin; Venezuela, Wagner Ulloa.

84 En esa ocasión y por invitación de la ADM belga, el Presidente de Honor del CMI hizo una presentación titulada: "*Uniformite du Droit Maritime. Quelques Problems: C'est avec un grand plaisir que j' ai accepté l'invitation de votre Association de donner une conference à l'occasion de la remise du diplôme par l'Université d'Anvers. J'ai choisi comme sujet de cette conference trois problèmes de caractère general que, à mon avis, ont considerable importancia dans le domaine de l'unification du droit marítimo. Il s'agit des règles relatives à la mise en vigueur des Conventions Internationals de droit Maritime, des règles relatives au champ d'application de ces Conventions et, enfin, des problems relatifs à lamodification du droit uniforme*". El texto completo de la presentación está publicado en *Il Diritto Marittimo*, 1992, p. 796.

Cuestiones Actuales del Transporte Marítimo. Fue organizado conjuntamente por el CMI y UNIDROIT bajo los auspicios del Ente Colombo 92 con motivo del quinto centenario del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, nacido en Génova en 1451. Con la moderación del Presidente de Honor del CMI tres paneles de oradores, presididos por el Profesor Riccardo Monaco, Presidente de UNIDROIT, por el Profesor Michael J. Bonnel y por el Presidente del CMI, trataron temas relacionados con las perspectivas del Transporte Internacional de Mercancías por Mar, el Nuevas Tendencias y Novedades en el Campo del Derecho Internacional del Transporte y en materia de Transporte de Mercancías bajo Contrato de Fletamento en el Siglo XXI[85].

La Asamblea del CMI continuó el 27 de junio de 1992. Se aprobaron una serie de enmiendas a la Constitución de 1981[86], modificada en 1990, incluidos cambios menores en el art. 1. Se añadió al art. 3 la posibilidad de que la Asamblea nombre Miembros *Honoris Causa* y admita Miembros Temporales y Organizaciones Internacionales como Miembros Consultivos. El contenido de la Constitución se dividió en Secciones y en el art. 6 se estableció expresamente que el derecho de voto en la Asamblea no podía ser delegado ni ejercido por delegación como se había propuesto. A diferencia de la Constitución de 1990, se dispuso que el Presidente, los Vicepresidentes (dos) y los Miembros del Comité Ejecutivo fueran elegidos por un período de cuatro años, con posibilidad de ser elegidos por un período adicional. Secciones específicas trataban de la composición, funciones y quórum del Comité Ejecutivo, de las Conferencias Internacionales, de las Finanzas, incluidas las disposiciones para cuotas vencidas, y de la elección de los Directivos. Se hizo una revisión de los estudios en curso, incluyendo temas de Derecho ambiental, las Reglas de York-Amberes, material móvil *off-shore*, registro de fletamento a casco desnudo» for «el registro de arrendamientos a casco desnudo y pólizas de fletamento / definiciones de tiempo de plancha (*Laytime*). A su vez Francesco Berlingieri aceptó la responsabilidad de considerar la reorganización de las publicaciones de CMI.

Otro Seminario se celebró en Génova del 21 al 25 de septiembre de 1992, dedicado a los problemas de Responsabilidad por Daños por Contaminación y Evaluación Jurídica de Daños al Medio Marino[87].

Todo el CMI se entristeció mucho al enterarse de la muerte, el 3 de noviembre de 1992, de un querido amigo, Elliot B. Nixon[88].

---

85 Las actas están publicadas en *Il Diritto Marittimo*, 1992, p. 919.

86 El texto de la nueva Constitución se publicó en el Anuario del CMI, 1992.

87 Las actas del Seminario están publicadas en los Boletines Informativos del CMI n. 3/1992.

88 Aunque no era miembro de Comité Ejecutivo, era muy importante para CMI, ya que siempre había asistido apasionadamente a todos los diversos eventos. Fue una destacada autoridad en Derecho

La Conferencia de la OMI celebrada del 23 al 27 de noviembre adoptó nuevos Protocolos al CLC 1969 y el Convenio del Fondo 1971. Además, también se aprobaron cinco Resoluciones, diseñadas para facilitar la interpretación y la entrada en vigor de los nuevos Protocolos de 1992. En 1984, se aprobaron protocolos similares como respuesta a la preocupación de varios Estados de que los límites de compensación ya no eran adecuados y, por lo tanto, debían aumentarse. En el nuevo régimen se duplicaron las cuantías de limitación. Sin embargo, con referencia a la reciente explosión del petrolero *Haven*, la delegación italiana expresó su preocupación de que, en los incidentes más catastróficos, los daños podrían estar muy por encima de los nuevos límites[89].

8. Sídney 1994 y otras tantas Conferencias siguientes

El 27 de enero de 1993, Francesco Berlingieri, Presidente de Honor del CMI, fue nombrado Oficial Honorífico de la Excelentísima Orden del Imperio Británico en una ceremonia presidida por el Lord Canciller, Lord Mackay[90].

---

marítimo y amigo cercano de Francesco Berlingieri. Se conocieron por primera vez en 1956 cuando representaban a *Italian Line* en el litigio por abordaje entre el "Andrea Doria" y el "Estocolmo". Elliot también contribuyó mucho a las actividades de la ADM americana y de *American Maritime Cases* como editor en jefe. El placer de conocerlo fue siempre único, pues supo transmitir sus inquietudes y entusiasmo en un universo de cosas, desde la literatura hasta el arte, desde la música hasta la historia. Los conmovedores artículos en su memoria de Kenneth H. Volk, ex-Presidente inmediato de la ADM americana y William Tetley, Vicepresidente del CMI, están publicados en *American Maritime Cases*, enero de 1993, p. 1.

89 Los nuevos Protocolos también modificaron las condiciones para la entrada en vigor de los Protocolos de 1984 a los Convenios. El Protocolo del Convenio de Responsabilidad Civil entraría en vigor doce meses después de haber sido aceptado por diez Estados, incluidos cuatro con no menos de un millón de unidades de arqueo bruto de buques tanque. De conformidad con el Protocolo de 1984, el número de Estados con un tonelaje de buques tanque no inferior a un millón era seis. El Protocolo del Convenio del Fondo entraría en vigor después de ser aceptado por ocho Estados que han importado 450 millones (en lugar de 600 millones) de toneladas de petróleo sujeto a contribución.

90 Con la siguiente mención: "*Usted ha logrado una gran distinción en el campo del Derecho marítimo durante muchos años. Esto ha sido ampliamente reconocido en los cargos que ha ocupado en organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con el Derecho marítimo. Su asociación, por ejemplo, con el Comité Marítimo Internacional se remonta a la década de 1950 y fue Presidente durante cinco mandatos sucesivos desde 1976. Su contribución al Derecho marítimo ha sido reconocida por otros países. En 1977 fue elegido miembro Honorífico de la Asociación de Derecho marítimo de los Estados Unidos, en 1981 fue elegido miembro Honorífico del Colegio de Abogados de Canadá y en 1984 fue nombrado Doctor Honorífico en Almirantazgo por la Asociación de Derecho marítimo de los Estados Unidos. Su asociación con este país no es menos distinguida. Usted fue elegido miembro del Comité de Usuarios del Tribunal de Comercio en 1977 y su servicio en ese órgano ha sido muy valorado. Es en reconocimiento al valioso servicio prestado a los intereses jurídicos marítimos británicos, Profesor Francesco Berlingieri, que Su Majestad la Reina le ha nombrado oficial Honorífico de la Excelentísima Orden del Imperio Británico. Es un gran placer que, en nombre de Su Majestad, le entregue la Insignia de la Orden. Permítame felicitarle y expresarle mis mejores deseos de éxito*".

La XXXV Conferencia del CMI tuvo lugar en la hermosa ciudad de Sídney, en el Hotel Sheraton Wentworth, del 2 al 7 de octubre de 1994. Todos los delegados se mostraron agradecidos al Comité Organizador, presidido por el entonces Presidente de la ADM de Australia y Nueva Zelanda, Stuart Hetherington, que hizo posible que los asistentes disfrutaran de Sídney, sus alrededores y un país tan rico en cultura y maravillas. La ceremonia de apertura tuvo lugar en la espléndida Sala de Conciertos de la Ópera[91], con discursos de bienvenida del Presidente Allan Philip, mencionando con orgullo que la Sala de Conciertos fue diseñada por el arquitecto danés Jørn Utzon, y resumiendo los puntos del orden del día, y de Stuart Hetherington. En su discurso de bienvenida recordó a los delegados que cuando el primer Gobernador de Australia, el capitán Arthur Philip, llegó a Australia con la Primera Flota, informó de que el puerto de Sídney, adonde había llevado a la Flota poco después de su llegada a la Bahía de Botany, era un magnífico puerto que podía albergar *1000 velas en línea*. A continuación, el Honorable Murray Gleeson Q.C., *Chief Justice* de Nueva Gales del Sur, inauguró formalmente la Conferencia y recordó a los delegados las decisiones que habían emanado de los tribunales australianos y del Consejo Privado a raíz de los siniestros y reclamaciones que habían tenido lugar en el puerto, no lejos de la Ópera. Los observadores de la OMI, la UNCTAD y el FONDO, Gaetano Librando, Mahin Faghfouri y Måns Jacobsson, expresaron respectivamente su agradecimiento por haber sido invitados a asistir a la Conferencia[92].

El programa de trabajo consistió en debates en Comités sobre reclamaciones de daños por contaminación, reclamaciones *off-shore* y Avería Gruesa. El primer Comité, presidido por Norbert Trotz, examinó la potencial recuperación de los daños por pérdidas económicas, de los daños al medio ambiente y de su restauración y limpieza, así como de las medidas preventivas. Se redactaron unas Directrices para promover un tratamiento uniforme a nivel internacional de las reclamaciones por daños causados por la contaminación por hidrocarburos, y la Conferencia adoptó una resolución recomendando su difusión y aplicación. El segundo Comité, presidido por Frode Ringdal, a

---

91 Una de las más famosas y características construcciones del mundo y una obra maestra de la arquitectura del siglo XX.

92 357 delegados y 153 acompañantes asistieron en representación de 39 Asociaciones nacionales: Australia y Nueva Zelanda, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Croacia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hong Kong, Indonesia, Irlanda, Italia, Japón, Corea, Malasia, México, Marruecos, Nigeria, Noruega, Panamá, Perú, Filipinas, Polonia, Portugal, Singapur, Sudáfrica, España, Suecia, Suiza, Países Bajos, Reino Unido, Estados Unidos, URSS y Venezuela. La ceremonia de apertura incluyó la famosa *Bangarra Dance Company* que interpretó "Bienvenido al país". Los delegados y acompañantes fueron también entretenidos con una interpretación conmovedora del Bolero de Ravel por la *Sidney Youth Orquestra*.

petición del Comité Jurídico de la OMI, revisó el Proyecto de Convenio de Río sobre reclamaciones *off-shore* a la luz de los acontecimientos posteriores, y la Conferencia adoptó por unanimidad una versión actualizada de los trabajos elaborados en la Conferencia del CMI de 1977, de conformidad con el mandato de la OMI. El tercer Comité, presidido por David Taylor y el *Rapporteur* (relator) Bent Nielsen, examinó las disposiciones de las Reglas de York-Amberes de 1974, enmendadas en 1990, que dieron lugar a las Reglas de York-Amberes de Sídney de 1994. Las sesiones especiales de los Grupos de Trabajo se dedicaron a tratar el tema de la Responsabilidad frente a Terceros de las Sociedades de Clasificación, con Patrick J.S. Griggs y Frank W. Wiswall Jr. como respectivos Presidentes. A continuación se presentaron ponencias en el transcurso de un Seminario sobre Seguros Marítimos sobre el tema: *¿Está la doctrina de la máxima buena fe desactualizada?* por Patrick Griggs, el Honorable Juez Kirby, Jean-Serge Rohart y Graydon Staring[93].

La Asamblea del 8 de octubre de 1994 recordó a Elliot B. Nixon y a otros amigos del CMI, como Lord Devlin, Jan C. Schultsz y Jean Warot, que habían fallecido[94]. Se eligieron nuevos miembros del Comité Ejecutivo[95]. Se presentó un informe sobre los trabajos del Comité Ejecutivo relativos a las Reglas de La Haya-Visby y a las Reglas de Hamburgo. El Presidente informó a la Asamblea de que la proliferación de

---

93 Los informes, las ponencias y la documentación de la Conferencia están publicados en el Boletín Informativo del CMI nº 3/1994 y en los anuarios del CMI de 1993 (Sídney 1) y 1994 (Sídney 2). El programa social, muy bien diseñado por el Comité Organizador, incluyó una cena-crucero en el hermoso puerto de Sídney, recepciones en la Galería de Arte, con la bienvenida del Primer Ministro de Nueva Gales del Sur, y en el Museo Marítimo con cócteles relacionados. En el descanso del miércoles de la Conferencia, los delegados disfrutaron de un viaje en tren a las Montañas Azules, donde pudieron admirar las vistas panorámicas y participar en una relajada barbacoa. El banquete de gala se celebró en el histórico y monumental Ayuntamiento de Sídney, construido entre 1868 y 1889 al estilo del Gran Imperio Victoriano, donde el entretenimiento corrió a cargo del renombrado trompetista James Morrison.

94 Respectivamente, un ex Presidente de la ADM inglesa, el Presidente de la ADM holandesa y un Vicepresidente del CMI y un Presidente de honor de la ADM francesa y un Vicepresidente de honor del CMI.

95 Presidente: Allan Philip; Vicepresidente por un período de dos años: William R.A. Birch Reynardson; Vicepresidente por un periodo de cuatro años: Hisashi Tanikawa; Secretario General: Norbert Trotz; Tesorero: Henri Voet; Administrador: Leo Delwaide. Para formar parte del Comité Ejecutivo por un período de un año: Luis Cova Arria, Rolf Herber; Para mandatos de dos años: Patrick J.S. Griggs, Ron Salter; Para mandatos de tres años: W. David Angus, Karl-Johan Gombrii; Para mandatos de cuatro años: Jean-Serge Rohart, Frank L. Wiswall, Jr. El Presidente informó a la Asamblea de que varios miembros de la Mesa no han sido reelegidos debido a las nuevas normas de la Constitución que limitan la elegibilidad a dos mandatos de cuatro años y expresó la esperanza de que sigan estando disponibles para seguir trabajando en el CMI. El Presidente dio las gracias especialmente a los antiguos miembros del Consejo: José Luis Goñi, Etienne Gutt, Pierre Latron y expresó su agradecimiento a los antiguos Vicepresidentes Eugenio Cornejo, Anatoli Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg, William Tetley. Su propuesta de elegirlos como Vicepresidentes Honoríficos del CMI fue aceptada por aclamación.

regímenes internacionales y nacionales estaba afectando seriamente a la unificación del derecho relativo a la responsabilidad derivada del transporte de mercancías por mar. En consecuencia, el CMI tomó la iniciativa de estudiar posibles soluciones, por lo que se preparó un Cuestionario *ad hoc*, redactado por un Grupo de Trabajo formado por Francesco Berlingieri, Presidente, W. David Angus, Jean-Serge Rohart, Ron Salter y Frank L. Wiswall Jr.[96].

Como consecuencia del depósito nº 60 del Instrumento de ratificación o adhesión, el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. Ninguno de los Estados industrializados figuraba entre los 60 Estados que lo ratificaron. La razón fue que ninguno de ellos aceptó la Parte XI del Convenio, que pretendía crear un régimen burocrático y excesivamente detallado para la explotación minera de los fondos marinos y su subsuelo más allá de los límites de la jurisdicción nacional. El 2 de mayo de 1995, el Vicepresidente William R.A. Birch Reynardson asistió a una ceremonia de investidura en el Palacio de Buckingham para recibir, de manos de su majestad la Reina, la insignia de Comandante de la Orden del Imperio Británico por sus servicios al Derecho marítimo.

En 1995, la Asamblea del CMI se reunió el 20 de mayo en el Hotel Amigo de Bruselas. Norbert Trotz dimitió como Secretario General, y el Presidente asumió el cargo interinamente hasta la próxima Asamblea, mientras que Leo Delwaide fue recibido como nuevo Administrador y se aprobó el nombramiento de Luis Cova Arria y R. Eric Japikse como Miembros del Comité Ejecutivo para un segundo mandato de 4 años.

Poco antes de la Asamblea, el 12 de mayo de 1995, y tras el depósito del Instrumento de ratificación nº 15, entró en vigor el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, mientras que el 30 de mayo de 1995 se cumplieron los requisitos para la entrada en vigor de los Protocolos del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992[97].

---

96 Está publicado, conjuntamente con una sinopsis de las respuestas, en el Boletín Informativo 1/1995.

97 No se trata de un evento del CMI, pero la reunión de otoño de 1995 de la Asociación de Derecho marítimo de Estados Unidos, la mayor asociación nacional en cuanto a número de miembros y una de las más antiguas (se creó en 1899, al igual que las italianas, danesas y noruegas, mientras que la ADM belga se fundó en 1896, un año antes que el CMI, la ADM francesa en 1897 y la ADM alemana en 1898) debe mencionarse como uno de los eventos más exitosos organizados cada año por una asociación nacional. Se celebró en Kauai, Hawái, del 16 al 21 de octubre y fue un gran éxito. Asistieron 600 miembros y sus invitados, entre ellos miembros de la judicatura de Estados Unidos y Australia y del Comité Ejecutivo del CMI, como Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Patrick J.S. Griggs, Frank L. Wiswall Jr. y sus esposas, Anna, Nick, Marion y Libby. Entre los temas que se trataron figuran las

La Asamblea de 1996 se celebró en el Hotel Hilton de Amberes el 13 de abril. Se dio la bienvenida a muchas organizaciones internacionales como miembros consultivos del CMI[98]. Francesco Berlingieri informó sobre los trabajos preparatorios que había realizado con respecto a las Reglas de La Haya-Visby y de los Convenios sobre Abordaje y Embargo de buques que el Comité Ejecutivo había decidido que se publicaran con motivo de la Conferencia del Centenario, que tendría lugar en Amberes. Frank L. Wiswall Jr. informó sobre la preparación de una historia actualizada del CMI y de una nueva edición del Manual que contiene todos los convenios de Derecho marítimo.

A continuación, el Presidente dio las gracias a William R.A. Birch Reynardson, que completó su segundo mandato como Vicepresidente, por la extraordinaria ayuda, el duro trabajo, la asistencia y el extraordinario compromiso con los objetivos del CMI. A continuación, la Asamblea tomó nota del informe del Comité de Nominaciones (formado por Nicholas J. Healy, Presidente, William R.A. Birch Reynardson, Jan Ramberg, con Francesco Berlingieri y Allan Philip como miembros de oficio) y, al no haberse presentado otras candidaturas, aprobó los nombramientos de Patrick J.S. Griggs como Vicepresidente, de Alexander von Ziegler como Secretario General, y de Ron Salter (reelección) y Panayotis Sotiropoulos (elección) como Miembros del Comité Ejecutivo. En cuanto a los convenios internacionales, Patrick Griggs informó sobre la próxima

---

posibles enmiendas a la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías, una propuesta de Ley de Seguros Marítimos, la legislación sobre financiación marítima y el Proyecto CMI/CNUDMI sobre conocimientos de embarque electrónicos. La reunión se enriqueció con los habituales actos sociales, actividades deportivas y excursiones, y los asistentes recuerdan una contundente demanda del cóctel *Blue Hawaiian*, una Piña Colada elaborada con ron ligero, curazao azul, piña, zumo de limón y crema de coco.

98 La sugerencia relativa fue hecha por Frank L. Wiswall Jr. al Comité Ejecutivo en su reunión del 1 de diciembre de 1995 en el *Cavalry and Guards Club* de Londres. Las Organizaciones Internacionales eran las siguientes Organizaciones Intergubernamentales: Organización Marítima Internacional (OMI), Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC), Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), Conferencia Nacional de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Organización Nacional de las Naciones Unidas para Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (ONU/OALOS). Organizaciones no gubernamentales: Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BOCMI), Instituto Iberoamericano de Derecho marítimo (IIDM), Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), Asociación Internacional de Propietarios de Buques de Carga Seca (INTERCARGO), Asociación Internacional de Puertos (IAPH), Asociación Internacional de Propietarios de Petroleros Independientes (INTERTANKO), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Naviera Internacional (ICS), Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (IGP&I), Foro Internacional de Industrias Marítimas (IMIF), Unión Internacional de Seguros Marítimos (IUMI), Asociación de Derecho Internacional (ILA), Federación Internacional de Propietarios de Petroleros Contaminantes (ITOPF), Federación Internacional de Transitarios (FIATA), Asociación Internacional de Abogados (IBA).

Conferencia Diplomática sobre el Convenio HNS y las cuestiones controvertidas relacionadas. También informó sobre el debate relativo a un posible Protocolo del Convenio de Limitación de Londres de 1976.

Los días 27 y 28 de septiembre de 1996 se celebró en Londres una sesión del Subcomité Internacional para la Uniformidad del Derecho del Transporte Marítimo de Mercancías, bajo la presidencia de Francesco Berlingieri y con Frank L. Wiswall Jr. como *Rapporteur* (relator). En presencia de delegados de muchas asociaciones nacionales y de numerosos observadores, se examinaron y debatieron cuestiones como las definiciones, el ámbito y el periodo de aplicación, la identidad del porteador, la responsabilidad y los deberes del porteador, y la responsabilidad del porteador efectivo/contractual, la desviación, el retraso, los límites de responsabilidad y la pérdida del derecho a limitar.

A finales de mayo de 1996 entraron en vigor los Protocolos de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. Entre otras cosas, esto dio origen a una nueva organización, el Fondo de 1992, para pagar indemnización adicional por derrames de hidrocarburos en los Estados donde están en vigor las versiones de 1992 de los Convenios. En junio de 1996, el Fondo de 1992 celebró su primera Asamblea y, al mismo tiempo, el Fondo de 1971 celebró una sesión extraordinaria. La finalidad de estas reuniones era aprobar disposiciones administrativas para que el Fondo de 1992 estuviera estrechamente vinculado a las del Fondo de 1971. Aunque se trata de Organizaciones distintas, con ámbitos geográficos diferentes, debían compartir la misma sede y Secretaría, junto con reglamentos internos similares y otras características comunes. Cabe mencionar también la entrada en vigor, el 14 de julio de 1996, del Convenio de Salvamento de 1989.

El 18 de octubre de 1996 tuvo lugar en el Ayuntamiento de Hamburgo la ceremonia de creación del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. De conformidad con el artículo 1 del Anexo VI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Hamburgo fue elegida la sede del Tribunal. En presencia del Secretario General de las Naciones Unidas, Boutros Boutros-Ghali, prestaron juramento 21 Jueces, con la elección de Thomas A. Mensah como primer Presidente del Tribunal.

En 1996 se cumplió el vigésimo aniversario del Boletín Informativo del CMI. Para honrar a Kaj Pineus, que inició el Boletín, y a Henri Voet, que siempre dedicó tanto tiempo y esfuerzo a mantener vivo el mismo, Francesco Berlingieri elaboró un índice de todos los números publicados.

El año 1996 concluyó con la novena sesión del Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos en Privilegios e Hipotecas marítimas y temas conexos ("JIGE"), que se celebró en Ginebra del 2 al 6 de diciembre. Karl-Johan Gombrii, miembro del Comité Ejecutivo del CMI, fue elegido Presidente y dirigió

los debates con habilidad y competencia. Se discutió la coordinación entre un futuro Convenio de Embargo Preventivo de Buque y el Convenio sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, así como la cuestión de si la lista de reclamaciones marítimas debe ser un *numerus apertus* o un *numerus clausus.*

Después se examinaron cuestiones relativas a la definición de embargo, la autoridad competente, el embargo de un buque listo para navegar, los buques susceptibles de ser embargados y el levantamiento del embargo[99].

9. La Conferencia del Centenario celebrada en Amberes en 1997

El año 1997 será recordado por la Conferencia del Centenario del CMI. Como en anteriores ocasiones en las que se celebraron aniversarios relevantes del CMI, fue ciertamente apropiado que el CMI volviera a Amberes, donde nació en 1897 y desde donde siempre se ha gestionado. La Conferencia se celebró del 9 al 13 de junio, y fue organizada por la ADM de Bélgica, presidida por Roger Roland. El lugar elegido para la Conferencia fue el Hotel Hilton, donde se celebraron todas las sesiones. La ceremonia de apertura[100] y el almuerzo posterior contaron con la presencia del SAR el Príncipe Felipe de Bélgica. Allan Philip saludó a todos los delegados[101], repasó la historia del CMI y presentó el programa de la semana.

---

99 Al final de la sesión, el JIGE adoptó la siguiente recomendación: "*El Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipotecas y Temas Conexos recomienda al Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que consideren favorablemente, sobre la base de la útil labor realizada hasta la fecha, proponer a la Asamblea General de las Naciones Unidas la convocatoria de una conferencia diplomática para examinar y adoptar un convenio sobre determinadas normas relativas al embargo preventivo de buques sobre la base del Proyecto de artículos para un convenio preparado por el Grupo de Expertos*".

100 Tuvo lugar en el hermoso Teatro Bourla, diseñado en 1827 en estilo neoclásico.

101 Los delegados fueron 506, además de 21 observadores y 181 acompañantes. Asistieron 47 Asociaciones Nacionales, presididas por las siguientes personas: Argentina, José D. Ray; Australia - Nueva Zelanda, Ian Maitland; Bélgica, Roger Roland; Brasil, Artur R. Carbone; Canadá, Nigel H. Frawley; Chile, Eugenio Cornejo Fuller; China, Guo Dongpo; Colombia, Ana Lucia Estrada Mesa; Croacia, Velimir Filipovic; Dinamarca, Jan Erlund; República Dominicana, George Montt Butler Vidal; Ecuador, José M. Apolo; Finlandia, Peter Wetterstein; Francia, Jean-Serge Rohar; Alemania, Hans-Christian Albrecht; Grecia, Antoine Antapassis; Hong Kong, Mark Roberts; Irlanda, J. Niall McGovern; Israel, Peter G. Naschitz; Italia, Francesco Berlingieri; Japón, Tsuneo Ohtori; Corea, Byung-Tai Bai; Malasia, Nagaraiah Muttiah; Malta, Tonio Fenech; México, Ignacio L. Melo; Marruecos, Farid Hatimy; Nigeria, M.B. Belgore; Noruega, Karl-Johan Gombrii; Panamá, Enrique de Alba; Perú, Guillermo Velaochage; Filipinas, Rubén T. Del Rosario; Polonia, Michal Rzeszewicz; Portugal, Josè Joaquim de Almeida Borges; Senegal, Ibrahim Khalil Dialla; Singapur, Arue Chandran; Sudáfrica, Douglas J. Shaw; España, Rafael Illescas Ortiz; Sri Lanka, Yassen Omar; Suecia, Lave Beck-Friis; Suiza, Alexander von Ziegler; Países Bajos, R. Erik Japikse; Turquía, Ergon Cetingil; Reino Unido, Michael J. Mustill; EE.UU, James F. M. Mosely; U.R.S.S., Anatoly L. Kolodkin; Uruguay, José Maria Gamio;

Y siguió un discurso pronunciado por Roger Roland. Tras recordar los tiempos en que se constituyó la ADM de Bélgica, y con un discurso en neerlandés para el orgullo belga, flamenco y valón, y rindiendo también homenaje a Italia, Francia y Países Bajos, el Presidente de la ADM de Bélgica dio la bienvenida a todos los invitados extranjeros en inglés y francés, las lenguas oficiales del CMI. El último discurso de la sesión inaugural corrió a cargo de Willam de Ruiter, Jefe de Unidad en la Dirección Marítima de la Comisión Europea[102]. Los trabajos se iniciaron con una sesión sobre artefactos y estructuras *off-shore*, presidida por Richard A.A. Shaw, y que contó con las intervenciones de Edgar Gold, Hisashi Tanikawa, Nigel Frawley y Jim McCulloch. Se acordó proseguir con el estudio de este tema, abordando primero la cuestión de los artefactos móviles con la posibilidad de ampliarlo luego a las estructuras fijas.

En una sesión simultánea, presidida por Patrick J.S. Griggs y con Karl-Johan Gombrii, Jan Ramberg, Alfred Popp y Barry Oland como ponentes, se revisó el proceso de unificación del Derecho marítimo Internacional. Se prestó especial atención a la falta de coherencia de la terminología utilizada en los distintos convenios y se valoró la creación de un único Instrumento que estableciese un régimen de responsabilidad y de compensación que ayudase a todas las partes que pudiesen verse implicadas en una aventura marítima. El segundo día de la Conferencia comenzó con la presentación y el debate del Grupo de Trabajo sobre Intercambio Electrónico de Datos. La sesión, presidida por Alexander von Ziegler, con George F. Chandler III, Robert Howland, Johanne Gauthier, Jan Ramberg y Luis Cova Arria como ponentes, sirvió para reforzar la concienciación acerca de los problemas que resultan de un entorno electrónico y de la réplica electrónica de las funciones tradicionales de los conocimientos de embarque. En la mañana de ese día, en la sesión dedicada al Salvamento, presidida por Erik Japikse, con Geoffrey Brice, Charles Mawdsley, Robert Wallis y G. Kofferman como ponentes, tuvo lugar un muy interesante debate. Se analizaron los artículos 13 y 14 del Convenio de Salvamento de 1989. Aunque se convino que el Convenio de Salvamento no debería convertirse en un Convenio sobre medioambiente, sin embargo, se advirtió que el artículo 14 no animaba a los potenciales salvadores a prestar servicios de salvamento a los petroleros en alta mar. En la sesión de la tarde se debatió un nuevo tema, el de la remoción de los restos de naufragio. Después de que el Comité Jurídico de la OMI

Venezuela, Omar Franco Ottavi. También fueron otras ocho Asociaciones Nacionales miembros del CMI presididas por: Costa Rica, Tomas F. Nassar Parez; Egipto, Ahmed M. Effat; Islandia, Jon Finnbjornsson; India, G.A. Shab; Indonesia, Chandra Motik Yusuf Djemat; R.P.D. de Corea, Cha Mun Bin; Mauritania, Cheinkhany Jules; Eslovenia, Marko Pavliha, para un total de 55.

102 Las intervenciones están publicadas en el Anuario del CMI de 1997, Amberes II, p. 143.

hubiese valorado un Convenio sobre este tema, el CMI constituyó un Subcomité Internacional, presidido por Bent Nielsen, para asistir a la OMI en la creación de un marco unificado sobre dicha materia. En un panel integrado por Magnus Göranson, Patricia Birnie y Eric Japikse, con Linda Howlett como *Rapporteur* (relator) y en presencia de Jan de Boer, coordinador del Grupo de trabajo de la OMI, se discutió en Amberes si el Convenio debía aplicarse tanto dentro como fuera de las aguas territoriales, la posible inclusión de la carga, la relación con otros convenios sobre responsabilidad e indemnización y los criterios para determinar la existencia de un peligro. Otro panel, presidido por Francesco Berlingieri y compuesto por Emery Harper, Karl-Johan Gombrii y Roger Roland, debatió el proyecto de revisión del Convenio de Embargo preventivo de 1952, y Francesco Berlingieri informó sobre las reuniones preparatorias de la Conferencia Diplomática de finales de 1998 o principios de 1999, en la que se ultimarían los términos del nuevo Convenio de Embargo preventivo. El día siguiente se dedicó a las Sociedades de Clasificación, en un panel presidido por Frank L. Wiswall Jr. y compuesto por Amund Skou, Vicepresidente y Consejero General de Det Norske Veritas y por Bernd Kröger, Director General de la Asociación Alemana de Armadores y Presidente del Comité de Derecho marítimo de la *International Chamber of Shipping* (Cámara Naviera Internacional). Se revisaron los términos de los Principios de Conducta y las Condiciones del contrato preparadas por el Grupo de Trabajo Internacional del CMI, quedando abierta la controvertida cuestión de la suma máxima pagadera por una Sociedad de Clasificación en caso de incumplimiento del contrato y del derecho a limitar su responsabilidad. El último panel fue sobre el transporte marítimo de mercancías, y fue presidido por Francesco Berlingieri, con Frank L. Wiswall Jr., Pierre Bonassies y Alexander von Ziegler como ponentes. Se revisó el resultado del trabajo realizado por el Subcomité Internacional con el fin de seguir avanzando en el establecimiento de un nivel de uniformidad en esta área del derecho. Con satisfacción, se tomó nota de la reciente decisión de la CNUDMI de invitar al CMI a cooperar en una amplia revisión de las funciones de los conocimientos de embarque y las cartas de porte[103].

Según destacó el Presidente Allan Philip en el discurso de clausura, la Conferencia del Centenario se diferenció de Conferencias anteriores por la celebración de mini-seminarios sobre temas ya estudiados en el pasado o identificados para ser estudiados en un futuro con más profundidad[104].

---

103 Los informes y presentaciones están publicados en el Anuario del CMI de 1997, Amberes II, p. 157.

104 Fue impresionante la hospitalidad a lo largo de la semana, que concluyó con un magnífico

En la Sesión Plenaria de clausura de la Conferencia, celebrada el 14 de junio, dirigió un debate sobre el trabajo futuro del CMI, en el que se examinaron los métodos que debían adoptarse para ello. Las Asociaciones Nacionales habían sido invitadas previamente a hacer sugerencias, respondiendo a una serie de cuestiones formuladas en una carta enviada por el Presidente; a saber: 1. Método de trabajo, incluidos los Grupos de Trabajo Internacionales, los Subcomités Internacionales y los Comités Permanentes; 2. Futuros proyectos de trabajo; 3. Conferencias y perfil; 4. Papel e importancia de las ADMs nacionales; 5. Aspectos administrativos, incluida la localización y disponibilidad de personal en las sedes; 6. Comité Ejecutivo, incluido el mandato, la frecuencia de las reuniones y las comunicaciones; 7. Pago de cuotas y finanzas en general[105].

El Presidente abordó los temas del futuro trabajo y los métodos de trabajo del CMI, junto con las respuestas recibidas de muchas Asociaciones Nacionales[106]. A la Conferencia le siguió la Asamblea del CMI, convocada el 14 de junio. Thomas A. Mensah fue elegido por unanimidad Miembro Titular y Henry Voet, tras un largo período como Tesorero y anteriormente como Administrador y

---

banquete en el histórico Hangar Portival, decorado con hierro, en el que se sirvió a los invitados un excepcional gran cru. Los delegados disfrutaron de una recepción previa a la Conferencia ofrecida por los abogados marítimos belgas en el Museo de Arte Moderno. El 9 de junio, tras una visita guiada a Amberes, tuvo lugar una cena buffet en el emblemático edificio de la Bolsa, el primero de Europa, inaugurado en 1531. A continuación se celebró un concierto, ofrecido por la Asociación de Derecho marítimo belga, en la iglesia de San Agustín, construida entre 1615 y 1618 bajo la iniciativa de Wenzel Coebergher, el arquitecto real de los Archiduques Alberto e Isabel, en un estilo barroco temprano con tradiciones renacentistas locales. También se organizó una visita al Museo Marítimo, que tiene muchas piezas de colección. Fue una visita fantástica, ya que Amberes es una ciudad portuaria en la que el mundo ha atracado en sus muelles durante siglos. No podía faltar una visita al mundialmente conocido centro de diamantes de Amberes, el Diamantkwartier, el mayor distrito de diamantes del mundo, rodeado de interesantes barrios dominados por comerciantes judíos, indios jainistas, maronitas, cristianos libaneses y armenios. En el Palacio de Justicia tuvo lugar una agradable recepción ofrecida por el Colegio de Abogados de Amberes y los delegados pudieron disfrutar de visitas a las ciudades medievales de Brujas y Gante. También se organizaron visitas a Bruselas.

105 Se recibieron respuestas de Canadá, Bélgica, Italia, España, Reino Unido, EE.UU. y Venezuela. Una sinopsis de las respuestas se publicó en el Anuario del CMI de 1997, Amberes II, p. 377. Posteriormente se recibieron respuestas de Australia y Nueva Zelanda y de Francia, entregándose a los asistentes a la sesión plenaria. Un informe sobre el debate en la Sesión Plenaria junto con el de Allan Philip sobre el futuro del CMI en la Asamblea del CMI del 15 de junio de 1997 se incluye en la p. 386.

106 A título personal, sin embargo, debo expresar mi gratitud a la Asociación de Derecho marítimo de Bélgica por los logros pasados, presentes y futuros del CMI. La pequeña nación de Bélgica ha estado en el primer plano de la historia de Europa, con muchos de los acontecimientos más importantes del continente protagonizados por su país. Recordemos que Bélgica es el lugar de nacimiento del CMI, donde se originó la unificación del Derecho marítimo. Hay que tener siempre presente que todos tenemos una deuda de gratitud con Bélgica, Amberes y la Asociación de Derecho marítimo belga, por todo lo que nos une. No es sólo es la unificación del Derecho marítimo lo que significa el CMI, sino la amistad entre todos los miembros de la familia del CMI.

Secretario del CMI, anunció su jubilación. Se le agradeció su impresionante trabajo y destacada participación en el CMI y se celebró su elección como Miembro *Honoris Causa*. A continuación, el Presidente informó de que, gracias a los esfuerzos diplomáticos de Frank L. Wiswall Jr., el CMI había obtenido el Estatus Consultivo ante las Naciones Unidas.

Después de informar sobre los resultados de los Trabajos de la Conferencia, la Asamblea aprobó las propuestas del Comité de Nominaciones, y así, Patrick J.S. Griggs fue elegido nuevo Presidente del CMI y Frank L. Wiswall Jr. como Vicepresidente. Paul Goemans sucedió a Henry Voet como Tesorero, siendo Thomas M. Remé elegido y W. David Angus y Karl-Johan Gombrii reelegidos como Miembros del Comité Ejecutivo. Patrick Griggs agradeció a la Asamblea la confianza depositada al elegirlo Presidente. Destacó que habían transcurrido 75 años desde que no se elegía a un Presidente británico. Muchos delegados dieron las gracias a Allan Philip por el excelente trabajo realizado durante su presidencia. En su réplica, dio las gracias a todo el personal de la organización del CMI por su apoyo durante su mandato. Había considerado su principal labor la de tender un puente para una nueva y más joven generación. En particular, dio las gracias al Profesor F. Berlingieri, a Patrick J.S. Griggs, a Frank Wiswall Jr., a Alexander von Ziegler, al Barón Leo Delwaide y a la Sra. Pascale Sterckx.

En una carta dirigida a los Presidentes de las Asociaciones Nacionales de Derecho marítimo, escrita poco después de la Asamblea[107], Patrick J.S. Griggs animaba a contribuir al debate sobre el futuro del CMI. Se hizo un resumen de los temas debatidos en la Conferencia del Centenario y se pidió a las Asociaciones Nacionales que se involucraran más estrechamente en el trabajo del CMI y que se suscribieran a los Anuarios y a los Boletines Informativos.

En cuanto al tema de la afiliación, se recordó que cada Asociación Nacional puede proponer hasta un máximo de 21 miembros titulares, que se trata de nombramientos honoríficos y que los candidatos deben participar activamente en el trabajo del CMI.

En cuanto a la Afiliación de las Asociaciones Nacionales, se invitó a los Presidentes a comprobar si contaban con un equilibrio adecuado de miembros, dado que el trabajo del CMI debe implicar a armadores, empresarios, aseguradores, liquidadores de averías, entidades de crédito y otras personas interesadas en el comercio marítimo. Por lo tanto, habría que animar a los no abogados a unirse. Esto ayudaría a las Asociaciones Nacionales de Derecho marítimo al pago de las contribuciones al CMI. De hecho, las asociaciones que tuvieran una base más amplia y recibieran las noticias y la información

107 La carta se incluye en el Boletín Informativo del CMI n. 2/1997, p. 2.

disponible en el Anuario y el Boletín Informativo afrontarían mejor el problema de la recaudación de las cuotas.

El año 1997 concluyó con la reunión del Comité Ejecutivo en Londres el 14 de noviembre. Además de considerar y revisar los trabajos en curso, se volvió a prestar especial atención al futuro del CMI y el Presidente se comprometió a escribir otra carta a las Asociaciones Nacionales[108] sobre el futuro del CMI. Se acordó que el CMI debería seguir trabajando a través de Grupos de Trabajo y de los Subcomités Internacionales. La búsqueda de nuevos proyectos para la uniformidad del Derecho marítimo debía concentrarse en los problemas prácticos que necesitasen soluciones internacionales y se acordó también constituir un Comité de Planificación para revisar el programa de trabajo a medio y largo plazo. Se consensuó la celebración de Conferencias cada tres o cuatro años y, entre medias, organizar eventos internacionales o regionales. Se reconoció el problema del predominio de las asociaciones europeas en el CMI y se acordó ampliar la procedencia geográfica de los miembros del Comité Ejecutivo, animando a las Asociaciones Nacionales a organizar reuniones nacionales o regionales que deberían contar con el apoyo del CMI y la participación de los miembros del Comité Ejecutivo.

La elección de Singapur como sede de la Conferencia de 2001 se consideró, por tanto, muy acertada para ayudar a la introducción del CMI en esos mercados y a la comprensión por parte de los miembros del CMI de los problemas particulares de la zona de Asia-Pacífico.

Se comentó que algunos países pertenecientes al sistema jurídico del derecho civil (*civil law*) habían indicado que el CMI había devenido en una entidad en la que predominaba el sistema jurídico anglosajón (*common law*) y sugirieron que el derecho civil debería desempeñar un papel más relevante en la redacción de los textos legales. Esta cuestión se debatió ampliamente y se consideró que no se trataba tanto de una cuestión de diferencia entre el derecho civil y el *common law* (el Derecho marítimo deriva en gran medida de una *lex mercatoria* y, por tanto, por naturaleza está hasta cierto punto "unificado"), sino de los métodos de trabajo y de redacción, que eran distintos. A este respecto, se sugirió que, cuando se establecieran los Comités de Redacción, sus miembros se eligiesen por igual entre juristas de derecho civil y de *common law*, de modo que, en esa fase, se pudiera alcanzar un compromiso razonable entre los distintos métodos de redacción.

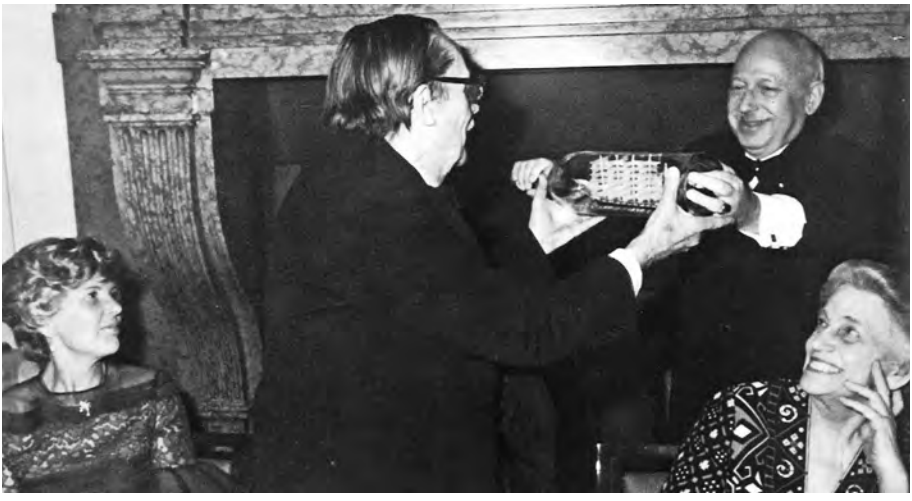
También se alentó el uso de idiomas distintos al inglés en el trabajo del CMI, y se invitó a las Asociaciones Nacionales a responder a los Cuestionarios. También

108 Se publicó en el Boletín Informativo del CMI n. 4/1997, p. 15.

se acordó que el CMI siguiera teniendo su sede administrativa en Amberes, con Leo Delwaide como Administrador, asistido por Pascale Sterckx. Se aprobó la creación de una cuenta de correo electrónico y se valoró la posibilidad de tener página en Internet.

Se decidió que el CMI debería seguir desarrollando su cooperación con las Agencias de las Naciones Unidas y otros organismos en la elaboración de Convenios, Leyes modelo, Directrices y otros Instrumentos internacionales. Con este fin, el Comité Ejecutivo nombró a los siguientes observadores del CMI: Naciones Unidas: Frank L. Wiswall jr; OMI: Patrick J.S. Griggs; UE: Patrick Griggs; CNUDMI: Alexander von Ziegler; UNCTAD: Alexander von Ziegler; CCI: Alexander von Ziegler; FIDAC: Richard A.A. Shaw; BOCMI: Allan Philip. Se planeó la celebración de reuniones periódicas con el Presidente de la OMI para debatir proyectos de interés mutuo.

1.



2.

3·

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL — number 1 — October 1975

Introduction

This is the first number of the CMI News Letter.
We should have liked to introduce it with some striking pictures, of our President Lilar guiding the Assembly, of our CLO, J.Ramberg, making a forceful intervention at an international session and of our acting Treasurer, H.Voet, checking accounts from the printers. Alas, economy would not permit it.

We hope that what follows will nevertheless catch the reader's eye. The purpose is to give a brief summary of what is on within the CMI, of our activities in various International Organisations and also glimpses from elsewhere.
Your reactions to this experiment and your suggestions for next issue are eagerly awaited.
K.P.
S.G.L.

4·

5.

RIDEAU HALL
OTTAWA
KIA 0A1

GOVERNMENT HOUSE
RESIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

It is a great pleasure for me to welcome the delegates attending the XXXIInd International Conference of the Comité Maritime International being held in Montreal from May 24th to the 29th.

The Conference, being held in Canada for the first time, promises to deal with subjects of great importance in the elaboration of maritime laws that will ensure not only safe shipping but also the protection of our precious environment. I express to all the participants my very best wishes for the success of the Conference.

Montréal sera l'hôte, du 24 au 29 mai, de la 32e Conférence du Comité Maritime International et c'est avec grand plaisir que je souhaite la bienvenue à tous ceux qui y prendront part.

Le Canada s'intéresse de très près à tout ce qui touche le transport maritime et j'offre à tous les participants et observateurs mes meilleurs voeux pour le succès de cette importante Conférence.

le Gouverneur général du Canada

Governor General of Canada

May
Mai 1981

6.

CHEFE
DO
ESTADO MAIOR DA ARMADA

It is a great pleasure for me to welcome the distinguished delegates attending the 33th International of the Comité Maritime International, in Lisboa, from May 19th to the 25th.

The Conference, which takes place in Portugal for the first time, will deal with subjects of great importance as they are «maritime liens and mortgages» and «arrest of sea — going ships».

I express to all participants my very best wishes for the success of the Conference, and also an agreable stay in Portugal.

Lisboa sera l'hôte, du 19 au 25 Mai, de la 33ème. Conférence du Comité Maritime International et c'est avec grand plaisir que je souhaite la bienvenue à tous les distingués délégués ici presents.

Portugal attache la plus haute importance à tout ce qui concerne le transport maritime, notamment les sujets «privilèges et hypothèques maritimes» et «saisie conservatoire des navires de mer» qui seront étudiés pendant la Conférence.

J' adresse à tous les participants et observateurs mes meilleurs voeux pour le succès de cette Conférence, et aussi pour un séjour agréable au Portugal.

LE CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA MARINE,
António de Sousa Leitão

CHIEF OF THE NAVAL STAFF

7.

8.

9.

10.

11.

ISSN 0778-9882

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

TWENTY YEAR INDEX (1976-1996)

Foreword

It has been one of the great many ideas of Kaj Pineus that of publishing a quarterly News Letter of the CMI. He chose the motto – *Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.* – that since the first issue appears under the title.

The first issue of the CMI News Letter was published in October 1975 and since then the News Letter was published quarterly.

A great many officers of the CMI and members of National Associations contributed to the News Letter and to all of them the CMI is grateful.

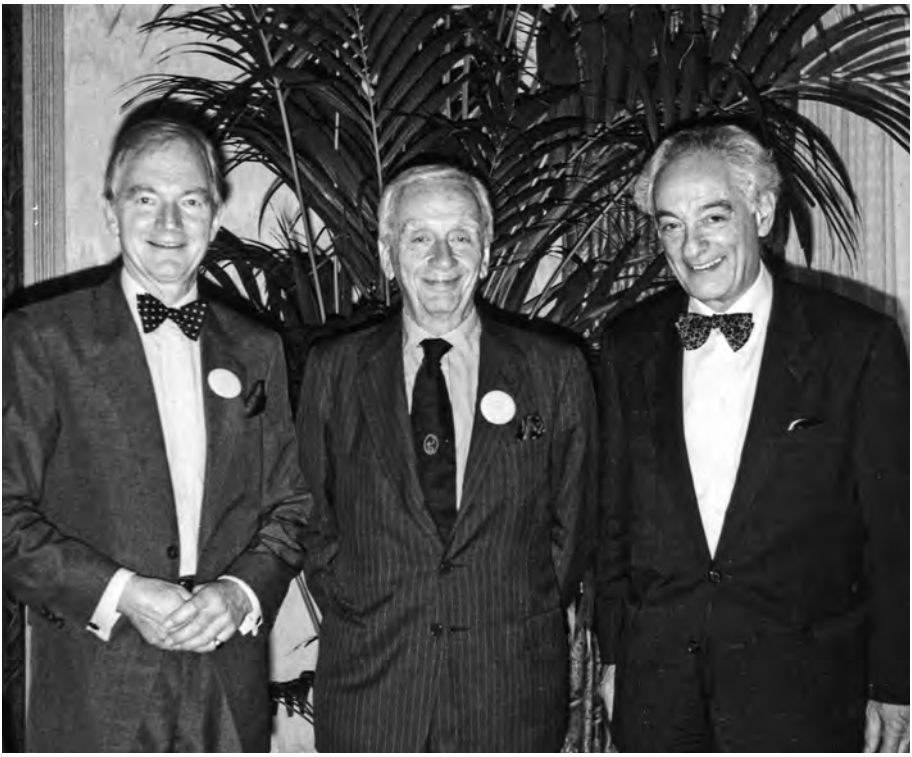
In addition to Kaj Pineus, however, another great CMI personality must be mentioned: Henri Voet who, with Kaj Pineus and subsequently after his death, devoted so much time and efforts to keep the News Letter alive.

I have thought that an index of all issues published in the just over twenty years of life of the CMI News Letter was the best way to honour those who gave birth to and were responsible for it during most of that period.

Francesco Berlingieri

12.

13.



14.

15.

Covert art by Giorgio Berlingieri
Couverture et légendes par Giorgio Berlingieri
Diseño de la cubierta y subtítulos por Giorgio Berlingieri

HISTORY CMI PART I
HISTOIRE DU CMI PARTIE I
HISTORIA CMI PARTE I

1. CMI 1974 Hamburg – Three Members of the Board of the Conference: Albert Lilar, Kaj Pineus, Jan Ramberg
   CMI 1974 Hambourg – Trois membres du conseil de la Conférence : Albert Lilar, Kaj Pineus, Jan Ramberg
   CMI 1974 Hamburgo – Tres miembros de la Junta Directiva de la Conferencia: Albert Lilar, Kaj Pineus y Jan Ramberg
2. CMI 1974 Hamburg – Banquet at the Atlantic Hotel: Monsieur et Madame Albert Lilar, Herr und Frau Walter Hasche
   CMI 1974 Hambourg – Banquet à l'hôtel Atlantic : Monsieur et Madame Albert Lilar, Herr und Frau Walter Hasche
   CMI 1974 Hamburgo – Banquete en el Hotel Atlantic: Monsieur et Madame Lilar, Herr und Frau Walter Hasche
3. CMI 1974 Hamburg – Francesco and Anna Berlingieri
   CMI 1974 Hambourg – Francesco et Anna Berlingieri
   CMI 1974 Hamburgo – Francesco y Anna Berlingieri
4. CMI News Letter number 1 – October 1975
   Bulletin d'information du CMI numéro 1 – octobre 1975
   Boletín Informativo del CMI número 1 – Octubre de 1975
5. CMI 1977 Rio de Janeiro – The Board of the Conference: J. Warot, A.M. Boal, J. Ramberg, H. Voet, K. Pineus, F. Berlingieri, J. C. Sampaio de Lacerda, P. Calmon Filho, M. Moreira de Barros e Silva
   CMI 1977 Rio de Janeiro – Conseil de la Conférence : J. Warot, A.M. Boal, J. Ramberg, H. Voet, K. Pineus, F. Berlingieri, J. C. Sampaio de Lacerda, P. Calmon Filho, M. Moreira de Barros e Silva
   CMI 1977 Río de Janeiro – La Junta de la Conferencia: J. Warot, A.M. Boal, J. Ramberg, H. Voet, K. Pineus, F. Berlingieri, J. C. Sampaio de Lacerda, P. Calmon Filho y M. Moreira de Barros e Silva
6. CMI 1981 Montreal – The welcome letter of the Governor General of Canada
   CMI 1981 Montréal – La lettre de bienvenue du Gouverneur général du Canada
   CMI 1981 Montreal – La carta de bienvenida del Gobernador General de Canadá
7. CMI 1985 Lisbon – The welcome letter of the Chief of the Naval Staff
   CMI 1985 Lisbonne – La lettre de bienvenue du Chef d'État-Major de la Marine
   CMI 1985 Lisboa – La carta de bienvenida del Jefe del Estado Mayor de la Armada

8. CMI 1987 New Orleans – Three of the many pillars of the CMI: Nicholas J. Healy, Francesco Berlingieri, Claës Palme
   CMI 1987 Nouvelle-Orléans – Trois parmi les nombreux piliers du CMI : Nicholas J. Healy, Francesco Berlingieri, Claës Palme
   CMI 1987 Nueva Orleans – Tres de los muchos pilares del CMI: Nicholas J. Healy, Francesco Berlingieri y Claës Palme
9. CMI 1990 Paris – Luis and Moraima Cova Arria, a constant presence at CMI events
   CMI 1990 Paris – Luis et Moraima Cova Arria, une présence constante aux événements du CMI
   CMI 1990 París – Luis y Moraima Cova Arria, una presencia constante en los eventos del CMI
10. 11 April 1991 – Maison du Cygne, Bruxelles – Dinner of the Executive Council: William Tetley, Hisashi Tanikawa, Jan C. Schultsz, Allan Philip, Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Frank L. Wiswall jr., José Luis Goñi, Henri Voet
    11 avril 1991 – Maison du Cygne, Bruxelles – Dîner du Conseil exécutif : William Tetley, Hisashi Tanikawa, Jan C. Schultsz, Allan Philip, Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Frank L. Wiswall jr., José Luis Goñi, Henri Voet
    11 de abril de 1991 – Maison du Cygne, Bruselas - Cena del Comité Ejecutivo: William Tetley, Hisashi Tanikawa, Jan C. Schultsz, Allan Philip, Francesco Berlingieri, William R.A. Birch Reynardson, Frank L. Wiswall jr., José Luis Goñi y Henri Voet
11. CMI 1992 Genoa – Bill and Nick Birch Reynardson
    CMI 1992 Gênes –Bill et Nick Birch Reynardson
    CMI 1992 Génova – Bill y Nick Birch Reynardson
12. CMI News Letter – Twenty years Index (1976-1996)
    Bulletin d'information du CMI – Index de vingt ans (1976-1996)
    Boletín Informativo del CMI - Índice primeros veinte años (1976-1996)
13. CMI Antwerp 1997 – HRH Prince Philip, now King of Belgium, greeted by Jean-Serge Rohart
    CMI Anvers 1997 – S.A.R. le Prince Philippe, aujourd'hui Roi de Belgique, accueilli par Jean-Serge Rohart
    CMI Amberes 1997 – El Príncipe Felipe, ahora Rey de Bélgica, saludado por Jean-Serge Rohart
14. CMI Antwerp 1997 – A CMI Presidential Trilogy: Allan Philip, Francesco Berlingieri, Patrick Griggs
    CMI Anvers 1997 – Une trilogie présidentielle du CMI : Allan Philip, Francesco Berlingieri, Patrick Griggs
    CMI Amberes 1997 – Una trilogía presidencial del CMI: Allan Philip, Francesco Berlingieri y Patrick Griggs
15. CMI Antwerp 1997 – Many of the old gang with the Canadian flag. Amongst them Nigel Frawley, David Angus, Johanne Gauthier, Allan Philip, Jean-Serge Rohart, Alfred Popp, Alexander von Ziegler
    CMI Anvers 1997 – Beaucoup de membres de l'ancienne bande avec le drapeau canadien. Parmi eux, Nigel Frawley, David Angus, Johanne Gauthier, Allan Philip, Jean-Serge Rohart, Alfred Popp, Alexander von Ziegler
    CMI Amberes 1997 – Muchos de los miembros de la "vieja guardia" con la bandera canadiense. Entre ellos Nigel Frawley, David Angus, Johanne Gauthier, Allan Philip, Jean-Serge Rohart, Alfred Popp y Alexander von Ziegler

II

1997- 2022

STUART HETHERINGTON

SUMMARY: 10. Introduction – 11. Opening - 12. Colloquium Hotel Beatriz Toledo Spain 17-20 September 2000 – 13. 37th Conference Pan Pacific Hotel Singapore 11-17 February 2001 - 14. CMI Yearbook 2001 Singapore II – 15. Colloquium Bordeaux France 10-13 June 2003 – 16. 38th CMI Conference Westin Bayshore Resort and Marina Vancouver Canada 30 May–5 June 2004 – 17. Allan Philip – 18. Colloquium Arabella Sheraton Grand Hotel International Convention Centre Cape Town South Africa 12-15 February 2006 – 19. Symposium Hilton Imperial Hotel Dubrovnik Croatia 10-12 May 2007 – 20. Henry Voet – 21. Steering Committee 2007/2008 – 22. 39th Conference of the CMI Astir Palace Hotel Vouliagmeni Athens Greece 12-17 October 2008 – 23. Review of the Salvage Convention December 2008 – 24. Colloquium including Rotterdam Rules Signing Ceremony Rotterdam Holland 20-23 September 2009 – 25. Summary of the major provisions of the Rotterdam Rules with reference to any differences between this Convention and its predecessors – 26. Steering Committee Final Report – 27. Steering Committee Follow up – 28. Colloquium Marriott Plaza Hotel Buenos Aires Argentina 24 to 27 October 2010 – 29. Salvage Convention – 30. Judicial Sales – 31. Seminar Oslo 26 September 2011 – 32. 40th Conference Kempinski Hotel Beijing, China 14-19 October 2012 – 33. The Future of the CMI in the decades to come – 34. Shanghai Add-on Conference – 35. Headquarters of CMI – 36. The Far Eastern representation: Singapore office – 37. Symposium Shelbourne Hotel Dublin Ireland 29 September to 1 October 2013 – 38. 41st CMI Conference Atlantic Kempkinski Hotel Hamburg Germany 15-19 June 2014 – 39. Richard Shaw – 40. Add-on meeting in Berlin – 41. CMI Colloquium Sheraton Akatoy Hotel Istanbul Turkey 7-9 June 2015 – 42. 42nd Conference Hilton Mid Town (with Joint Sessions of the Maritime Law Association of the United States) 3-6 May 2016 – 43. Frank Wiswall – 44. Judicial Sales: Steps to Convention – 45. Seminar Bristol Palace Hotel Genoa Italy 7-8 September 2017 – 46. Assembly Meeting Genoa 8 September 2017 – 47. Colloquium Valletta Malta Judicial Sales 27 February 2018 – 48. Visit to IMLI – 49. Assembly Meeting London November 2018 – 50. Task Force Report – 51. Summary of the Report on the Future of the CMI – 52. Developments at UNCITRAL on the Judicial Sales of ships project in 2019 – 53. Colloquium Comino Real Polanco Hotel Mexico City Mexico 30 September to 2 October 2019 – 54. UNCITRAL 36th Session Working Group VI Vienna 18-22 November 2019 (Second session Judicial Sales) – 55. Nigel Frawley (7 June 1936 – 22 January 2020) – 56. UNCITRAL 38th Session Working Group VI New York (Fourth session Judicial Sales) 19-23 April 2021 – 57. UNCITRAL 39th Session Working Group VI Vienna (Fifth session Judicial Sales) 18-22 October 2021 – 58. UNCITRAL 40th Session Working Group VI New York (Sixth session Judicial Sales) 7-11 February 2022 – 59. UNCITRAL 41th Session Working Group VI New York (Seventh session Judicial Sales) 27 June to 30 June 2022 – 60. Summary of major differences between the CMI Draft Instrument and the Draft Convention – 61. Finis.

10. Introduction

This is a truncated version of a larger work that also encompasses the work of the Executive Council and Assembly meetings. This work is limited to describing the Conferences, Colloquia and Symposia of the CMI as well as some of the administrative changes that have taken place. This also seeks to honour those who have given exceptional service to the CMI during the last 25 years or more. The longer version of this part of the history will be found on the CMI website.

11. Opening

The new President Patrick Griggs assumed office carrying on from where he left off at the Antwerp Conference, putting into place in his first few years as President some of the ideas generated at the session on *The Future of CMI* in which he had played a significant role with Allan Philip in developing. These included: a greater concentration on ratification of conventions, continuing greater liaison with UN Agencies, an increased emphasis on younger members of MLAs, tightening up allowances made to Executive Councillors, an email capability in the CMI office in Antwerp, the development of a website, a greater spread of geographical representation on the Executive Council, tightening up of debtor controls on subscriptions from MLAs, and encouraging Executive Councillors to visit other jurisdictions and their MLAs. The President himself made many such visits, including to Oslo which led to the establishment of an IWG on Marine Insurance, which today is a Standing Committee.

On the work front the Carriage of Goods liability regimes received the greatest attention and development in the early years (under the leadership of Francesco Berlingieri, Stuart Beare, and Alexander von Ziegler). But the IMO's review of the Athens Convention 1974, Classification Societies, Offshore Operations, International interests in mobile equipment and its relevance to ships (what became the Cape Town Convention project), Enforcement of Measures against Piracy (under Frank Wiswall's watchful eye), the new Marine Insurance IWG, and of course the Arrest Convention 1999 (led by Francesco Berlingieri) all engaged a large amount of time and human resources.

In relation to administration considerable work was done concerning CMI's finances in the setting up of an Audit Committee under David Angus, the computerisation of the accounts, and the incremental increases in MLA subscriptions. In addition Nigel Frawley took over the role of Chair of the Nominating Committee when Bill Birch Reynardson stepped down.

12. Colloquium Hotel Beatriz Toledo Spain 17-20 September 2000

In the beautiful city of Toledo the CMI was welcomed with true Spanish hospitality to its first meeting in that country since the Conference in 1955 at a well organised Colloquium by the Spanish MLA. The City of Toledo is a World Heritage site and known as *The Imperial City*, from being the main venue of the Court of Charles V, the Holy Roman Emperor; as well as the home of El Greco in the later stages of his life. It was delightful in being set apart from a large city but close enough for delegates to visit Madrid, if desired.

This successful Colloquium was attended by over 175 delegates and 50 accompanying persons. The social events commenced with a cocktail function in the hotel gardens on the Sunday night, followed by a welcome reception at the Town Hall followed by an evening guided street walk in Toledo; later in the week a function was held at the University of Castilla-La Mancha in Toledo; the Executive Council and speakers were entertained for dinner by the Spanish Maritime Law Association in the magnificent grounds of the Cigarral de las Mercedes; and an excursion, described as the Don Quixote route, included observing windmills and wine sampling, lunch at the *Venta del Quijote* restaurant and a visit to an old theatre Corral de Comedias to watch a melodrama; and the meeting concluded with a black tie Gala dinner at the Hotel Beatriz.

This Colloquium took place over three days. During the business sessions the topics discussed were: Implementation and interpretation of maritime Conventions, chaired by José Maria Alcántara and Francesco Berlingieri with speakers: David Angus, José Luis Goñi, Professor Carmen Alonso and Professor José Luis Gabaldón; Issues of transport law chaired by Stuart Beare and José Domingo Ray, with Rapporteur Michael Sturley, and speakers Karl Gombrii, Luis Cova Arria, and Dr Jernej Seckolec (of UNCITRAL); Issues of Marine insurance chaired by John Hare and Jean-Serge Rohart with Trine Lise Wilhelmsen as Rapporteur and Speaker; General Average chaired by Thomas Reme and Pierre Latron with Rapporteur Richard Shaw and speakers Eamonn Magee, Geoffrey Hudson and Professor Anibal Sanchez; and Current issues of international maritime law chaired by Patrick Griggs and Frank Wiswall with speakers Rosalie Balkin and Dr Gao Jianning.

13. 37th Conference Pan Pacific Hotel Singapore 11-17 February 2001

The Welcome reception took place in the historically significant Raffles Courtyard, Raffles Hotel. During the week there was a night safari at the zoo with dinner and the opportunity to watch the nocturnal animals in the still warm but cooler evening. The Gala dinner was held in the International Convention

& Exhibition Centre. On the Wednesday afternoon delegates enjoyed a tour of Sentosa Island. On other evenings delegates were wonderfully entertained by the local legal profession either at their homes or local establishments, including on Valentines night.

The Conference ran smoothly and was a delight for the 354 delegates and 93 accompanying persons who luxuriated in the comfortable venue and was very well organised by the Singapore MLA (only formed less than 10 years before) under the leadership of its President Arul. As the CMI President, Patrick Griggs, pointed out in his Opening Speech[1] holding the Conference in Singapore was a recognition of the growing involvement of the Far East in international shipping and trade, whilst also noting that CMI had only twice branched out to the Far East before, (to Japan in 1969 and Sydney in 1994). At the Opening ceremony addresses were also given by Professor David Attard who spoke about IMLI and its focus on producing maritime lawyers around the world capable of developing maritime legislation, giving them drafting skills and the ability to participate in international maritime fora, and Professor Jayakumar, Minister for Law and Minister for Foreign Affairs in Singapore. He highlighted the long maritime tradition of Singapore and its position as the world's busiest port and the services it offers, including maritime legal and arbitration. He also made reference to the menace of piracy and Singapore's desire to be a world class insurance centre[2].

As President Griggs said in welcoming delegates, the principal topics at the Conference were Issues of Transport Law, Issues of Marine Insurance, Piracy and General Average, with the possibility that all might produce a draft Instrument, Convention, set of Rules or Code to favour the international harmonisation of maritime law.

The materials available to delegates at the Singapore Conference are contained in the CMI Yearbook[3].

---

1 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 171-175.

2 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 177-180.

3 Yearbook 2000 Singapore 1

Report of the CMI Planning Committee (CMI Yearbook Singapore 1 pages 107-111)

Issues of Transport Law (pages 112-289)

Stuart Beare: Introduction (pages 112-113); Agenda Paper (pages 114-117); Door to Door Transport (pages 118-121); Draft Outline Instrument (pages 122-171); Electronic Commerce Implications of the Draft Outline Instrument (pages 172-175); Report of First Meeting of ISC on Issues of Transport Law (27 and 28 January 2000) (pages 176-201); Report of Second Meeting of ISC on Issues of Transport Law (6 and 7 April 2000) (pages 202-233); Report of Third Meeting of ISC on Issues of Transport Law (7 and 8 July 2000) (pages 234-262); Report of Fourth Meeting of ISC on Issues of Transport Law (12 and 13 October 2000) (pages 263-289); GA (pages 290-324); Thomas Reme: Report of the CMI

14. CMI Yearbook 2001 Singapore II

The Report of Committee A on Issues of Transport law[4]*:* noted that four papers had been prepared for the Committee's meeting in Singapore: A Draft Outline Instrument; a paper entitled *Door to Door*; a report produced by the ECommerce Working Group *Electronic Commerce Implications of the Outline Instrument*; and an Agenda Paper which identified the particularly important issues for discussion, namely: Scope of Application (Type of Instrument, Period of responsibility, Door to Door Transport and Through Transport); Liability (Basis of liability, General or Detailed Provisions, Exemptions, Burden of Proof, Performing Carrier's Liability, Delay, Loss of Right to Limit Liability, and Shipper's Responsibility and Liability); Transport Documents (Transfer of rights and Obligations and rights of control; Cargo Information in Transport Documents) and Electronic Commerce[5].

The Resolutions of the Conference are reproduced in both the CMI News Letter and Yearbook[6].

In respect of *Issues of Transport Law* it was requested that the ISC undertake further work on the basis of the Draft Instrument and the conclusions of the Conference, to complete the outline instrument so as to facilitate the needs

---

Working Group (pages 290-291); Questionnaire on an eventual Revision of YAR 1994 (pages 292-293); Eamonn Magee General Average Reform The IUMI Position (pages 294-314); Geoffrey Hudson Lets Be Realistic (pages 314-324)

Marine Insurance

John Hare: The CMI Review Initiative (pages 325-329); CMI Questionnaire on Marine Insurance 1999 (pages 330-331); Trine Lise Wilhelmsen: Duty of Disclosure, Duty of Good Faith, Alteration of Risk and warranties (pages 332-411)

UNESCO Draft Convention on Underwater Cultural Heritage Note and Text of Draft Protocol (pages 412-414)

Uniformity of Law Concerning Piracy and Acts of Maritime Violence

Frank Wiswall: Report of the Joint IWG (pages 415-417); Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence. (pages 418-423) List of Participants (pages 424-425); Abbreviated Responses to Questionnaire (pages 426-434)

Implementation and Interpretation of the 1976 LLMC Convention

Francesco Berlingieri, Richard Shaw, and Panayiotis Sotiropoulos: Draft Report (pages 434-445); State Parties to LLMC Convention (page 446); Legal Committee 80th Session Agenda item 10 (page 447); 21st IMO Assembly Administrative, Financial and Legal Committee (page 448); Questionnaire (pages 449-450); Responses to Questionnaire (pages 451-523); Implementation of the LLMC Convention by State Parties (pages 524-617); National Rules of Procedure (pages 618-664); Passengers Carried By Sea: Paper of Walter Muller Passengers Carried By Sea. Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air Law? (pages 665-668).

4 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 182-187.

5 CMI Yearbook Singapore I pages 114-175.

6 CMI News Letter No 1 January/April 2001; CMI Yearbook 2001 Singapore II page 188.

of electronic commerce, to consult member associations and the consultative members of the CMI as well as sectors of the industries involved and revise the outline instrument upon collection of the replies, as well as requesting the Executive Council to report on the work of the CMI to the Secretariat of UNCITRAL at an appropriate time and in an appropriate form.

The conclusions and the debate at the Conference had been included in the report of Committee A which was adopted by the Conference at the Plenary session leading to the decisions taken at the Assembly Meeting. The News Letter[7] also contains a letter from Stuart Beare to the President reporting that UNCITRAL was considering setting up a Working Group, potentially to begin work in 2002 to consider CMI's Outline Draft. In relation to electronic commerce, the Assembly had determined that the outline instrument should include principles and provisions to facilitate the needs of electronic commerce, it should apply to all contracts of carriage including those concluded electronically and the instrument must be medium neutral as well as technology neutral. That is it should not be solely based on a registry such as Bolero. It must be suited to systems operating in a closed environment as well as those operating in an open environment and needed to be mindful that technology was evolving rapidly. There was also to be a clear statement in the instrument that one of the intentions of it was to remove paper based obstacles to electronic transactions by adopting the relevant principles of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996. It is also noted that the introduction to that instrument does not contain any provisions dealing with jurisdiction or arbitration as those topics had not been considered by the ISC, it being thought to be premature before conclusions had been reached on the nature of the instrument, including its mandatory effect, the range of topics which it would cover and the scope of its application.

John Hare in his report on *Marine Insurance* to the Plenary Session[8] referred to the *Discussion Paper* prepared in advance of the Conference[9] and noted that the Conference had been addressed by David Taylor, on behalf of the London market, Dr Gerfried Brunn, on behalf of the German market, Lord Mustill QC, Graydon Staring, Andrew Robinson, and Ian Davis of the Australian Law Reform Commission. By the Resolution of the Conference[10] it was agreed that the current study of the IWG was an exercise worth continuing from both an academic and

7 CMI News Letter No 1 January/April 2001.
8 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 203-210.
9 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 189-202.
10 CMI Yearbook 2001 Singapore II page 211.

practical perspective with a view to identifying and evaluating areas of difference in the national laws of marine insurance where a measure of harmonisation may be feasible and desirable, promote better knowledge and understanding of the differences and take into account in the study the role which marine insurance should be playing in promoting safety at sea, the current economic structures within which marine insurance is underwritten and taking into account differences and similarities in common law and civil law systems.

Report of GA by the IWG and Resolution of the Conference[11]. The meeting had been addressed by Nicholas Gooding of the London market, Lloyds Underwriter, with details of the background to the IUMI proposals for reform of the YA Rules. Geoffrey Hudson, the well known and respected average adjuster, presented his views and these two presentations aroused a lively discussion as to whether CMI should continue its work. The Resolution adopted at the Plenary meeting was for the IWG to continue its work to consider what if any revisions needed to be made in light of the deliberations and conclusions of the Committee meeting.

Report on the *Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence*[12]. In his report Frank Wiswall explained the history of this IWG since its formation in 1997, which had been tasked to draft a Model law, referred to the seriousness of the issue under discussion, the involvement of IMO, INTERPOL and ICCIMB and the other international organisations such as BIMCO, ICS, ITF, IUMI, IG P&I etc who had a keen interest in the issue, and its objectives to ensure that no act of piracy or maritime violence fell outside the jurisdiction of affected States to prosecute and punish these crimes or alternatively to provide for extradition to another State. Another objective was to give full effect to the provisions relating to Piracy in the 1982 Law of the Sea Convention and to the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Navigation ("SUA") for those States which have ratified that Convention.

Presentations had been made at the Conference by Captain Abhyankar, Sivakant Tiwari, Captain Thuillier, Linda Howlett, Detective Superintendent Suzanne Williams of the Metropolitan Police[13], London, Rosalie Balkin, Gerhard Brunn, Peregrine Massey, and Dr. Samuel Menefee.

The Resolution of the Conference[14] was to approve and endorse the concept of the Model National Law and the structure and provisions of the document[15],

---

11 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 212-213.
12 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 214-220.
13 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 221-222.
14 CMI Yearbook 2001 Singapore II page 223.
15 CMI Yearbook Singapore No. 1 page 418.

subject to the points raised in the Conference Committee meeting; to transmit its final draft to the Executive Council and if approved by the Executive Council to transmit it to all MLAs and Consultative members of CMI with a request that they apply their utmost efforts to bring it to their governments' attention and urge them to enact the National Model Law, and to transmit it to the IMO for endorsement by the IMO Assembly.

Report of the CMI Working Group to the CMI Singapore Conference. Implementation and Interpretation of the 1976 LLMC Convention[16] explains the prior history of the work undertaken by the Working Group and identifies the different methods adopted by States to give effect to the provisions (or some of them) of the LLMC 1976 and compares them. The Resolution of the Conference and Report to IMO by the CMI[17] approved the draft Report and resolved that it be sent to the IMO with a summary of the deliberations that had taken place and advice to the IMO that the CMI would be pleased to cooperate further with a view to finding ways to ensure that there is satisfactory implementation and uniform interpretation of the LLMC and other maritime conventions. The IWG was also asked to continue its work to develop measures to achieve that goal which could include: the establishment of a data base of court decisions on interpretation of the conventions, development of standard clauses dealing with implementation and interpretation for inclusion in Conventions, the establishment of a CMI Consultation service for such measures, training organisations such as IMLI where drafting of such measures is a curriculum subject, possible references to ICJ or other tribunals for rulings on interpretation in the course of litigation.

Passengers Carried by Sea: This Conference session generated two papers*:*

- Charles Haddon Cave QC: Limitation against passenger claims: medieval, unbreakable and unconscionable.[18]
- Bernd Kroger: Passengers Carried by Sea: should they be granted the same rights as airline passengers[19]?

The Resolution of the Conference requested the Chairman of the Session to forward a report to the Executive Council summarising the discussions of the meeting and such report should be submitted to the IMO by the Executive Council for utilisation in discussions in preparation for the proposed Protocol to the Athens Convention 1974.

The Salvage IWG met in Singapore and Eric Japiske's First Report on

16 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 224-229.
17 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 230-233.
18 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 234-243.
19 CMI Yearbook 2001 Singapore II pages 244-252.

UNESCO Draft Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage was published in the Yearbook[20] which also contains the suggestion of the IWG that CMI recommend the adoption of the Brice Protocol by IMO.

Planning Committee: The Resolution of the Conference was that the Executive Council implement the Committee's report and recommendations[21].

15. Colloquium Bordeaux France 10-13 June 2003

The next CMI gathering took place at Bordeaux where a Colloquium was held between 10-13 June 2003. Despite the facts that the Colloquium took place whilst enormous infrastructure building works were taking place in the middle of the City, there was a national transport strike, a garbage disposal workmens' strike and temperatures of 40 degrees were encountered, the report of the Colloquium[22] described it as a *great success*. That says much about the content of the work that was done, the organisation of the French MLA and the social activities that were organised.

There were 263 delegates (and 63 accompanying persons) from 30 MLAs and 3 Observers attending. The social programme included an excursion around a Bordeaux vineyard and tour of the medieval City of Saint Emilion and a Gala Dinner at Chateau Giscours including a visit to the wine cellars.

The business of the meeting took place in Hangar 14 on the banks of the river Garonne where the work topics were:

- *Trade and Transport Law in the Electronic Age* chaired by Johanne Gauthier. Papers were given by Paul Mallon and George Chandler on how information technology is currently used in the maritime community; Phillipe Garo reviewed the impact of recent EU directives and UNCITRAL model laws dealing with electronic commerce and signatures; Luis Cova reported on implementation in South America of the UNCITRAL model laws; Gertjan van der Ziel analysed possible approaches to be taken in the discussions on the CMI-UNCITRAL Instrument to make it medium neutral so that contracts of carriage can be concluded electronically and panel discussions followed.
- *General Average* chaired by Bent Nielsen. No conclusions were reached in relation to the following subjects referred to in the Working Group's Report: Common benefit, Redistribution of salvage charges, Time bar,

20 CMI Yearbook 2001 Singapore II page 254-258.
21 CMI Yearbook 2001 Singapore II page 259.
22 CMI News Letter No 2 May/August 2003.

Interest, Commission and miscellaneous "tidying up issues". Subjects such as Absorption clauses and separate treatment of sacrifices of property were considered finalised.

- *Transport Law and the Draft Instrument* chaired by Stuart Beare. Speakers included Professors: Philippe Delebecque, Michael Sturley, Francesco Berlingieri, who all spoke on different aspects of the CMI Instrument and the discussions at UNCITRAL as well as possible conflicts with European liability regimes covering land carriage, and Professor Ralph de Wit and Stuart Hetherington discussed jurisdiction clauses.
- *Marine Insurance* chaired by Malcolm Clarke and John Hare. Papers had been prepared by Andrew Tulloch on Utmost Good Faith; Prof Trine Lise Wilhelmsen on misconduct and identification; Graydon Staring on Warranties and Conditions; and Malcolm Clarke on Alteration of Risk;
- *Places of Refuge* chaired by Stuart Hetherington. Papers were given by Stuart Hetherington on the work done by CMI and the liabilities of States under international law; Richard Shaw spoke on the incidents involving the *Castor* and *Prestige,* the relevant provisions in international Conventions and the recent IMO Guidelines dealing with Evaluation of Risks; Alfred Popp queried whether a new Convention was appropriate, and Gregory Timagenis focussed on contingency planning, storage and reception facilities for residues, dock facilities for distressed ships.
- *Developments in International Maritime Law.* Patrick Griggs discussed: Registration of Bareboat Charters, LLMC 1976 and 1996 Protocol, Athens Convention 2002, and Alfred Popp spoke about the HNS Convention, Bunkers Convention, IOPC Fund Working Group on revision of CLC and FC, Amendments to SUA Instruments and Wreck Removal.

16. 38th CMI Conference Westin Bayshore Resort and Marina Vancouver Canada 30 May-5 June 2004

This was held at the beautifully situated and delightful Westin Bayshore Resort and Marina in Vancouver where in excess of 384 delegates and 120 accompanying persons convened. (If they lived locally the hotel permitted guests to bring their dogs). Delegates could watch the seaplanes take off and land from just outside the hotel and ferry passengers to the islands off the coast, (some delegates took sightseeing flights in a sea plane.) Guests could equally enjoy an easy walk into the City or nearby parks. It was a magical setting and extremely well organised under the watchful eye of the Chair of the Canadian Organising Committee, Michael Bird and his assistants Barry Oland, Douglas Schmitt, Peter Bernard QC and others, and President of the Canadian MLA Peter Cullen.

The social program involved a Welcome reception in the poolside garden of the Conference hotel, a delightful afternoon cruise to Granville Island on the Wednesday, a cocktail party at the Vancouver Aquarium and an Enchanted Rainforest Gala Banquet dinner in the ballroom of the hotel (where the ballroom had been transformed with fir branches and other local colour into a woodland clearing).

The Opening ceremony commenced splendidly with a traditional honour guard, provided by the Delta Police Pipe band and presentations including a Native *Talking Stick* by a First Nations Chief. The keynote speaker for the Conference was the Right Honourable Beverley McLachlin PC, the Chief Justice of Canada.

As Richard Shaw in his report[23] on the Conference noted, the climate was exceptionally good for Vancouver the entire week. Richard Shaw also noted that Professor Marko Pavliha had been appointed his country's Minister of Transport and was thereby unable to continue the role of Secretary General and that Nigel Frawley, Past President of the Canadian Maritime Law Association and Chairman of the Nominating Committee of the CMI had been appointed in his place. His report also contains summaries of the work done by the working Committees. As is traditional the materials to assist delegates for the Conference were published in CMI Yearbook 2003 Vancouver I[24].

---

23 CMI News Letter No 2 May/August 2004.

24 CMI Year Book 2003 Vancouver I Documents for the Conference

Transport Law: Stuart Beare introduction (pages 120 to 121) Draft Instrument on Carriage of Goods (wholly or partly) (by Sea) (pages 122 to 190) Report of 7th Meeting of the CMI International Subcommittee on the issues of transport law held in London on 27-28 February 2003 (pages 191 to 198) Draft Report of the 8th Meeting of the CMI International Subcommittee on the issues of transport law held in London on 17 November 2003 (pages 199 to 207); Phillipe Delebecque The UNCITRAL draft instrument on the Carriage of Goods by Sea (pages 208 to 229); Michael Sturley Transport Law: the treatment of the performing parties. (pages 230 to 244); Stuart Hetherington: Jurisdiction and Arbitration (pages 245 to 249); A Guide to E Commerce features and the draft Instrument on the Carriage of Goods (wholly or partly) (by Sea) (pages 250 to 259); Gertjan van Der Ziel: The Legal Underpinning of E commerce in Maritime Transport by the UNCITRAL draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea (pages 260 to 271); General Average: Report by the CMI International Sub Committee on General Average (pages 273 to 311);

Places of Refuge: Stuart Hetherington: Introduction April 2004 (page 314); Report of ISC meeting of 17 November 2003 (pages 315 to 326); Report of IMO with responses to second Questionnaire (pages 327 to 328); Richard Shaw: Places of Refuge International Law in the Making attaching IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in need of assistance (pages 329 to 343); Richard Shaw: Recent Developments Update as at August 2003 (pages 358 to 360); Stuart Hetherington Prestige Can the law assist?(pages 371 to 374); Gregory Timagenis: Places of Refuge as a legislative problem (pages 375 to 379); Stuart Hetherington: Discussion Paper (with three appendices) for ISC meeting London 17 November 2003 (pages 380 to 402); Eric Van Hooydonk: The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress (pages 403 to 445); Richard Shaw: Designation of Places of Refuge and Mechanism

Richard Shaw noted in his report of the Conference that the Gala dinner witnessed the handing over of the Presidency of the CMI after seven years by Patrick Griggs to Jean-Serge Rohart together with a ceremonial *Talking Stick* donated to the Conference at its opening session by the chief of the local tribe of Native Americans. Richard Shaw also noted that as a practising lawyer in active practice in his Paris firm, *JeanSerge will need all the magic of the Talking Stick to lead the CMI into the coming years*, and then continued *but his wit and Gallic charm will no doubt be of great value, in addition to his undoubted skills in the field of maritime law.* That wit and Gallic charm was in evidence at these ceremonial moments. Those who had been involved in the management of the CMI during the Griggs Presidency were well aware of how fortunate they had been in having a President for 7 years, who not only had the benefit of a small office in his former law firm (and access to a PA, Lesley Canning, to assist with typing) but was also able to devote as much of his time to the CMI as he wished, untrammelled by the business requirements of that practice, having fully retired.

In his opening speech[25] President Griggs referred to the fact that Vancouver, and Western Canada, are well situated to benefit from the centre of gravity of the shipping industry having moved to the Far East (on which he had commented in his opening speech at the Singapore Conference in 2001). He also referred to the fact that the immediate Past President to the CMI Allan Philip had been prevented by ill health from attending the Conference and Francesco Berlingieri at the age of 82 was under doctor's orders not to take long haul flights and so was also not in attendance. That being the first Conference that he had not attended since 1951 in Naples. In his speech at the Assembly meeting[26] Patrick Griggs made reference to two of his contemporaries who had done so much work to assist the CMI in the past six years, they being Stuart Beare who had chaired

---

of decision making (pages 446 to 456); Stuart Hetherington: Civil liability and monetary incentives for accepting ships in distress (pages 457 to 467); Frank Wiswall: Penal liability (pages 468 to 469); Gregory Timagenis: Reception facilities for ships in distress (pages 470 to 478); Welmoed Van Der Belde: The Position of Coastal States and Casualty Ships in International Law (pages 479 to 498); Marine Insurance: Malcolm Clarke: Alteration of Risk (pages 500 522); Graydon Staring: Harmonisation of Warranties and Conditions: Study & Proposals (pages 522 to 533); Andrew Tulloch: Utmost Good Faith (pages 534 to 539); Trine Lise Wilhelmsen: Misconduct of the Assured and Identification (pages 548 to 572); Report on the IWG meeting in London in November 2003 (pages 573 to 574); Pollution of the Marine Environment: Colin de la Rue: Review of the Civil Liability and Fund Conventions (pages 576 to 580); Criminal Acts on the High Sea: Frank Wiswall: Summary of current national laws applicable to the jurisdictional issues re criminal offences committed on board foreign flagged ships and Annex Working Paper for the Committee on Maritime Security re Criminal Offences committed on Foreign Flagged Ships (pages 582 to 585).

25 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 349 to 351.

26 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 352 to 354.

the IWG and ISC on Transport law and Richard Shaw who had been involved in so many of the activities of the CMI. He also made reference to Professor John Hare who had in the absence of the Secretary General taken over his duties on a temporary basis, unknowingly gaining a very clear insight into what was required when he took over the role formally many years later.

The working sessions of the Conference and the reports of them are contained in Yearbook 2004 Vancouver II.

Transport Law

This Committee met for two days during the Conference under the Chairmanship of Alfred Popp QC. The additional Papers for the meeting are also in the Yearbook Vancouver II[27].

The work concentrated on certain portions of the UNCITRAL draft instrument, being the six topics identified in the agenda paper: the basis of carrier's liability, right of control, jurisdiction and arbitration, delivery to the consignee, transport documents, and rights of suit. For the carrier's liability a small working group redrafted Article 14 and the Committee concluded that text should be made available to UNCITRAL delegates. On the issue of right of control the Committee concluded that a chapter addressing that topic was needed in the draft instrument but that the current Article 55 was unsatisfactory. On jurisdiction and arbitration, the writer had the distinct privilege of delivering the paper written by Allan Philip which he was unable to deliver in person due to illness. Differing views were expressed during the discussions in relation to both the jurisdiction and arbitration provisions. On the topic of delivery to the consignee (a topic not previously covered in Transport Conventions) the Committee concluded that chapter 10 was generally acceptable in principle but had some drafting comments.

On transport documents, the provisions contained in the UNCITRAL draft were very similar to those originally drafted by CMI but with some differences which were discussed at the meeting. On the right of suit the Committee favoured the deletion of the current Article 63 leaving this question to national law[28].

---

27 Agenda paper (pages 132 to 139); Background papers: Francesco Berlingieri: Basis of the Carrier's liability (Article 14) (pages 140 to 146); Karl Johan Gombrii: Right of Control (pages 147 to 156); Allan Philip: Jurisdiction and Arbitration (Chapters 15 and 16) (pages 157 to 165); Gertjan Van der Ziel: Delivery to the Consignee (Chapter 10) (pages 166 to 174); Luis Cova Arria: Report on Implementation of Electronic Commerce Transport documents in Ibero Americans countries (pages 175 to 181); Summary report on the 13th session of UNCITRAL Working Group III (Transport Law) held in New York 3 to 14 May 2004 (pages 182 to 186).

28 Final report of the Transport Law Committee CMI Yearbook 2004 Vancouver II (pages 355 to 362).

YAR

The Papers that were available at the Conference are in the Yearbook Vancouver II[29].

The Committee report, (which includes the YAR 2004)[30] confirmed that a complete revision of the York Antwerp Rules had been achieved and a new text approved at the Plenary session at the end of the Conference, to be referred to as York Antwerp Rules 2004. Amendments related to Rule VI Salvage Remuneration, Rule XI Expenses at Port of Refuge, Rule XIV Temporary Repairs, Rule XX Provision of Funds, Rule XXI Interest on Losses, Rule XXIII Time Bar and tidying up the text of the YAR. The writer recalls in the lead up to the Plenary session concerns being expressed around the corridors of the Conference venue as to the likely closeness of the voting in relation to this new version of the YAR and distinctly remembers the question being asked as to whether the regional association of the CMI, the Maritime Law Association of Australia and New Zealand, might have more than one vote as it included two separate countries. This perhaps gave an indication as to the likelihood of the vote being somewhat divided. History was to prove that YAR 2004 did not find support in the shipping community and as a result was not picked up and incorporated in carriage documents to any great extent, if at all, in succeeding years, necessitating another review of YAR being carried out between 2012 and 2016.

Places of Refuge

This Committee met for one complete day. Additional papers available at the meeting are in the Vancouver II Yearbook[31].

The Report of the International SubCommittee on Places of Refuge (including report on Places of Refuge submitted by CMI to the IMO Legal Committee) is also in the Vancouver II Yearbook.

The five principal papers given were in relation to the topics of:

1. The obligation to offer a place of refuge, Eric Van Hooydonk
2. Penal liability, Frank Wiswall
3. Reception facilities, Gregory Timagenis

---

29 General Average - Position of AIDE and the eventual revision of the York Antwerp Rules 1994 (pages 188 to 194); Position Paper by the International Chamber of Shipping (pages 195 to 200); Position Paper by the Italian Maritime Law Association (pages 201 to 206).

30 CMI Yearbook 2004 Vancouver II (pages 363 to 385).

31 Places of Refuge: Henrik Ringbom: Places of Refuge and Environmental Liability and Compensation with particular reference to the EU (pages 208-233); IMO Guidelines and shipowners' responsibilities in respect of maritime claims (pages 234-235); Discussion Paper of the International Association of Ports & Harbours (IAPH) (pages 236-246).

4. Civil liability and monetary incentives, Stuart Hetherington
5. Designation of places of refuge mechanism decision making, Richard Shaw.

Perhaps one of the most impressive presentations this writer has ever had the privilege of witnessing at a CMI meeting was that of Eric Van Hooydonk whose paper was also published in the Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly.[32] In that paper he set out the traditional and historical view that there was a customary law recognition that ships in distress had a right to be granted a place of refuge and delightfully contrasted it with the *not in my front pond syndrome*. (Aldo Chircop in Places of Refuge for Ships[33] referred to Ulysses as being the first recorded (Homer circa 800 BC) example of a navigator being refused a place of refuge by the Cyclops.)

In the report which was sent to the IMO[34] it was concluded that what was needed was either an international Convention, or amendments to existing international Conventions, or Guidelines covering the topics described in the Report. These were the options that suggested themselves to the meeting as potential solutions to this issue. The Report refers to the Issues that had been identified, the legal deficiencies in the present system and concerns identified therein with the possible solutions.

Marine Insurance

This Committee met for a 3 hour session under the Chairmanship of John Hare and Thomas Reme with George Strathy as Rapporteur. The Report of the meeting is in the 2004 Yearbook Vancouver II.[35] In this Report John Hare brought the work of the IWG to a close, he rehearsed the origins of the IWG, summarised the work that had been done, the options for reform, identified the need for reform in some areas and the differences in approach by common lawyers and civil lawyers. He singled out the hard work of Trine Lise Wilhelmsen, and gave thanks to Professor Clarke who had stood in for him for a year and Thomas Reme.

Criminal offences

There were three panel sessions chaired by Frank Wiswall on related topics: Amendments to the 1988 SUA Convention, in which the speakers were Rosalie

---

32 Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly 2004 Part 3 pages 347-374.

33 Places of Refuge for Ships edited by Aldo Chircop and Olof Linden, published by Martinus Nijhoff Publishers, 2006.

34 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 389-393.

35 Pages 248-260.

Balkin and Mark Gauthier[36], the Enforcement of the ISPS Code in which the speakers were Mark Gauthier and Calvin Lederer[37], and Criminal Offences Committed on Board Foreign Flagged Ships with Chair and Speaker Frank Wiswall, and Mark Gauthier. Further materials were available at the Conference which are in the 2004 Vancouver II Yearbook[38].

It was resolved in the Assembly and the CMI endorsed and commended the work of the Legal Committee of the IMO in formulating amendments to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation and its Protocol of 10 March 1988, and in particular fully supported the extension of the scope and the applicability of the Convention to prohibit and suppress both acts of terrorism against, on or from ships, and the maritime transport of weapons of mass destruction, and the endeavour to accomplish these objectives while respecting and securing the rights of innocent seafarers and the obligations of State Parties to protect their sovereign and commercial interest.

In relation to *Criminal Offences Committed on Board Foreign Flagged Ships* it was recommended to the Assembly that a Joint IWG be established to draft a Model national law for such offences and which should then be promulgated to MLAs.

Pollution of the Marine Environment – Proposed Revision of the CLC and Fund Conventions; this topic occupied one session and was chaired by Colin de la Rue and Jean-Serge Rohart with Mans Jacobsson as the speakers. As the Programme document explained the session was to be split it two to discuss the review of the international compensation regime being conducted by the IOPC Fund (explained by the Director of the IOPC Fund, Mans Jacobsson and Jean-Serge Rohart explaining the Application of the Fund Criteria with reference to the *Erika* incident) and the other to review aspects where there has been inconsistent international application of the regime[39].

---

36 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 395-400.

37 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 400-413.

38 Criminal Acts on the High Seas: Measures to protect crews and passengers against crimes committed on vessels Submitted by Japan (pages 344 and 345).

39 The materials for the Conference are published in CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 262-341 together with Comments made by Gregory Timagenis on the "Proposed revision of the CLC and Fund Conventions"

Pollution of the Marine Environment: Proposed Revision of the Civil Liability and Fund Convention Review of the International Compensation Regime Uniform Application of the Conventions, Discussion Paper (CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 262 to 273); Mans Jacobsson: The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage Revisited (CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 274 to 285); Jean-Serge Rohart: Application of the Fund Criteria for the Admissibility of Claims: the Example of the "Erika" Incident (CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 286 to 292; IOPC Documents: Report on the 7th meeting of the Third Intercessional Working Group (CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 293 to 320); Review of the International Compensation Regime Uniform Application

Gregory Timagenis's comments were made from the perspective of lack of uniformity being derived from lack of uniform implementation and differing interpretations. The views and opinions are long supported by Francesco Berlingieri on the causes of lack of uniformity in international maritime law relating to the manner in which international conventions are implemented and he related those comments and the ratification techniques to potential reforms of the Fund Convention. One method he suggested which would reduce the diversity of implementation practices could be the use of the tacit acceptance procedure for amending international conventions. He referred to the possibility of establishing a fund in respect of the discussions taking place on the topic of places of refuge as well as the possibility of the CMI draft Guidelines.

Offshore IWG

There was an informal IWG meeting of the Offshore IWG in Vancouver. The Yearbook contains Minutes of the Meeting and a short Report by Richard Shaw[40]. No work was currently being carried out by the Group due to the fact that the IMO had taken it off its work programme in 2001. The Canadian MLA had prepared a Draft Convention complete with a narrative of events starting with the Rio de Janeiro draft of 1976 and a commentary on provisions of the Draft. These materials were subsequently published in the CMI News Letter[41].

UNESCO Underwater Cultural Heritage

This short report[42] noted that the Convention had been adopted on 2 November 2001 and it was at this stage uncertain as to how many maritime countries would support it or when it would come into force.

Salvage

There was a short session on Implementation of the Salvage Convention given by Gregory Timagenis and a Synopsis of the Responses to the Questionnaire and a Provisional Report by the CMI to IMO is in the Yearbook[43].

Bareboat Chartered Vessels

This report[44] represents the outcome of research into this topic by the IMO Secretariat and CMI following the revision of the Athens Convention 2002 which

---

of the Conventions (CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 321 to 330); Record of Decisions of the first session of the Administrative Council (CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 331 to 341).

40 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 419-421.

41 CMI Newsletter 2004 No I January/April 2004.

42 CMI Yearbook 2004 Vancouver II page 400.

43 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 422-439.

44 CMI Yearbook 2004 Vancouver II pages 441-446.

included a resolution calling on the Secretariat of the IMO to carry out a study of the issuing of certificates in the context of the Athens Protocol attesting that insurance or other financial security was in force with regard to the question of bareboat charterers. A possible solution suggested that registered owner be defined as including the bareboat charterer but if that was not thought sufficient it might be necessary to introduce the new definition of owner based on the HNS Convention definition which refers to owner as the persons *registered as the owner of the ship or as the bareboat charterer, or in the absence of registration, the person or persons actually owning the ship.*

17. Allan Philip

Only a few months after the Vancouver Conference the sad news that the recently appointed President Honoris Causa Allan Philip had passed away reached his colleagues and friends at the CMI. There are tributes paid to Allan Philip by two former Presidents of CMI (Francesco Berlingieri, whom he succeeded as President and Patrick Griggs who had just concluded his terms of office after him) in the CMI News Letter[45]. As Francesco recounted Allan Philip had graduated from the University of Copenhagen School of Law and had become a Professor and Dean of that Law School. He had lectured at the Hague Academy of International Law and was a member of the Danish Labour Court. He had represented Denmark at many Diplomatic Conferences on maritime and private international law. He became President of the CMI in 1991. He was remembered by Patrick Griggs as a *gentleman and a true friend*. CMI President Allan Philip and Henri Voet, the Administrator and Treasurer at that time were an excellent team. It is fair to say that Henri Voet dealt with the details of the budgets and the arrangements for the meetings but although the President left Henri Voet to convey the messages and handle the detail, as any good President does with an able Secretary General or Administrator there could be confidence that whatever he said had been approved by Allan Philip.

Allan Philip and his wife visited Sydney prior to the Conference in 1994, as his wife Birthe had a position within local government in Denmark and in that role she was visiting Sydney to meet with Australians. Allan Philip was therefore her *accompanying person*, which he clearly enjoyed explaining and was keen to take the opportunity to see the venues that had been identified for social occasions at the CMI Conference and the hotels that were under consideration. He also spoke, resplendent as always in bow tie, charmingly, to the New South Wales

45 CMI News Letter 2004 No 3 September/December 2004.

Branch of the Maritime Law Association of Australia & New Zealand, the first CMI President to do so, while he was in Sydney. He was, truly, a gentleman. He had a very keen and alert legal mind and was quick to identify holes in arguments that were presented or to identify where there was uniformity at a meeting. In concluding discussion on particular points he would often sum up the majority view and would end with words to the effect *I do not hear a contrary view, that seems to be the case* and quickly move on to the next point. Another side to Allan Philip which emerges from another tribute in the CMI News Letter, was the extensive interests he had in the business and cultural lives of Denmark and elsewhere. He was a Chairman of a publishing house, a legal adviser to the Danish Academy, a Chairman for more than 30 years of the Louisiana Museum of Modern Art and a member of the Karen Blixen foundation. The tribute paid by the pastor at his funeral perhaps sums him up as well as anything when he said *a special gift ran through all Allan Philip's work with other people, which meant everything also in his family life and made him a cherished partner in life and an excellent father: his ability to allow his fellow human beings freedom of action, to support them and bring out the best in them. He showed deep respect and tolerance for other people, whether colleagues, family members or partners in Denmark or internationally, there was room for everyone and therefore you felt comfortable in his company.* He referred particularly to Allan Philip's family life, his wife of almost 50 years, their four daughters, sons in law and grandchildren. As Francesco Berlingieri concluded his tribute: *the Comité Maritime International has lost one of its most illustrious members and I have lost a dear friend.*

18. Colloquium Arabella Sheraton Grand Hotel International Convention Centre Cape Town South Africa 12-15 February 2006

The Venue for the Conference was a new state of the art Centre. Many delegates took the opportunity to take Safaris in the Kruger national park or other venues in southern Africa before or after the Colloquium, which made the experience of visiting this country so memorable for many. There were over 130 delegates and 52 accompanying persons.

The social occasions were not surprisingly equally memorable, especially the visit (on Valentines day) to Groot Constantia wine estate in the beautiful Constantia wine region, for the Winelands Excursion where an al fresco lunch in the lovely grounds was taken and guests either *chilled out* on the lawns or attended wine tastings or visited the wine cellars and museum.

The Welcome reception was held on the Observation Deck at the V and A Waterfront Clock Tower. The Gala dinner was held in the Arabella Sheraton Grand Hotel with entertainment provided by a jazz quartet.

In greeting delegates at the Opening of Colloquium Andrew Pike, President of the South African MLA, reminded delegates that this was the first CMI event in South Africa and (indeed Africa). He also mentioned that he had suffered weekly reminders from the secretary of the MLA, James Mackenzie, that he might be the first President to plunge the South African MLA into bankruptcy, a fear shared by Presidents of many host Associations over the years!

Any MLA hosting a CMI event and needing guidance as to what a Colloquium (or indeed Conference) handbook might best contain could do worse than seek to obtain a copy of the Colloquium handbook produced by the South African MLA at this Colloquium.

Only Jean-Serge Rohart could commence his opening speech with the words *It was a dark and stormy night* and get away with it. He then regaled the audience with the naming by Bartholomew Dias in 1488 of the turbulent seas in which he found himself as the Cape of Storms soon afterwards renamed the Cape of Good Hope. In his Welcome Jean-Serge Rohart described the period from 1897 to 1967 as the golden age of CMI's activity brought to an end by the *Torrey Canyon* disaster off southwest England in 1967 and the coming into being of the international regulators of the IMO and the need for international law to deal with oil pollution, liability and compensation. He referred to a new third party breaking up a longstanding marriage between ship and cargo and interposing itself in a *ménage à trois*, the third party being the land whose threatened environment was of growing concern to national authorities.

The first day of the Colloquium was devoted to various aspects of *Fair Treatment to Seafarers in the Event of an Accident* chaired by Edgar Gold. In the first he was assisted by David Hebden and Michael Chalos; in the second by Colin de la Rue and the third by Rosalie Balkin and Alfred Popp. The papers (both in preparation for, and at the Colloquium) are to be found in CMI Yearbook 2005-2006.[46] Rosalie Balkin described the work done by the Joint IMO/ILO Ad hoc expert group to date and the differing views expressed as to the contents and structure of Guidelines that were being worked upon. Edgar Gold addressed the practical issues that arise, the definitional issues around *maritime accident*, and those that lead to potential criminal action, the rights of Sovereign States to take such actions but as he pointed out the concerns arise in

46 Yearbook 2005 to 2006: Speaking notes of Dr Rosalie Balkin The work of the Joint IMO/ILO Ad hoc Expert Working Group (pages 168-173), Edgar Gold "The Practical Issues (pages 174-179); The first report of the CMI IWG by Edgar Gold (pages 180-187); The CMI Questionnaire and circular letter by the President of CMI (pages 188 -192); Summary of responses of CMI members to the Questionnaire by David Hebden (pages 193-276); A Marine Insurance Perspective by Kim Jefferies (pages 277-282); Criminalisation and Unfair Treatment: the Seafarers Perspective by Proshanto K Mukherjee (pages 283-297).

the administration of those rights which can lead to *unfair treatment* of seafarers who are not at fault. David Hebden gave a presentation on the Summary of the findings from the CMI Questionnaire and Michael Chalos discussed investigative and criminal prosecution regimes operated by the authorities in respect of environmental regulation violations and their modus operandi. Colin de la Rue spoke about the prosecution of seafarers after oil spills and the relevant provisions in both UNCLOS and MARPOL and the difference between operational discharges and accidental spills. Professor Mukherjee discussed the relevant pollution regulatory regimes as well as article 230 of UNCLOS and referred to examples of seafarers being treated as scapegoats, that some states are unilaterally and blatantly violating international law, and that fundamental human rights of foreign seafarers are not being observed; examples given related to incarceration, absence of access to lawyers, deprivation of shore leave and undue harassment.

On the second day the morning session was taken up by *Places of Refuge* in which papers were given in the first session, chaired by Stuart Hetherington and in the second session delegates were invited to discuss the issues raised in a session chaired by Stuart Hetherington and Richard Shaw, Rapporteur of the IWG. The materials for the Sessions and the Report of them are in the CMI Yearbook 2005-2006[47].

In the first session Quintus van der Merwe, in an educational and entertaining presentation, spoke from the South African perspective and described his country's national contingency plan for the prevention and combating of pollution and recent examples of practices applied by SAMSA in recent casualties; Eric Van Hooydonk referred to recent developments in the EU which unlike the IMO was moving proactively in this area and in particular proposed amendments to the traffic and monitoring directive; Rosalie Balkin, Director of Legal Affairs and External Relations at the IMO spoke on *IMO and Places of Refuge*, in particular the *wait and see* approach that the IMO was taking consequent on its promulgation of Guidelines adopted in December 2003; and Richard Shaw spoke about the Draft Instrument and summarised the discussions that had ensued.

---

47 CMI Yearbook 2005 2006 Preparatory Material: Letter of the President of the CMI to MLAs (page 140); Letter of Stuart Hetherington to the President of CMI (pages 141-144) and Draft Instrument on Places of Refuge (pages 144-149); Cape Town Colloquium Introduction to Sessions by Stuart Hetherington (pages 150 to 153); The IMO Position with Respect to Places of Refuge Speaking Notes by Rosalie Balkin (pages 154-158); Report of Session on Places of Refuge by Richard Shaw (pages 159-162); Report by Stuart Hetherington (pages 163-164); and Subsequent Action: Report of Places of Refuge submitted by CMI to IMO 24 March 2006.

The report to the IMO on the work that had been done prior to and during the Cape Town Colloquium concluded with confirmation that the IWG intended to conclude its work on the draft instrument so that it might be available for future use and to explore what steps could be taken through the national associations of the CMI to expedite the implementation of the liability conventions (CLC, Fund, HNS, Bunker and ultimately Wreck), as well as whether any adaptations to the law and practice of salvage could provide greater incentives to States to assist vessels in distress.

On the final day a range of topics were discussed and the papers are in the CMI Yearbook 2005-2006, including the draft Wreck Removal Convention by Patrick Griggs; Issues of Marine Insurance[48] by John Hare[49]; Procedural Rules Relating to Limitation Conventions by Gregory Timagenis[50]; and UNCITRAL Issues of Transport Law by Stuart Beare[51].

Patrick Griggs reminded delegates of the history of the Wreck Removal Convention which had been first mooted by the IMO Legal Committee in 1974-1975 but nothing came of that and was then next raised in 1993 but work had continued sporadically thereafter. In 1994 delegations of Germany, the Netherlands, and the United Kingdom submitted a paper on the topic which argued that an international treaty on wreck removal was necessary in order to establish uniform rules for the wreck removal operations in international waters. The CMI only became actively involved in the project from 1996 in a working group under the Chairmanship of Bent Nielsen. He then looked at the principal provisions such as Article 6 on *reporting* of maritime casualties; the Convention *area* ie the EEZ, but not territorial waters; the meaning of *wreck*; *hazard* (Article 7); *warning* (Article 8) to be given; steps to be taken to mark the wreck (Article 9); rights and duties (Article 10); financial obligations (Articles 11 and 13); and time limits (Article 14). (All references to Articles being to the then draft Convention).

On *Issues of Marine Insurance* John Hare recounted the history of the IWG and its watching brief on international developments on Marine Insurance reform which according to his review had clearly stagnated after a brief surge of optimism in previous years that some reform, at least in the principal areas researched by the IWG might take place, such as duty of good faith, duty of disclosure, alteration of risk and warranties.

---

48 Pages 366 to 383.
49 Pages 386 to 392.
50 Pages 386 to 392.
51 Pages 394 to 400.

On *Rules of Procedure in Limitation Conventions* Gregory Timagenis showed in his Introduction to the Presentation of the Responses to the Questionnaire how important consistent implementation of Conventions by States is as an aid to uniformity and can lead to harmonisation and the IWG had been exploring the possibilities of the coordination and harmonisation of procedural rules of the Limitations Conventions, not only the 1976 LLMC but also the CLC 1969, 1976 and 1992 Protocols. The paper includes an analysis of the responses to the Questionnaire and a Digest of those Responses.

On *Issues of Transport Law* Stuart Beare summarised the work done by the CMI since 2001 when it handed a Draft Instrument to UNCITRAL with particular reference to electronic commerce and door to door coverage and also topics that had not originally been touched on by CMI such as Jurisdiction and Arbitration, and Freedom of Contract (that relates to Volume contracts)[52]. He concluded his report by saying that the core provisions of the UNCITRAL draft Convention largely followed the principles which had been put forward in the original CMI draft and the remaining are still to be considered in detail by the UNCITRAL Working Group.

19. Symposium Hilton Imperial Hotel Dubrovnik Croatia 10-12 May 2007

This Joint Symposium between the CMI and Croatian MLA took place alongside the beautiful and remarkable City (a UNESCO listed World Heritage site) and the sparkling waters that surround it. It was attended by 128 delegates (and 20 accompanying persons) and well organised by the President and his organising Committee headed by Igor Vio, combining opportunities to mix with old friends in wondrous surroundings, the welcome reception after a walk around the legendary walls of the City taking place within those walls and an excursion to the Konavle Region and the old town Cavtat.

Delegates were as usual welcomed by the President of the CMI and the President of the Croatian MLA, Peter Kragic. In his Welcome Message in the booklet received by delegates Peter Krajic referred to the fact that Dubrovnik, *in the history of maritime trade known under its Latin name of Ragusa with its white walls, towers and churches, shining against the sunny blue waters of the Mediterranean Sea, is like a stone sculpture of the Renaissance spirit. A perfect stage for a maritime Conference that wants to question and promote ideas.* He referred back to another booklet dating from 1568 containing *the oldest known*

52 The News Letter No. 2 May/July 2006 contains the working paper submitted by the CMI to UNCITRAL Working Group 3, being an explanatory document on the treatment of Volume contracts.

systematically written Act on marine insurance Ordo super assecuratoribus. Its origins go back to a Statute of Dubrovnik from 1272. He also noted that in the Middle Ages Dubrovnik was one of the major players in the busiest trade routes of the world, the Mediterranean Sea, and reminding delegates that the CMI held a meeting in Croatia in 1959 in the city Rijeka.

Jean-Serge Rohart, in his opening, described the choice of Dubrovnik as being made by the Executive Council of the CMI in order to take the annual Assembly meeting to newer places, rather than the cities at which they have traditionally been held. Also there were to be short working sessions and situated around a weekend. An attempt was being made to attract younger members too.

A series of Panel meetings took place. One under the chairmanship of Igor Vio on the topic of the *Maritime Law – Unification, Legislation and Implementation* which enjoyed hearing Patrick Griggs speak about the Draft Wreck Removal Convention; Ignacio Arroyo on the Implementation of the Arrest Convention; Aleksandar Brabar on The Influence of Tanker traffic on the Marine Environment of the Adriatic Sea and Igor Vio on the New Croatian Maritime Code.

In the second Panel under the Chairmanship of Petar Kragic on the topic of *Maritime Transport Law* he spoke about Issues of transport law: to regulate or not to regulate that is the question; and Stuart Beare spoke about the UNCITRAL Draft Convention the outstanding issues; Dragan Bolanca spoke about Carriage of Passengers in Croatia National Legislation and EU law; whilst Marija Pospisil Miler spoke about IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention 2002.

On the second day the third Panel discussed *Rules of Procedure in Limitation Conventions*: a new topic in the work programme of the CMI at which Francesco Berlingieri and Gregory Timagenis explained their work in this area.

The fourth Panel discussed the topic of *Places of Refuge.* Stuart Hetherington provided an Update on Places of Refuge; Chris Davis spoke on The Changing Seascape of Salvage Law and Archie Bishop on Places of Refuge Environmental salvage.

The fifth Panel discussed the *Promotion of Quality Shipping* under the Chairmanship of Karl Gombrii. He spoke about the IOPC Fund Study on Non Technical Measures to Promote Quality Shipping for Carriage of Oil by Sea and José Maria Alcántara spoke about Sharing Information on Clients, Competition Law and Practice as Key Factors for Encouraging Quality Shipping.

20. Henry Voet

On the 23 August 2007 a key figure in the Administration of the CMI over many years passed away. As Francesco Berlingieri recorded in the CMI News

letter at the time[53] he had died at the age of 93 and had divided his available time between CMI and the Association Internationale des Dispatcheurs Europeens (AIDE). That organisation had been founded by his father in 1961. He became its Honorary President. He had become a Titulary member of the CMI by 1951 and by 1955 his firm Henry Voet Genicot had become the Administrative Secretary of the CMI and he himself was made a member of the Bureau Permanent. He became the Treasurer in 1988 until 1997. He had been elected Treasurer Ad Honorem.

21. Steering Committee 2007/2008

The three Executive Councillors who formed this Committee were the two Vice Presidents, Karl Gombrii and Stuart Hetherington, and the Secretary General, Nigel Frawley. This would be an appropriate place to explain how it worked and the outcome of its deliberations that took place over 18 months.

Not surprisingly some of the matters identified at the Centenary Conference in Antwerp in 1997 were revisited by this Committee, especially that relating to subscriptions. In the course of its deliberations the Committee sent two Questionnaires to MLAs in order to have a better understanding as to how MLAs raised funds to finance their operations and managed themselves in order to assist them in considering their brief.

The Committee had first met in London on 3 December 2007 and produced a draft report for the consideration of the Executive Council at its scheduled meetings in New York on 30 April and 1 May 2007.

22. 39th Conference of the CMI Astir Palace Hotel Vouliagmeni Athens Greece 12-17 October 2008

The opening ceremony and reception took place at the Megaron, the Athens Concert Hall on Sunday, 12 October 2008 and musical entertainment was also provided.

In his welcoming speech, in the presence of the Secretary General of the IMO, Jean-Serge Rohart reminded delegates that the last CMI meeting in Greece was in 1962. Having outlined the contents of the meeting and subjects under discussion he bravely quoted a humourist who once said that: *If you had to identify, in a single word, the reason why the human race never achieves its full potential, that word is "meetings".*

---

53 CMI News Letter No 2 May/August 2007.

He gave thanks and congratulations for all their work in arranging the Conference to the President of the Hellenic MLA, its President Anthony Antapassis as well as the host Committee *animated by* John Markianos Daniolos, Deucalion Rediadis, Vassilis Vernicos and Gregory Timagenis, not least for their choice of *this brilliant Concert Hall* but *in locating the rest of the Conference in the magnificent premises of the Astir Palace in Vouliagmeni, just far enough away from the busy hubbub of down town Athens and Piraeus to entice you all to spend the whole week in restful and salutary surroundings, for the benefit of the unification of maritime law.*.

The hotel venue was idyllic, the weather was mild, the whole day cruise on Wednesday, 15 October provided a wonderful opportunity to meet with old friends, dinner on another night at the foot of the Acropolis will be remembered for years and the Gala dinner took place within the gracious Astir Palace Hotel, which was situated in a wonderful location near the sea with a yacht club nearby.

Places of Refuge

This Conference saw the completion of the work by CMI on Places of Refuge. A draft Instrument was completed. The materials made available prior to the Conference are contained in CMI Yearbook 2007-2008 Athens I[54].

A day and a half were spent discussing the topic. Initially presentations were given by the Chairman Stuart Hetherington, Lizabeth Burrell on developments in the United States and the United States Coastguard practices in relation to this topic; Eric van Hooydonk who discussed recent developments in the European Union; Franz Zoelen, the Chair of the Legal Committee of the IAPH, Andrew Bardot, representing the International Group of P&I Clubs; Fritz Stabinger representing IUMI, Archie Bishop representing the International Salvage Union, and the Rapporteur Richard Shaw who discussed the principal provisions of the Draft Instrument. The Presentations are contained in CMI Yearbook 2009 Athens II. All provided differing perspectives on the need for and what might be included in an international instrument on this topic. Considerable debate was engendered after these presentations. The text which was finally approved in the Committee sessions was supported in the Plenary session and resolved that it be submitted to the IMO Legal Committee noting that it contained options in two articles for alternative provisions to be adopted in any text which that Committee may consider appropriate at some future occasion (16 delegations

54 Introduction by Stuart Hetherington (pages 126-127); Draft instrument (pages 128-136); Report to the Executive Council Meeting November 2006 on the third Questionnaire (pages 137-141); United States Coastguard Places of Refuge Policy (pages 142-163); United States National Response Team "Guidelines for Places of Refuge Decision Making" (pages 164-183).

supported the instrument, 10 voted against, with 2 abstentions). The final Report to the IMO and the Draft Instrument was submitted to the IMO on 15 January 2009. The Conference Documents and Reports of the sessions of the Athens Conference dealing with these topics can be found in Yearbook 2009 Athens II[55].

Summary of principal provisions in Draft Instrument on Places of Refuge.

Article 3 of the Convention contains a number of options as to the exceptions to be applied to what is stated at the commencement, that is, that *any competent authority shall permit access to a place of refuge by a ship in need of assistance when requested*.

Option 1 contained as an exclusion that the competent authority could deny access, following an assessment which on reasonable grounds establishes that the condition of the ship is such that it and/or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused but also said that the competent authority shall not deny access to a place of refuge on the grounds that the shipowner fails to provide an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security.

Option 2 provides an exception to the primary obligation in Article 3 if following assessment and having regard to the following factors the issue of whether the condition of the ship is such that it or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused, and the existence or availability of an insurance certificate, letter of guarantee or other financial security but the absence of such insurance certificate, letter of guarantee or other financial security shall not relieve the competent authority from the obligation to carry out the assessment, and is not itself sufficient reason for a competent authority to refuse to grant access to a place of refuge by a ship in distress, and the requesting of such certificate, or letter of guarantee or other financial security shall not lead to a delay in accommodating a ship in need of assistance.

---

55 United States National Response Team "Guidelines for Places of Refuge Decision Making" (pages 164-183); Annex 1: Policies of the United States Coast Guard and National Response Team Lizabeth L Burrell (pages 163-180); Annex 2: An Instrument on Places of Refuge from a Ports' Perspective Frans van Zoelen (pages 181-195); Annex 3: Places of Refuge for Ships in Distress - the P&I Insurer's Perspective by Andrew Bardot (pages 196-200); Annex 4: Places of Refuge by Archie Bishop (pages 201-203); Annex 5: Places of Refuge by Fritz Stabinger (pages 204-207); Annex 6: Notes on Clauses of Draft Instrument on Places of Refuge by Richard Shaw (pages 208-211); Annex 7: Submission of Report and Instrument to IMO by Richard Shaw (pages 212-226); Resolution adopted by the 39th CMI Conference in connection with the Draft Instrument on Places of Refuge in Athens 17 October 2008 (page 227).

Option 3 would permit denial of access to a place of refuge in a situation in which following an assessment which on reasonable grounds establishes that the condition of the ship is such that it or its cargo is likely to pose a greater risk if permission to enter a place of refuge is granted than if such a request is refused, or on the grounds that the shipowner fails to provide an insurance certificate, or a letter of guarantee or other financial security in respect of such reasonably anticipated liabilities that it has identified in its assessment.

Article 4 provides immunity from liability to a competent authority where it reasonably grants access to a place of refuge and loss or damage is caused to the ship, its cargo or other third parties or their property, the competent authority should not have any liability arising from its decision to grant access.

Article 5 provides that a competent authority that refuses to grant access to a place of refuge shall have a liability to another State, the shipowner, the salvor, the cargo owner or any other party that prove that it suffered loss or damage by reason of such refusal for the loss or damage occasioned to it or them, unless it is able to establish that it acted reasonably in refusing such access.

Article 6 provides that, in ascertaining whether a State or competent authority has acted reasonably, courts shall take into account all the circumstances which were known (or ought to have been known) to the competent authority at the relevant time having regard, inter alia, to the assessment made by the competent authority.

Article 7 identifies various options as to the form of the letter of guarantee that could be acceptable.

Article 8 directs States to draw up plans to accommodate ships in need of assistance in appropriate places under their jurisdiction around their coasts which should contain the necessary arrangements and procedures to take into account operational and environmental constraints to ensure that ships in need of assistance may immediately go to a place of refuge, subject to authorisation by the competent authority.

Article 9 provides States designate the competent authority to whom a request from a ship in need of assistance for admission to a place of refuge should be made[56].

Although the IMO Legal Committee determined in April 2005 that although this topic was important and needed to be kept under review it did not warrant the drafting of an International Convention the Executive Council of the CMI decided that in view of all the research, discussion and work that had been done

---

56 There is also an excellent "Overview of the Draft Instrument on Places of Refuge" by Rapporteur Richard Shaw in CMI News Letter No 1 January/April 2009.

into this topic in many forums around the world, including CMI, it would seek to draft a frame work document.

The papers for the Athens Conference in October 2008 (including an Introduction by the Chairman, papers by Liz Burrell, Frans van Zoelen, Andrew Bardot, Archie Bishop, Fritz Stabinger, the responses of MLAs to the third Questionnaire and the CMI's final Report to the IMO Legal Committee, attaching the Draft Instrument which by Resolution of the Plenary meeting and the Assembly meeting were approved on 17 October 2008) can be found in the CMI Yearbooks[57].

Significant features of the debate that took place over the 8 years of the existence of this IWG were the following:

- The International Group of P&I Clubs (whose members it was sought to benefit) did not throw its weight behind CMI's discussions. The only explanation that could be obtained for this decision was that the International Group of P&I Clubs did not want a further potential convention to distract from ratification of what it regarded as the framework liability and compensation Conventions, such as the CLC, Bunker, Wreck and HNS Conventions.
- The second feature was the change of heart of the IAPH once it became clear that any instrument that CMI might produce would place responsibility on States to carry out as thorough and comprehensive an investigation of the problems and risks posed by the stricken ship as possible before making their decision to refuse entry of the ship, especially where a financial burden might be placed on a State which failed to comply with its responsibilities in that regard.
- The third surprising feature in the course of the CMI IWG's work was the decision made by the IMO not to consider developing any further regulatory intervention beyond the *Guidelines* which it had promulgated.

As a footnote to this topic, it was noticeable in subsequent years that there have been subsequent incidents when States did not carry out detailed investigations and/or refused access to a safe haven to stricken ships in a timely fashion.

A further review of the draft instrument on Places of Refuge by Richard Shaw can be found in the CMI News Letter[58].

---

57 Athens I 2007-2008 at pages 126-183 and Athens II 2009 at pages 158-227.

58 CMI News Letter No 1 January/April 2009.

Procedural Rules relating to Limitation of Liability in Maritime Law

Running simultaneously with Places of Refuge on the first two days of the Conference were sessions on Procedural Rules relating to Limitation of Liability in Maritime Law, Chaired by Gregory Timagenis with Helen Noble as Rapporteur. Materials available to delegates prior to the Conference are in CMI Yearbook 20072008 Athens I[59].

Additional materials for the Conference are in CMI Yearbook 2009 Athens II[60].

UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

On the afternoon of the second day the sessions were devoted to this topic The papers made available prior to the Conference are in CMI Yearbook 2007-2008 Athens I[61].

The papers presented at the Conference are in CMI Yearbook 2009 Athens II[62].

There were two sessions on the second day of the Conference respectively described as Overview of the Convention Chaired by Stuart Beare at which Kate Lannan, the UNCITRAL representative, discussed the Background to the Convention and the Way Forward; Michael Sturley identified Changes from the

---

59 Draft Guidelines February 2008 (pages 186-220); Report on the ISC's first meeting (Dubrovnik 12 May 2007) (pages 221-223); Report on the ISC's second meeting (Paris 13 14 September 2007) (page 224); Letter to the MLAs (26 February 2008) (pages 225-227); Chairman's report on additional issues (26 February 2008) (pages 228-233); Memorandum of Måns Jacobsson (6 February 2008) (pages 234-239); Comments by MLAs Japan; and Republic of Korea (pages 240-253); Additional documents contained in Yearbook 2009 Athens II.

60 Letter of Gregory Timagenis to MLAs dated 1 October 2008 attaching Draft Guidelines and a Digest of the Comments of MLAs (pages 124-150) and Remarks of the Danish, Norwegian and Swedish MLAs (pages 230-236); Memorandum of the Canadian MLA (pages 237-240) and the Resolution adopted by the Conference on 17 October 2008 together with the Guidelines there referred to (pages 241-249).

61 UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Changes to Existing Law by Michael Sturley (pages 254-263); The Civil Law Perspective by Philippe Delebecque (pages 264-276); Introduction by the Chairman Tomatako Fujita (pages 277-278); Carrier's Obligations and Liabilities by Francesco Berlingieri (pages 279-286); Convention Liability and Limits of Liability by Kofi Mbiah (pages 287-299); Shippers Obligations and Liability by Ingerborg Olebakken (pages 300-306).

62 A brief history of the involvement of the CMI (pages 252-254); Scope of Application, Freedom of Contract, by Hannu Honka (pages 255-270); Overview of the Convention the UNCITRAL Perspective by Kate Lannan (pages 271-276); UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, by Jan Ramberg (pages 277-281); Shipowner's View on the UNCITRAL Convention on Contracts of International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Summary and Speech by Knud Pontoppidan (pages 282-291); Speech by the President of the Union of Greek Shipowners, Mr Nicos D. Efthymiou (pages 292-295); the New Elements the Facilitation of Electronic Commerce by Johanne Gauthier (pages 296-300); Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules by Gertjan van der Ziel (pages 301-313); Report of the Discussions and Resolutions (pages 314-315).

Existing Regimes; Professor Hannu Honka discussed the Scope of Application of Volume Contracts and Philippe Delebecque discussed the Civil law perspective on the Draft Convention; the second panel discussed *Industry and the Clubs Speak* chaired by Francesco Berlingieri and addressed by Knud Pontoppidan, Executive Vice President of AP MøllerMærsk, Nicos Efthimiou, President of the Union of Greek Shipowners, Jan Ramberg, FIATA's representative, and Hugh Hurst of the International Group of P&I Clubs.

On the fourth day of the Conference there were two further Sessions. The first described as the Balance of Risk chaired by Tomotaka Fujita at which Professor Berlingieri spoke on Carriers obligations and liabilities; Kofi Mbiah spoke on Convention Liability and Limits of Liability; and Ingeborg Olebakken spoke on Shippers' Obligations and Liabilities. The final session entitled New Elements was chaired by Michael Sturley and was addressed by Johanne Gauthier on the Facilitation of Commerce in the Convention; Gertjan van der Ziel on Door to Door.

Other sessions of the Conference discussed the varied topics of *Non Technical Measures to Promote Quality Shipping,* which was chaired by Karl Gombrii with Nigel Carden, and Richard Shaw, Rapporteur. Karl Gombrii's paper explains the significance of this topic. The 1980s in particular, had been an era in which sub-standard shipping had caused international regulatory bodies great concern. Steps had been taken to improve the technical side of ship operations (reflected in SOLAS and MARPOL Conventions). The human factor side had also been recognised (STCW Convention). Notwithstanding these matters, there were still major casualties such as the *Braer*, *Exxon Valdez* and other casualties. The focus then turned to management systems and the failure to meet required minimum standards (ISM Code – International Safety Management Code). Enquiries identified that there was a proliferation of information gathering which was not necessarily available to all parties (Classification Societies, Flag States, Port States and to some extent Coastal States). Since 1992 the IOPC Fund had been turning its attention to these issues. Consideration had been given to whether it was necessary to amend the CLC Convention. This did not find sufficient support so the 1992 Fund Assembly established the working group to develop proposals in respect of non-technical measures and guidelines for contracting States in the industry in order to promote quality shipping. Issues discussed were the feasibility and impact of differentiated insurance rates and premiums to encourage quality shipping, possible measures for denial or withdrawal of insurance cover in order to improve the safe transport of oil and the factors that prevent the sharing of information between marine insurers and efforts to develop a common policy or other measures that would facilitate such sharing of information. In relation to the third issue an invitation was extended to the CMI to undertake a study with the following aims: to allow, require, prevent

marine insurers and other business endeavours from sharing information on clients, including national legislation and practices, and to identify whether competition law and practices take into consideration the need for taking measures to encourage quality shipping for the transportation of oil. It was determined that the CMI should focus solely on the difficulties, if any, faced by hull underwriters. A Questionnaire was sent out to MLAs. Part of the CMI's work also considered the possibility of Flag States withdrawing a CLC certificate if it had indications that the quality was less than satisfactory and the introduction of economic incentives such as reduced port tariffs and fewer ship inspections of quality shipping representatives. None of those proposals gathered sufficient support within the working group. By the time of the Athens Conference the 1992 IOPC Fund seemed to have lost interest in the topic for the time being. What, however, emerged from the Questionnaire to MLAs was that competition law, data protection law and the law of defamation were dealt with very differently in the nine States whose MLAs had responded to the Questionnaire.

In another session, Patrick Griggs spoke on *Charterers' Rights of Limitation*. In his paper he identified the issues that had arisen in the two English decisions of the *Aegean Sea* (1998) 2 Lloyds Rep 39 in which Thomas J had held that a charterer could not limit its liability against a claim made by the owner, which decision was followed by Steele J in the *CMA Djakarta* (2004) 1 Lloyds Rep 460 in which an indemnity claim by a shipowner against a charterer for damage to the ship itself could not be the subject of limitation but the Court of Appeal held that a charterer could limit liability provided it could establish that the claim being brought against it was within Article 2, and an indemnity for a cargo claim that fell within Article 2 could be the subject of limitation by the charterer.

Henry Li spoke on the *International Recognition of the Judicial Sale of Ships*; Måns Jacobsson spoke on the *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996*; Nigel Frawley spoke on the *Draft Convention on Recycling of Ships*[63].

Francesco Berlingieri and Anthony Antapassis spoke on the *Implementation and Interpretation of International Conventions*. Materials for this session are in CMI Yearbook 20072008 Athens I[64].

In a revealing full page article published in Lloyds List on 15 October 2008,

---

63 Draft Convention on Recycling of Ships CMI Yearbook 2007 2008 Athens 1: Summary of the Chairman Nigel Frawley (page 368); Summary of Presentation by Charlotte Breide (page 369); Summary of Presentation by Michael Stockwood (page 370).

64 CMI Yearbook 2007 2008 Athens: Implementation and Interpretation of International Conventions - Introduction by Anthony Antapassis and Francesco Berlingieri (pages 308 313); Annex I:

Jean-Serge Rohart spoke about his Presidency and the CMI. In the interview he revealed that he had enjoyed his four years as President but welcomed the opportunity to return to full time legal practice. He referred to the fact that he had sought to travel as much as possible to visit MLAs. He identified his encouragement of young lawyers in the participation of the work of the CMI and the greater involvement of the MLAs of Korea (1978) and China (1988) in the work of the CMI as important. He had commented to the writer that *The CMI is not a place of power. It is not a governing body. It is just a tool, a gathering of experts, bringing their knowledge, talent and experience for the benefit of international organisations and, particularly, of the IMO.* The author went on to explain the readiness of lawyers and others like himself to work for the public good via the CMI. He noted that it is an organisation that provides learning opportunities for those who seek them and ultimately recognition of their expertise in the international maritime community. *They learn about the maritime law of other countries than their own and are able to make comparisons between the legislative provisions of different countries* he said, *before putting their knowledge to work in the drafting of new international instruments through their work in the CMI's working groups and sub-committees and, finally, its plenary Conference sessions.* He acknowledged, nevertheless, that there is a club-like atmosphere in the organisation, which apparently is not displeasing. Its work depends heavily on personal relationships, *like in a club*, he said, adding perhaps a little mysteriously: *people know how to recognise each other.* The author also quoted Jean-Serge Rohart as saying *Our strength, our modernity is based on our tradition. We have a tradition of 110 years of intense intellectual work without having been tempted to exercise any sort of political influence.*

23. Review of the Salvage Convention December 2008

In December 2008 Archie Bishop, former senior partner of Holman Fenwick & Willan, and highly respected casualty and salvage lawyer, as well as legal adviser to the International Salvage Union (ISU), approached the CMI with the suggestion that it would be timely to review the Salvage Convention 1988 which was approaching its 20th birthday. An IWG was set up in 2009 under the Chairmanship of Stuart Hetherington, Diego Chami (Rapporteur) Archie Bishop, Mans Jacobsson, and Jorge Radovich.

In the time honoured fashion a Questionnaire was sent to MLAs in July

---

Questionnaire on the Implementation of International Conventions (page 314); Annex II: Analysis of the Provisions of the Draft International Convention on the Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea that refer to domestic laws (pages 315 319); Annex III: A Short Analysis of Certain Rules on the International Convention of Maritime Liens and Mortgages 1993 (pages 320-332).

2009 and an IWG meeting held in London in September 2009 by which time 7 responses had been received from MLAs. A Discussion Paper was prepared by the Chairman in advance of an International SubCommittee meeting in May 2010 in London by which time a further seven MLA responses had been received.

The Discussion Paper including summaries of the responses to the Questionnaire can be found in CMI Yearbook[65]. The Discussion Paper recalls that CMI had set up an IWG, chaired by Professor Selvig in 1979 and it had drafted a Salvage Convention for the consideration of the CMI at its Conference in Montreal in 1981 to replace the 1910 Salvage Convention. A draft text had been approved and submitted to the IMCO (which changed its name to IMO in 1982). In the course of his work Professor Selvig had prepared a *Report on the Revision of the Law of Salvage* in 1980. In it he canvassed a concept which was described as *liability salvage*, whereby in order to facilitate the viability of salvage salvors might be compensated in respect of benefits conferred on a shipowner in the salvage operations by the reduction in their potential liabilities to third parties. Typically envisaged were activities that prevented damage to the environment.

The Convention which was adopted in 1989 and which came into force in 1995 was the result of a compromise of these suggestions.

Salvage interests were complaining about the operation and interpretation of Salvage Convention Articles 13.1 (b), which identified as a criteria to be taken into consideration when fixing a salvage reward *the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment*, and Article 14 which allowed *special compensation to salvors* where a salvor *has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under Article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.*

Essentially, it was suggested by salvors, that these provisions were not benefitting the salvors in a way which made them fit for purpose twenty years after they were agreed. They pointed in particular to the greater significance being required in all salvage operations at the present time of protection of the marine and ecological environment; the enlarged scope of responsibility of the salvors both at common law for negligence and criminal prosecution arising from the conduct of their activities; the absence of incentives to invest in research, training, manpower and equipment for the benefit of the environment,

65 CMI Yearbook 2010 pages 384-456.

and Article 13.1(b) was ineffective as any significant uplift by reason that that provision was still limited to the value of the ship. As far as Article 14 was concerned it was said that it had proved to be expensive and time consuming to operate, uncertain in outcome and a deterrent to the salvor rather than an incentive. The necessity to prove that on a balance of probabilities damage would have been occasioned to the environment but for the salvage services being particularly onerous.

The *last straw* according to some being the House of Lords' interpretation of Article 14 in the *Nagasaki Spirit*[66] in which no element of profit was permitted in the calculations under Article 14.3. It had been replaced in 1999 by the industry led SCOPIC agreement.

Archie Bishop therefore proposed to the IWG that a new award be drafted into the Salvage Convention by way of an *environmental award for prevention or minimising oil pollution*. This had distinct similarities to what Professor Selvig and his earlier IWG had initially discussed and which had been termed *liability salvage*.

24. Colloquium including Rotterdam Rules Signing Ceremony Rotterdam Holland 20-23 September 2009

The Colloquium commenced with a Welcoming Reception and Buffet at the Rotterdam City Hall on Sunday 20 September. On the Monday there were welcome addresses by the Minister of Justice of the Netherlands, by Renaud Sorieul, Secretary of UNCITRAL and CMI President, Karl Gombrii. That evening there was an official dinner at the Saint Laurens Church. On Tuesday 22 September there was a presentation on Rotterdam World Port World City at the New Luxor Theatre, followed by Saluting the Flags at the Flag Parade, then a cruise through the Port of Rotterdam on a paddle steamer including lunch and then a reception at the Maritime Museum. On Wednesday the signing ceremony of the Rotterdam Rules took place at the Van Nelle Design Factory followed by an international press conference and an official lunch. The Assembly of the CMI took place later that afternoon. Contemporaneously with the Assembly meeting was a meeting for Young CMI with keynote speakers, Yingying Zou, Manuel Fernandes, PierreJean Bordahandy, Fiona Gavin and Jolien Kruit. The previous evening the Young CMI programme had met socially.

In its press announcement, UNCITRAL said that the current draft Convention:

---

66 (1997) 1 Lloyds Rep. 323.

Aims to create a modern and uniform law concerning the international carriage of goods which include an international sea leg, but which is not limited to port to port carriage of goods. In addition to providing for modern door to door container transport, there are many innovative features contained in the draft convention, including provisions allowing for electronic transport records, and other more technical features to fill the perceived gaps in existing transport regimes. It is expected that harmonisation and modernisation of the legal regime in this area, which in many countries dates back to the 1920s or earlier, will lead to an overall reduction in transaction costs, increased predictability when problems are encountered, and greater commercial confidence when doing business internationally.

This is an extensive re write of the law in this area. It is of note that the original Hague Rules, comprised 9 articles, the Hamburg Rules contained 26 articles and the UNCITRAL Convention comprises 96 articles. It is a mammoth document for those used to dealing with a relatively simple text.

25. Summary of the major provisions of the Rotterdam Rules with reference to any differences between this Convention and its predecessors

Tackle to Tackle

As has already been mentioned, one of the aims is to extend the regime to which it applies from tackle to tackle, as it was under the Hague Rules, from the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading to the similar time at the port of discharge, as under the Hamburg Rules.

This is accomplished in article 12 of the Convention, which provides that the period of responsibility of the carrier *begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered*. It will be appreciated that this instantly brings to the fore a new description which is not found in either of the previous regimes, that of the *performing party*. Such a person is defined in article 1, paragraph 6, as meaning:

A person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

That definition goes on to confirm that a *performing party* is not anyone who is retained by a shipper or consignee.

Obligations of Carrier

In so far as the obligations of the carrier are concerned, much of the wording of the Hague Rules, which has of course been the subject of considerable judicial interpretation, has been retained. For example, in article 13, paragraph 1, the carrier, during the period of responsibility under article 12, is required to:

> *properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.*

The words *receive* and *deliver* are of course new to the Hague Rules regime.

Pursuant to article 13, paragraph 2, the parties are at liberty to agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper or consignee, but such an agreement is to be referred to in the *Contract particulars*, which expression is defined in article 1, paragraph 23, as meaning:

> *any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.*

Transport document is defined in paragraph 14 of article 1 as meaning:

> *a document issued under a contract of carriage by the carrier or a performing party that satisfies one or both of the following conditions:*
>
> *(a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; or*
>
> *(b) Evidences or contains a contract of carriage.*

Contract of carriage is itself identified in paragraph 1 of article 1 as meaning:

> *a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea (emphasis added) and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.*

UNCITRAL came under attack when it commenced this work from its related United Nations body, UNCTAD, which has the responsibility for some of the land based Conventions (CMR for road, CIM for rail). This definition is no doubt there to ensure that it is not seen to be treading on the toes of those other regimes. This has led some commentators to be critical, on the one hand on the basis that it is principally a maritime Convention drafted by CMI, and on the other, it potentially leaves room for arguments as to which regime is to apply where there is overlap (article 82 seeks to resolve that issue).

Article 14 also contains familiar provisions with significant additions. It provides that the carrier is bound before, at the beginning of and during the

voyage by sea to exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly crew, equip and supply the ship and make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, including any containers supplied by the carrier, in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation. (Interestingly, the words *refrigerating* and *cool chambers* have been deleted from the Hague Rules wording). Thus the carrier is required to maintain the seaworthiness of the vessel, properly crew, equip, supply the ship and keep the holds fit and safe for the cargo throughout the voyage.

Liability Regime

The carrier's liability is dealt with in article 17. It is framed in a slightly different fashion to the Hague Rules but much of the language of article 4 in the Hague Rules is reproduced. Paragraph 1 of article 17 is different however. It provides as follows:

> *The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay and delivery, if the claimant proves that the loss, damage or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it, took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4. (articles 11 to 16).*

Paragraph 2 of article 17 is also framed in slightly different language to article 4 Rule 2 of the Hague Rules, which commences with the words *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from...* Paragraph 2 of article 17 reads:

> *The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.*

Paragraph 3 of article 17 provides an alternative source of relief for the carrier. (It would seem that in proving one of the events to which reference will be made in paragraph 3 of article 17, a carrier would inevitably bring itself within paragraph 2 of article 17). It is paragraph 3 which reproduces in large part the exclusions of liability contained within article 4 Rule 2, the familiar list of exceptions. The list of exceptions does not include nautical fault (article 4 Rule 2(a) of the Hague Rules).

It does however include Act of God, perils of the sea, war, quarantine restrictions or governmental acts, strikes, latent defects not discoverable by due diligence, act or omission of the shipper, wastage in bulk or weight, or

any other loss arising from an inherent defect, quality or vice of the goods, insufficiency or defective condition of packing, saving or attempting to save life at sea, reasonable measures to save or to attempt to save property at sea, reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment and acts of the carrier and pursuant to the powers conferred by articles 15 and 16 (they relate to the taking of measures where goods are a danger to persons, property or the environment or sacrificing goods at sea when it is made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure).

In addition, fire has been retained but without the proviso that was in article 4 Rule 2(b) of the Hague Rules *unless caused by the actual fault or privity of the carrier*, presumably because of what is contained in paragraph 4 of article 17, which goes on to provide that the carrier remains liable if the Claimant proves that the fault of the carrier, or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies.

Also, in accordance with paragraph 5(a) of article 17, the carrier remains liable if:

> *(a) The claimant proves that the loss, damage or delay was or was probably caused by or contributed to by:*
> *(i) the unseaworthiness of the ship*
> *(ii) the improper crewing, equipping and supplying of the ship or*
> *(iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried (including any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried) were not fit and safe for reception, carriage and preservation of the goods; and*
> *(b) the carrier is unable to prove either that:*
> *(i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5(a) of this article caused the loss, damage or delay; or*
> *(ii) that it complied with its obligations to exercise due diligence under article 14.*

Under paragraph 6 of article 17, it is provided that when the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, it is liable for only that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to the article.

Thus it will be seen that the *ping pong* effect of the burden of proof is alive and well, deriving in part from the judgment of Lord Esher in the *Glendarroch*[67], but now

67 (1894) P 226 at 231.

overruled and criticised by Lord Sumption in the Supreme Court in the *Volcafe* case[68].

It had been well accepted that if goods have been damaged during the tackle to tackle period and the consignee/plaintiff tenders a bill of lading and proves the damage, the burden of proof is placed on the carrier to bring itself within one of the exclusions in article 4 rule 2, and thereafter, the consignee/plaintiff may wish to adduce evidence that the carrier is disentitled from relying on any of those provisions by reason of its negligence or failure to exercise due diligence under article 3 to make the ship seaworthy. Those same evidentiary burdens would seem to apply under the Convention.

Paragraph 1 of article 17 seeks to preserve that position of presumed fault by the carrier, where it is established that the loss and damage took place during the carrier's period of responsibility. This was explicitly set out in article 5 of the Hamburg Rules. The difference between the Hamburg Rules and article 17 is really the inclusion of the words *if the Claimant proves* etc. Hamburg referred simply to: *if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place…* without specifying who needed to prove it.

Article 18 is headed *Liability of the carrier for other persons*. It confirms that the carrier is liable for the breach of its obligations caused by the acts or omissions of any performing party, the master or crew of the ship, employees or agents of the carrier or a performing party or any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

There are provisions dealing with the liability of *Maritime performing parties*, who are separately defined in article 1, paragraph 7. Article 19 deals with the liability of maritime performing parties.

Delay

Another change from the Hague Rules regime, is the inclusion in article 21 of a definition for *delay* which is somewhat more restrictive than the Hamburg Rules provision. That contained a definition in article 5, paragraph 2, which referred to a time expressly agreed upon or in the absence of such agreement, the time *which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.*

Article 21 of the Convention reads:

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of

68 (2019) 1 Lloyds Rep. 21.

destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Article 17 expressly provides that the carrier *is liable for loss or damage to the goods, as well as for delay in delivery...*, which is unlike the Hague Rules, which only expressly refers to loss or damage to goods and there are arguments as to whether or not they encompassed loss to a shipper or a consignee brought about by delay.

Notice of Loss

The provisions dealing with Notice of Loss will not be unfamiliar to those experienced in the current regime. However, the period of three days in article 3 Rule 6 of the Hague Rules for the giving of notice where damage was not apparent at the time of delivery has been extended to seven days under article 23, paragraph 1. Such notice is not required however, where the loss or damage has been ascertained in a joint inspection of the goods (article 23, paragraph 3). There is a special 21 day period within which notice is required to be given where a claim for loss due to delay is made (article 23, paragraph 4).

Time Bar and Identification of Carrier

Time for suit is covered in article 62, and the current one year period has been extended to two years in paragraph 1. That period may however be extended by the person against whom a claim is made at any time during the running of the period (article 63); and an action for indemnity may be instituted after the expiration of the period, provided it is done within the time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted or within 90 days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled a claim or been served with a process in an action against itself earlier (article 64).

There is also a further time provision (article 65) which is related to articles 36 and 37, which are new provisions. Article 36 specifies what is required to be inserted in a transport document or electronic transport record. Amongst that information is included the *name and address of the carrier* (article 36, paragraph 2(b)).

Article 37 makes ineffective anything else in the transport document which is inconsistent with the identification of the carrier in the contract particulars (paragraph 1). Pursuant to paragraph 2 of article 37, it is provided that if no one is identified as the carrier, as required under article 36, but the contract particulars do identify a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter and it identifies the bareboat charterer and its address, in which case the bareboat charterer is to

be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address (the same applies to the bareboat charterer). None of the above prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of article 37 is the carrier.

Article 38 requires a transport document to be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

Returning to the time limitation provisions, as related to article 37, it is provided that an action against a bareboat charterer or the person identified as the carrier under article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the two year period, provided it is within the later of either the time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted or 90 days after the carrier has been identified or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier (article 65).

Jurisdiction

Article 74 provides that the provisions on Jurisdiction are only binding on States if they declare in accordance with article 91 that they wish to be bound by them. Unless the contract of carriage has an exclusive choice of court agreement, proceedings against the carrier may be instituted, pursuant to article 66 (a): in a court which is either in the domicile of the carrier, the place of receipt agreed in the contract of carriage, the place of delivery agreed in the contract of carriage or the port where the goods are initially loaded on the ship or the port where the goods are finally discharged from the ship. Under article 66(b) they can be instituted in a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding a claim against the carrier that may arise under the Convention.

However exclusive choice of court agreements under article 66 (b) can only be entered into provided they are contained in a volume contract and there are specific provisions dealing with what such contracts are required to state. It is provided in article 67, paragraph 2, that a person who is not a party to a volume contract is only bound in certain circumstances, including that it is given *timely and adequate notice of the court where the action shall be brought*. It will be interesting to see how that provision is interpreted. For example will it be sufficient if the bill of lading simply states that information and the person concerned has received a copy of the bill?

Arbitration

There are also new provisions dealing with arbitration. They are contained in articles 75 to 78, but article 78 specifies that those provisions will only be

binding on contracting States that declare, in accordance with article 91, that they will be bound by them (ie this is also an opt in provision).

The scheme of the provisions dealing with arbitration is the same as for jurisdiction and permits arbitration proceedings, at the option of the person asserting a claim against the carrier, to take place at any place designated for that purpose in the arbitration agreement or any place situated in a State where any of the following places is located: the domicile of the carrier, the place of receipt agreed in the contract of carriage, the place of delivery agreed in the contract of carriage or the port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship (article 75, paragraph 2).

However, article 75, paragraph 3, provides that the designation of the place of arbitration in the agreement is binding on the parties if it is contained in a volume contract that contains certain provisions.

Article 75, paragraph 4, is somewhat differently worded from what it might be assumed is intended to be its equivalent provision relating to jurisdiction in article 67, paragraph 2. Article 75, paragraph 4, says:

> *When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:*
>
> *(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2(b) of this article;*
>
> *(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;*
>
> *(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and*
>
> *(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.*

Live Animals

Article 81 reflects the current position under the Hague Rules in so far as *live animals* are concerned, and provides that the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party in relation to such cargo unless *the claimant proves that the loss of or damage to the goods or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, or of a maritime performing party done recklessly and with knowledge that such loss or damage, or that the loss due to delay, would probably result.*

Special Circumstances

Article 81 also seeks to reflect the final paragraph of article 6 in the Hague Rules and permits a special regime to apply where:

> *The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.*

Electronic Documentation

The use of electronic transport documents has obviously taken place since the Hague, Hague Visby and even Hamburg Rules regimes were agreed. Article 8 of the Convention recognises that anything that is required under the Convention to be in or on a transport document may be recorded in an *electronic transport record* which like *electronic communication* is defined in article 1, paragraphs 18 and 17 respectively.

They provide as follows:

> *17: "Electronic Communication" means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.*
>
> *18: "Electronic Transport Record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier or performing party, including information logically associated with the electronic transport record by attachment or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier or a performing party, so as to become part of the electronic transport record that:*
>
> *(i) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and*
>
> *(ii) Evidences or contains a contract of carriage.*

Article 9 then goes on to identify the procedures for the use of negotiable electronic transport records and article 10, the replacement of a negotiable transport document by a negotiable transport record or the electronic equivalent of a non negotiable transport document that requires surrender.

Articles 50 to 56 (Chapter 10) are also new and relate to electronic documents. They deal with the *rights of the controlling party*. That term is defined in

paragraph 13 of article 1 as meaning *the person, that pursuant to article 51, is entitled to exercise the right of control* and *right of control* is defined in paragraph 12 of article 1 as meaning *the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with Chapter 10.*

Article 50 limits the right of control to giving or modifying instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage, the right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call, or in respect of inland carriage, any place en route; and the right to replace the consignee by another person including the controlling party.

Pursuant to article 51 paragraph 1 (a) the shipper is in general the controlling party, and when a non negotiable transport document is issued that indicates it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods the shipper is also deemed to be the controlling party, (article 51 paragraph 2) but may transfer the right of control. When a negotiable transport document is issued the holder is the controlling party (article 51 paragraph 3).

The transfer of rights provisions are also new. They confirm in article 57, paragraph 1, that when a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person and also, in article 58, makes it clear that a holder (which term is defined in paragraph 10 of article 1, as being a person that is in possession of a negotiable transport document, and if the document is an order document, it is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed, or if the document is a blank endorsed order document or bearer document is the bearer thereof) that is not the shipper and does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

Limits of Liability

This introduces new amounts to which the carrier is entitled to limits its liability. It goes beyond the Hamburg limits and specifies a limit to the carrier's liability of 875 units of account (40 more than under the Hamburg Rules) per package or shipping unit or 3.0 units of account per kilogram for gross weight of the goods (.5 of a unit more than the Hamburg Rules) (article 59).

The limit for the amount that can be recovered for delay is two and a half times the freight on the goods delayed, and the total amount that can be recovered under articles 59 and 60 and is no more than for the total loss of the goods.

The right to limit is lost in similar circumstances to that under the Hague and Hamburg regimes (ie where there has been a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intention to cause such loss or recklessly, and with knowledge that such loss would probably result (article 61).

Deck Carriage

Deck carriage is covered by article 25, which provides that goods may be carried on deck only if:

> *(a) Such carriage is required by law*
> *(b) They are carried in or on containers on decks that are specially fitted to carry such containers; or*
> *(c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage or the customs, usages, and practices of the trade in question.*

Where sub paragraphs 1(a) or (c) apply, the carrier is not liable for the loss of or damage to such goods or delay in their delivery *caused by the special risks involved in their carriage on deck* (article 25 paragraph 2).

Where, however, goods are carried on deck in situations other than those identified in paragraph 1 of article 25, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck and is not entitled to rely on any of the defences (ie the listed exceptions) contained in article 17.

Paragraph 4 of article 25 provides that the carrier cannot invoke subparagraph 1(c) of article 25 against a third party that has acquired a negotiable transport document or negotiable electronic transport record in good faith *unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.*

Paragraph 5 of article 25 provides that the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage or delay resulted from their carriage on deck, where the carrier and shipper have expressly agreed that the goods would be carried under deck.

Shipper's Liability

There are some significant provisions dealing with the basis of the shipper's liability to the carrier in Chapter 7, articles 27-34. The current regime has very little to say about the duties and obligations of shippers. Article 3, Rule 5 of the Hague Rules, deems the shipper to have guaranteed the accuracy of the information that it supplies in relation to the goods and contains a right of indemnity by the carrier against the shipper arising from any loss, damage or expense that it suffers as a result of inaccuracies in those particulars. It is that sort of information which will be required to be given under article 28, which provides that:

> *The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage*

of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

Article 28 requires that the carrier and the shipper cooperate in providing information and instructions and article 29 says:

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary

a) for the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party...

Under article 30 there is a general provision in paragraph 1 that makes the shipper liable for loss and damage sustained by the carrier if the carrier proves that it was caused by a breach of the shipper's obligations under the Convention. One of those obligations is contained in article 31 paragraph 1, and that is to provide accurate information for the compilation of the contract particulars, such as are required under article 36 (Contract particulars).

Paragraph 2 of article 31 replicates the position under article 3 rule 5 in the current regime, whereby the shipper is deemed to have guaranteed the accuracy of the particulars.

Article 32 contains *Special rules on dangerous goods*. They provide that:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

The current provisions in article 4 rule 6 of the Hague Rules are not as explicit. They simply provide:

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge

be landed in any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent should become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed in any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

The provisions on dangerous cargo surprisingly do not replicate the right given to the carrier under the present regime to discharge or destroy or render innocuous where the carrier has not consented to carry them, although articles 15 and 16 provide the carrier with sufficient rights in that regard.

Article 33 makes a documentary shipper subject to the same liabilities as a shipper. A documentary shipper is defined in article 1 paragraph 9 as meaning a person who accepts to be named as *shipper* in the transport document or electronic transport record. Article 34 makes the shipper liable for the acts of anyone to whom it has entrusted the performance of any of its obligations, (but not those of the carrier or a performing party to which it has entrusted any of its obligations).

Transport Documents and Electronic Transport Records

There are some important provisions in Chapter 8, articles 35-42. They include the shipper's entitlement to obtain from the carrier a non negotiable transport document, or non negotiable electronic transport record or an appropriate negotiable transport document, or negotiable electronic transport document (article 35). Article 39 deals with the topic of *Deficiencies in the contract particulars*; article 40 with *Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars*, and article 41 the *Evidentiary effect of the contract particulars*.

Article 42 is headed *Freight prepaid* and confirms what the law of estoppel has to say about the inability of a carrier to seek freight from the holder of a bill of lading or a consignee when the bill of lading has been endorsed *freight prepaid*, unless of course the holder or the consignee is also the shipper.

Volume Contracts

This is an area which is new to the cargo liability regime. A *volume contract* is defined in paragraph 2 of article 1 as follows:

Volume contract means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed

period of time. The specification of the quantity may include a minimum, maximum or a certain range.

The significance of such contracts has already been seen in relation to the jurisdiction and arbitration proceedings, and the fact that article 80 provides:

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

However, the volume contract must contain a prominent statement that it derogates from the Convention, it must be individually negotiated, prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations, the shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with the Convention without any derogation, the derogation is not incorporated by reference from another document, or included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation, a carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of article 80, but a volume contract may incorporate such documents by reference.

By article 80, paragraph 4, it is provided that a carrier cannot in a volume contract exclude itself from liability to make and keep the ship seaworthy, properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage (article 14); a shipper cannot contract out of its obligations to provide information, instructions and documents under article 29, nor from its obligations in relation to dangerous goods under article 32 and nor can a carrier contract out of article 61, that is, the provision which identifies the circumstances in which the loss of the benefit of limitation of liability can be achieved.

Article 80 goes on to say that the terms of the volume contract which derogate from the Convention, which satisfies the article can also apply between the carrier and a person other than the shipper, provided that such other person received information that prominently states that the volume contract derogates from the Convention and gives its express consent to be bound by such derogations and that such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

By paragraph 6 of article 80, it is provided that the party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Validity of Contractual Terms

Under article 79, it is provided that any term in a contract of carriage is void to the extent that it directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention, or for breach of an obligation under this Convention, and also provides that it is void to the extent that it directly or indirectly excludes limits or increases the obligations under the Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper, or in respect of the breach of any of their obligations under the Convention (ie not dissimilar to article 3 rule 8).

26. Steering Committee Final Report

Following decisions taken at the Executive Council and Assembly Meetings in Rotterdam the final Report was issued in September 2009. The Report identified the following 9 topics:

1. **Annual subscriptions**: It considered the question of annual subscriptions and did not recommend any changes to the methods by which subscriptions were calculated but did recommend significant reductions to the amounts being charged to most MLAs by seeking to streamline the tiers of subscriptions and the amounts payable by each of them. These reductions were made possible by the significant savings achieved by limiting the number of annual face to face Executive Council meetings. Although there were no tiers or bands previously identified there were a number of MLAs which were broadly paying similar amounts by way of subscriptions. Utilising the structure of tiers or bands created by the Steering Committee the broad changes can be seen in the following reductions made from pre to post 2009:

Tier 1	Euro 20,856.70 to Euro 15,000
Tier 2	Euro 17,443.84 to Euro 12,000
Tier 3	Euro 12,736.59 to Euro 10,000
Tier 4	Euro 7,242.74 to Euro 6,500
Tier 5	Euro 2,916.67 to Euro 2,500
Tier 6	Euro 2,256.07 to Euro 1,500
Tier 7	Euro 1,587.62 to Euro 1,000
Tier 8	Euro 500.00 remained the same[69].

69 CMI News Letter No. 3 October/December 2009 annexes a schedule of Contributions from Member Associations 2009, which also identifies the prior 2008 subscriptions.

As part of the subscriptions' review the Steering Committee discussed whether the administrative expense in the collection of fees from Titulary members was justified or indeed fair. It decided that such fees should be scrapped. The work done by the Steering Committee found that there was an inconsistency in the manner in which MLAs dealt with such fees. Some left the members to pay their own fees and other MLAs paid them from their own resources. There was also a failure by MLAs to keep in touch with their Titulary members when they retired from practice or employment and to report their deaths, adding to the Administrative task. The Committee also considered that the levy of a fee for what was regarded as an honourable recognition of voluntary contributions to the work of MLAs and CMI which benefitted both their home nation and the international community generally should not carry a fee. It was also suggested that the Executive Council should be more rigorous in its examination of applications for such honours.

With some minor changes and the addition of some new members the income of the CMI has remained at about Euro 180,000 since the turn of the century and expenses have by and large remained at or about the same figure. Where small surpluses have been achieved from CMI meetings the reserves have been supplemented and there has been no need to rely on the Charitable Trust to meet some Conference expenditure as had been the case in earlier years. The CMI has also shared some part of such surpluses with the Charitable Trust. The health of the CMI reserves has at times resulted in an embarrassment of riches necessitating a waiver or reduction in subscriptions in some years after the introduction of the Steering Committee's reforms. With the imposition of stricter discipline of expulsion where MLAs fell behind with the payment of 3 years of subscriptions the financial health of the CMI has been maintained. In the last twenty years there have only been two meetings as a result of which the CMI has had to assist the host MLA financially.

2. **Database and website**

The greater use of email communication and the internet were strongly recommended by MLAs and this was endorsed by the Committee. It was recommended that the CMI website be adapted for greater interaction with members. In a similar way to the previous Executive Council plea following the Centenary Conference referred to above, that MLAs provide contact details to CMI of their membership for publicising its publications the Committee suggested that email addresses of the membership be provided to enable such contact between CMI and MLA members. On the second iteration of the CMI website such a facility was incorporated in the website and for a time communications were sent direct to the members of those MLAs that had provided their members' contact details. Unfortunately they were not updated and the lack of support from other MLAs

meant that this facility was not carried through to the most recent version of the website initiated in 2018. (Privacy issues had influenced some MLAs in their decision not to supply individual members' contact details and these had become more pressing issues around the world generally by 2018.)

The Committee also proposed that consideration be given to the texts of Conventions being included on the website as well as the lists of maritime conventions and their ratifications which were published in the Yearbook. It also suggested that documents relating to the formation of MLAs, Guidelines for organisers of conferences (and other meetings), Reports from the President as presented in each Assembly meeting dealing with the activities of the CMI during the past 12 months, the regular publication of the News Letter every 3 months and the Yearbook should all be placed on the CMI website and a brochure produced identifying the aims and objectives of the CMI as well as details of Executive Council members and MLAs, as had been suggested as a result of the Centenary Conference review.

3. **Individual membership and Regional Associations**

The Steering Committee also examined the question as to whether individual membership of the CMI should be adopted and rejected it. It also examined the question of regional associations and considered that this should be encouraged where circumstances warrant it. The Gulf States and some countries were suggested within North and East Africa as potentially being appropriate.

4. **Universities**

In response to the suggestion that the CMI's connections with universities be expanded around the world it was considered by the Steering Committee that the existing connections with IMLI and WMU were well worth continued support but felt that MLAs were in a better position to manage relationships in their own jurisdictions.

5. **Closer contacts with MLAs**

The Committee recommended a more focussed responsibility on Executive Councillors so that each would have a designated group of MLAs within their geographical region to make regular contact with and keep informed of developments taking place within the CMI, especially Executive Council meetings.

The Steering Committee also identified a number of countries, some of which had previously had MLAs but which had ceased their membership, but had the potential to become members of the CMI again. Some of the countries named have since become full members of the CMI (including Poland, Romania, India, Malaysia and Cameroon). It was suggested that individual Executive Councillors be asked to follow up and liaise with such countries as were identified to facilitate the formation of MLAs within those jurisdictions.

6. **Publications**

The Steering Committee addressed the issue as to whether in the ever expanding digital age hard copies of CMI documents still needed to be produced. It considered that the Yearbook should continue to be published in hard copy form but distributed in greater numbers to MLAs, and should be supplied as a matter of course and gratis to Universities.

7. **Summary of responses to First Questionnaire, including the size of the Executive Council, their terms of office and geographic representation**

The Report attached a summary of the responses received from MLAs to the first Questionnaire (to which 35 MLAs had responded out of a total of 55). It estimated that the global membership of the MLAs exceeded 11,000 persons. In response to the Questionnaire, MLAs had suggested that consideration be given to enlarging the size of the Executive Council and also reducing the terms in office of Executive Councillors. The Steering Committee did not think that the current workload of the Executive Council warranted increasing the number of members but was very conscious of the desire of some MLAs to widen the geographical representation of the Executive Council. It was noted that the entire continent of Africa (since John Hare had ended his term of office as an Executive Councillor), the Middle East and the Near East as well as Central America were not represented. The Steering Committee recommended reducing the terms of all officers to a maximum of six years, that is three years followed by a further three years, down from the then current four years plus a further four years at that time.

8. **Young Lawyers**

Another issue considered by the Steering Committee was the involvement of young lawyers. It commended the efforts of the MLAs of the UK, France, Netherlands, Germany and Belgium which had inaugurated a regional annual seminar amongst their younger members, as well as the MLAUS, the Canadian and Norwegian MLAs who all had strong measures in place to encourage young lawyers. It was suggested that a session be devoted at future conferences to presentations by representatives of young lawyers. The plan for the forthcoming Athens Conference was to include a social event for young lawyers and that was recommended by the Steering Committee.

9. **Communications and Publications officer**

It was suggested by the Steering Committee that a member of the CMI Executive Council be appointed to have responsibility for communications and public relations.

With the exception of the latter all the recommendations of the Steering Committee were in some way or another adopted and put into effect, or are currently in the process of being given effect to (viz the next publication of the Maritime Conventions Handbook and its availability on the website).

27. Steering Committee Follow up

On 14 June 2010 a second Questionnaire was sent to MLAs in order to gain a better understanding of the Member Associations, improve dialogue between the CMI and MLAs and ensure that the future work programme better reflected the wishes of the membership. In relation to Conferences the responses showed that some favoured a reduction in the time spent from 5 to 4 days but most were satisfied with the formats of the Conferences. In relation to Young Members the following suggestions were made: reduced registration fees and increased speaking opportunities at CMI events; appointing young members to IWGs, and organising social events directed to Young Members;

There was little feedback in the way of concrete suggestions for future work topics. The need for constant revision, updating of the website and faster release of publications was suggested by some MLAs. Some volunteered contributions to the CMI Newsletter on a regular basis but were divided as to their willingness to provide email addresses to enable CMI to communicate directly with their membership, due to privacy concerns.

28. Colloquium Marriott Plaza Hotel Buenos Aires Argentina 24 to 27 October 2020

There were 233 delegates, including speakers, 66 accompanying persons, and 37 young members registered for this Colloquium.

The organisation of this Colloquium by the Argentine Maritime Law Association under its President Alberto Cappagli was exemplary. As he pointed out in his introduction to the program, 2010 was an important year in the life of the Argentine as it represented the Bicentennial of the 1810 May revolution which was the first step towards Argentina obtaining its independence. Karl Gombrii reminded delegates that this was the second Colloquium held in South America, the first being in Venezuela in 1980.

The social programme included an opening reception at the Marriott Plaza Hotel complete with the Mora Gadoy Tango Show, a cruise on the Tigre Delta to the famous El Gatto restaurant for lunch and a Gala dinner at the Modero Yacht Club. As reported by Nigel Frawley[70] the young members organised a night on the town for themselves in a local bar, and *it is now confirmed from photographic evidence that a few older members joined them…. It is also rumoured that some delegates took tango lessons*. Some delegates managed to visit the

70 CMI Yearbook 2010 pages 125-126.

Iguazu Falls on pre or post Colloquium tours. All enjoyed, what for many was their first visit to Argentina enjoying the vibrant lifestyle of Argentinians.

29. Salvage Convention

One of the principal topics of discussion on the first day of the Colloquium was a panel discussion on the Review of the Salvage Convention which posed the question *Is it working? Does it protect the environment?* which was of great interest and somewhat controversial because of the opposing views expressed[71].

In the time honoured fashion a Questionnaire was sent to MLAs in July 2009 and an IWG meeting held in London in September 2009 by which time 7 responses had been received from MLAs.

At the Colloquium the Chairman made some opening remarks on the topic: *Review of Salvage Law. Is it working? Does it protect the environment?*[72]; Diego Chami *Environmental Salvage Report* summarised the answers to the Questionnaire received from MLAs and the ISC meeting which had taken place earlier in the year[73]; Nicholas Gooding spoke on *The Marine Property Underwriter's View*[74]; Kiran Khosla on behalf of the International Chamber of Shipping (ICS) spoke on *Salvage Law Is it Working? Does it Protect the Environment?*[75] and warned against *reviving the concept of environmental salvage*; Archie Bishop spoke on *Environmental Awards How They Could Be Achieved*[76] and in favour of reform showed how Article 13.1(b) could be deleted and a new Article 14 inserted into the Convention; Todd Busch, the President of the ISU, in speaking on *Fair Reward For Protecting the Environment The Salvor's Perspective*[77]; explained why the salvage industry sought reform; Hugh Hurst speaking on *Amending the Salvage Convention 1989 the International Group of P&I Club's View* argued against upsetting the compromises that had been agreed at Montreal and in particular against seeking to restore the concept of liability salvage that had not been accepted at Montreal[78]; and Nick Sloane *The Eye of the Storm*[79] explained how the salvage industry had changed

71 Yearbook 2010 pages 383 to 514.
72 Yearbook pages 457 to 461.
73 Yearbook pages 462 to 469.
74 Yearbook pages 470 to 477.
75 Yearbook pages 478 to 487.
76 Yearbook pages 488 to 492.
77 Yearbook pages 493 to 498.
78 Yearbook pages 499 to 510.
79 Yearbook page 511.

significantly since the Convention had been first drafted nearly 30 years before his presentation. CMI was very fortunate to have a salvor of the quality of Nick Sloane to speak.[80]

30. Judicial Sales

The other principal topic on the first day of the Colloquium was the first detailed discussion at a CMI meeting on *Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships* which was addressed by Henry Li, Chairman, Jonathan Lux, Co Chairman, Andrew Robinson, Rapporteur, Aurelio Fernandez Concheso, Frank Smeele, Benoit Goemans and Louis Mbanefo[81].

Henry Li gave a *A Brief Introduction to the Topic on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*.[82] This was the paper which Henry Li produced as a result of a discussion of this topic in the Executive Council meeting in 2007 and which satisfied the Executive Council that he had identified an area of study for the CMI and which could ultimately prove extremely useful in unifying this area of law, which hereto had relied on the comity of nations. As Henry Li showed this was not working in some jurisdictions, where a buyer at a Judicial Sale faced the rearrest of the ship in respect of claims which had been cleared by the Judicial Sale or had been unable to obtain deletion from the ship's original register in order to have the vessel reregistered under another flag. Aurelio Fernandez Concheso[83] gave a *Presentation on the first set of questions* in the Questionnaire which had been responded to by twenty MLAs. Benoit Goemans gave a *Report on the key procedural elements on the Judicial Sales of Ships (second set of questions)*.[84] Louis Mbanefo gave a *Commentary on Answers to the Third Group of Questions*[85]; Frank Smeele presented on *Recognition of the legal effects on foreign Judicial Sales of Ships*[86]; Andrew Robinson presented *The CMI Questionnaire in respect of recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, Commentary on Answers to the fifth group of questions*[87]; Jonathan Lux gave *A*

80 Later appointed the President of the International Salvage Union in 2022 and a man who was to become even more well known as the salvor of the "Costa Concordia" and make a presentation about that remarkably complex exercise at the CMI Conference in New York in 2016.

81 CMI Yearbook 2010 pages 199 to 382.

82 CMI Yearbook pages 200 to 206.

83 CMI Yearbook pages 207 to 211.

84 CMI Yearbook pages 212 to 219.

85 CMI Yearbook pages 220 to 224.

86 CMI Yearbook pages 225 to 234.

87 CMI Yearbook pages 235 to 244.

Brief Summary of the Session on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships[88]; and Francesco Berlingieri produced *Questionnaire Synopsis of the Replies from the Maritime Law Associations (of 22 Countries)*[89].

On the second day a paper was given on the *Centenary of the Collision Convention in 1910* by Klaus Ramming,[90] which was followed by a paper on *Piracy Today* by Patrick Griggs,[91] and then a panel session on the topic: *A Comparison of the Legal Regimes in the Arctic and Antarctic* by Nigel Frawley and Mario Oyarzabal, they were joined by the deputy legal adviser in the Argentine Ministry of Foreign Affairs. They were followed by a panel discussion on the *Harmonization of the Pollution Schemes of the Countries related to the Waterway Hidrovia Paraguay Parana* led by Jorge Radovich)[92] and PowerPoint by Aldo Brandani[93].

On the third day there was a panel discussion on the Rotterdam Rules[94] with a particular emphasis on its relevance to South America which was chaired by Chris Davis, with speakers including Stuart Beare *The Need for Change and the Preparatory Work of the CMI*[95] Carlos Lesmi, Johanne Gauthier and Tomotaka Fujita *The Coverage of the Rotterdam Rules*.[96] The second panel on the same topic was chaired by Jose Vicente Guzman and presenters included Jose Vicente Guzman *The Rotterdam Rules Shippers Obligations and Liability*[97]; Manuel Alba Fernandez, Alberto Cappagli *Limitation of Liability in the Rotterdam Rules – a Latin American Perspective*[98]; Antonia Zuidwijk *The Proposed Rotterdam Rules and the Objections Contained in the Declaration of Montevideo*[99]; *An analysis of the So Called Montevideo Declaration*[100] and Michael Sturley.

Those discussions continued in the afternoon of that day followed by the Assembly meeting which also coincided with a Young Members programme whose organisers were Violeta Radovich, Hernan Lopez Saabedra and the

---

88 CMI Yearbook pages 245 to 246.

89 CMI Yearbook pages 247 to 382.

90 CMI Yearbook 2010 pages 522 to 528.

91 CMI Yearbook 2010 pages 529 to 534.

92 Yearbook 2010 pages 547 to 556.

93 http://www.CMI2010buenosaires.com.ar/en/colloquium documentation.

94 CMI Yearbook Questions and answers on the Rotterdam Rules pages 128 to 145.

95 CMI Yearbook pages 146 to 149; Kate Lannan ("Powerpoint presentations by Kate Lannan and Maya Albert Fernandez are referred to in the CMI Yearbook 2010 page 557 as being able to be found at http://www.CMI2010buenosaires.com.ar/en/colloquium documentation).

96 CMI Yearbook pages 150 to 155.

97 CMI Yearbook pages 156 to 162.

98 CMI Yearbook pages 163 to 175.

99 CMI Yearbook pages 193 to 198.

100 CMI Yearbook pages 176 to 192.

moderator Yiannis Timagenis. Papers were given by Maria Pospisil on *P&I insurance in view of new developments in international maritime law*, Eric Espinosa Sobarzo on the new Panama Canal: *The Better Way to Go*; by Violeta Radovich on *Legal Regimes of Offshore Platforms Environmental Concerns* and the *Rotterdam Rules-Some Controversies* by Stuart Beare[101].

31. Seminar Oslo 26 September 2011

About 120 delegates attended this fascinating event put on by DNV at their head office outside Oslo at Hovik on the topic *A Futuristic view on Shipping Mega Trends for the Future*, to which delegates travelled by boat. The delegates were welcomed by Thor Winther, VicePresident and Head of DNV Corporate Legal Affairs, followed by presentations by: Thor Guttormsen from the Norwegian Shipowners Association on *Regulatory Challenges in the High North*; Turis Stemre from the Norwegian Maritime Directorate on *The Polar Code Negotiations Power in Compromises*; Felix Tschudi, of Tschudi Shipping Company AS on *the Northern Sea Route the Viable Commercial Alternative*; Elisabeth Harstad, from DNV Research & Innovation on *Technology Outlook 2020, a study on the mega trends of our future*; Eirik Nyhus from DNV International Affairs Environment on *Shipping and the Environment: Drivers, Responses and the Implications of it all*; and finally Erik Rosaeg, from the Scandinavian Institute of Maritime Law on *Commercial Lawyer in a New Future.*

All were thought provoking and the speakers sought to look into crystal balls in imagining the future.

As reported in the CMI News Letter[102] on the 5 May 2012 CMI was acclaimed by IMLI as *a most deserving candidate for the Award for Meritorious Contributions towards the Progressive Development and Codification of International Maritime Law*, which was presented to President Karl Gombrii by Professor David Attard.

The same News Letter contains a detailed Report by Richard Shaw of the IMO Legal Committee meetings held in London between 16-20 April 2012 at which the issue brought forward by Australia, following the grounding of the *Pacific Adventurer* off the Queensland coast in 2009, for increased limits to the 1976 Limitation Convention, utilising the tacit amendment procedure under the 1996 Protocol, was debated. This resulted in a considerable increase in the limitation amounts (which are set out in the Report, but much less than sought by Australia).

---

101 CMI Yearbook 2010 pages 515-520.

102 No 1 January/April 2012.

32. 40th Conference Kempinski Hotel Beijing, China 14-19 October 2012

There were 352 delegates and 60 accompanying persons who attended this first CMI event, let alone Conference, to be held in China, although many CMI Officers and Executive Councillors had been visiting China and giving lectures since the 1980s. The Kempinski Hotel was a modern Hotel ideally suited to holding a Conference of the size of CMI's Conferences. The organisers had chosen wisely as much larger venues had also been considered. A detailed Report of the Conference is in the News Letter[103].

A great deal of planning had gone into preparations for this Conference by the President and Secretary General including a visit to China, and with the enormous assistance of Henry Li and Song Dihuang and the host Committee of the China Maritime Law Association, and Secretary General Dr. Li Hu. The Conference was also well supported financially by the local sponsors, including COSCO, Sinotrans Ltd, CLPCT, PICC and China Shipping, amongst others.

Socially, delegates were entertained in typical Chinese style at the Welcome Reception and the Gala Dinner at the Hotel. The highlight for first time visitors was of course the mid week autumnal all day visit to the Great Wall with lunch on return at the GuiGongFu Royal Club in Beijing. Delegates also had the opportunity during the Conference to visit the Forbidden City, Tiananmen Square and the Summer Palace.

The President inaugurated a very successful get together of Presidents of MLAs at this Conference which was continued at successive meetings in Dublin, Hamburg, and Istanbul, usually prior to the welcome function at the commencement of the meeting. The purpose was to enable Presidents of MLAs to exchange news of their own Associations and, hopefully, perhaps provide opportunities, especially for newer MLAs, to be provided with ideas for the development of their own associations.

The Director and President of COSCO, Mr Ma Zehua welcomed guests at the Welcome Reception, which was followed by a "Cultural Evening", performance which included Peking Opera, acrobats, face changing and performance of traditional Chinese instruments. At the Gala dinner addresses were made by the newly installed CMI President and Mr Zhao Huxiang, the Chairman of Sino Trans.

The Conference was breathtaking in the depth of its ambitious work programme put together by Nigel Frawley with many parallel sessions taking place, employing both traditional CMI Conference drafting working sessions as

103 CMI News Letter No 3 October/December 2012.

well as Panel discussions and seminar style presentations. Time will tell whether this was the last 5 day Conference for CMI (with a mid week excursion, thus 4 full days of work.)

Prior to the Opening Ceremony, there was a formal meeting and tea drinking ceremony with the Mr Hua Jianmin, Vice Chairman of the Standing Committee of the National Peoples Congress; Mr Wan Jifie, Chairman of CCPIT; President of CMLA and Chairman of COSCO Captain Wei Jiafu; Vice President of CMLA and Vice Chairman of CCPIT Mr Dong Songgen; and other senior officers of the CMI and China MLA.

There was an anticipation before the Conference that work would be concluded on two topics: Judicial Sales and the Review of the Salvage Convention. Only the latter was concluded but not in a way that satisfied the salvage industry, and Judicial Sales ran out of time. In addition a large number of topics many of which were running concurrently, were discussed such as Rotterdam Rules, Offshore Activity and Pollution Liability, Fair Treatment of Seafarers, Piracy and Maritime Violence, Marine Insurance, Western and Eastern Cultural Influence on Maritime Arbitration and its recent development in Asia, Cross Border Insolvency, Arctic/Antarctic legal regimes, the Ship Building Industry in Asia, problems and challenges. In addition there was a session on the *Future of CMI* the first such session since the 1997 Centenary Conference.

The work of the Conference and documents for the Conference are in CMI Yearbook 2011-2012 Beijing I[104].

---

104 Judicial Sales: Letter from the President to MLAs(pages 124 and 125); Commentary on the Second Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships (pages 126 to 131) and the Second Working Draft of the Instrument for Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships (pages 131 to 136) Review of Salvage Convention 1989: Letter from Stuart Hetherington (pages 138 to 139) together with Report and attachments to MLAs. (pages 140-84);Rotterdam Rules at Beijing by Michael Sturley (page 286); York Antwerp Rules: Report to MLAS by Karl Gombrii, Richard Shaw and Bent Nielsen (pages 289 to 294) including Examples of Redistributions of salvage payments in GA June 2012 and Proposed Amendments to YAR 2004. (pages 295 to 299); Regulation of Offshore Activity Pollution Liability and other Aspects: An Introduction by Richard Shaw (pages 302 to 310); Fair Treatment of Seafarers International Law and Practice by Olivia Murray (pages 312 to 332); Piracy Today An Update by Andrew Taylor (pages 334 to 344); Maritime Issues For and BY Judges : A First for CMI: A Session by Judges for Judges by Justice Johanne Gauthier (pages 346 to 347); Marine Insurance Report on the work of the IWG on Marine Insurance including Questionnaire on Mandatory Insurance under International Conventions (pages 350 to 364); Cross Border Insolvency: Letter by Karl Gombrii to MLAs (pages 366 to 367) and An Introduction to Cross Border Insolvency by Sarah Derrington (pages 368 to 372); Questionnaire (pages 373 to 380); Arctic/Antarctic Legal Issues: Comments by Nigel Frawley on Collision Regulations 1972 (pages 382 to 383); Comments by Douglas Davis on Load Lines (pages 383 to 384); Comments by Aldo Chircop on SAR Convention and NuuK Agreement (pages 385 to 386); Comments by Donald Rothwell on EPR and MARPOL (pages 386 to 388); Legal Challenges for Maritime Operations in the Southern Ocean by Donald Rothwell (page 389); Breaking the Ice :

The Work of the CMI done at Beijing can be found in CMI Yearbook 2013 Beijing II[105].

Challenges for Arctic Shipping in an Evolving Governance Environment by Aldo Chircop (pages 390 to 391); The Future of CMI: Letter by Karl Gombrii to MLAs (page 394); The Future of the CMI in the Decades to Come by Stuart Hetherington (pages 395 to 406) and Annex I: Document ANTW/97 (pages 407 to 408) and Annex 2 (pages 409 to 415).

105 The Beijing Conference heading Judicial Sale of Ships. Opening Note Henry Li (pages 130 to 131); Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument by Andrew Robinson (pages 132 to 142); Judicial sale of ships in Germany as an example for a civil law concept by Jan Erik Pötschke (pages 143 to 149); Judicial sale of vessels in Asia Pacific common law jurisdictionby Lawrence Teh (pages 150 to 165); Towards an international instrument for recognition of Judicial Sales of ships policy aspects by William Sharpe (pages 166 to 181); Towards universal recognition of foreign judicial sales of ships? by Frank Smeele (pages 182 to 193); Comments and amendment proposals on the Second Working Draft of Instrument on recognition of foreign judicial sales of ships by James Zhengliang Hu (pages 194 to 208); Report of the CMI IWG on recognition of foreign judicial sales of ships (pages 209 to 211);Letter to Presidents re judicial sales of ships dated 25 March 2013 (page 212); A proposed draft international convention on recognition of foreign judicial sales of ships (known as the "Beijing Draft"), done at Beijing on 19 October 2012 (pages 213 to 219); Commentary on the Beijing Draft (pages 220 to 239); Salvage Convention: Report on discussions and decisions related to the 1989 Salvage Convention by Stuart Hetherington and Diego Chami (pages 230 to 253); ISU opening address and closing comments by Robert Wallis (pages 254 to 257); Salvage Convention review - Salvors' proposals for environmental salvage award by Kiran Khosla (pages 258 to 263); Rotterdam Rules: The Rotterdam Rules in Beijing by Michael Sturley (pages 266-272); Rotterdam Rules and the underlying sales contract by Alexander von Ziegler (pages 273 to 286); On the international transport laws' uniformity which the Rotterdam Rules aims for Zhang Yongjian (pages 287 to 299); An analysis and assessment on the Rotterdam Rules in China's marine industry by Si Yuzhu, Zhang Jinlei (pages 300 to 309); Updating the rules on international carriage of goods by sea: the Rotterdam Rules by Kofi Mbiah (pages 310 to 321); The Limitation of liability of the carrier from an allocation of risks point of view by José Vicente Guzmán (pages 322 to 326); The UN Convention on the contracts of international carriage of goods wholly or partly by sea; The "Rotterdam Rules" Practical implications for carriers by Andrew Bardot(pages 327 to 331); Corrections to the original text of the Rotterdam Rules (pages 332 to 334); York Antwerp Rules: Report on the meetings of the CMI Ad Hoc Working Group on General Average b Bent Nielsen, Richard Shaw (pages 336 to 337); Regulation of Offshore Activity Pollution Liability and Other Aspects: An international convention on off shore hydrocarbon leaks? By Steven Rares (pages 340 to 359); Fair Treatment Of Seafarers: A report on the session at Beijing on Fair Treatment of Seafarers by Giorgio Berlingieri (pages 362 to 363); Piracy: Piracy today An update by Andrew Taylor (pages 366 to 376); Marine Insurance: Mandatory insurances in international conventions Dieter Schwampe, Pengnan Wang (pages 378 to 385); The Impact of Western and Eastern Cultural Influence on Maritime Arbitration and its Recent Development in Asia: Impact of eastern and western culture on arbitration and latest development of arbitration in China by Yu Jianlong (pages 388 to 395); The eastern and western cultural influences on maritime arbitration and its recent development in Asia by Philip Yang (pages 396 to 405); Arctic/Antarctic Legal Issues: Regulatory challenges for international arctic navigation and shipping in an evolving governance environment by Aldo Chircop (pages 408 to 427); Legal challenges for maritime operations in the Southern Ocean by Donald R Rothwell (pages 428 to 447); The Shipbuilding Industry in Asia: Trade financing laws and practices of China by Saibo Jin (pages 448 to 472); Standby letters of credit in China: Law and cases review by Saibo Jin (pages 473 to 483); Security risks arising from sale of ships (completed and under construction) by Peter Koh (pages 484 to 501); The Future of the CMI in the Decades to Come by Stuart Hetherington (pages 504 to 509); Young CMI: Arrest of ships and judicial sales of vessels South Africa

On the *York Antwerp Rules* sessions the Proposed Amendments to YAR 2004 which had been prepared by the Ad hoc Working Group and forwarded to MLAs in July 2012 to try and resolve the impasse with 2004 YAR were not acceptable to the delegates. Accordingly it was decided that a new IWG should be appointed with a mandate to carry out a general review of the YAR. The review would include the laws governing Salvage and Crew's Wages at a Port of Refuge.

In relation to the *Review of the Salvage Convention* with one exception none of the proposed reforms to Articles 14; 1(b); 5; 11, 13 and 21, 16, and 27 and the Brice Protocol (designed to ameliorate the problems of the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage) found favour with delegates. The proposed potential amendment to the Salvage Convention which did find favour with delegates related to the deletion of the words *coastal or inland waters or areas adjacent thereto* in Article 1(d) of the Salvage Convention 1999. This was clearly a disappointing result for the International Salvage Union. The process had also caused considerable angst within the P&I Clubs, some of whom were critical of the CMI for taking on this project without their approval. Whilst the International Group of P and I Clubs has had considerable input (and membership) of IWGs in recent years where their members' interests are involved there has been a noticeable drop off in engagement by the P&I Clubs themselves with the CMI and its Executive Council since the retirement of Bill Birch Reynardson in particular, and perhaps a lack of understanding at the higher levels of the P&I Club Managers of how CMI operates. It seems likely that the CMI would have proceeded with its review of the Salvage Convention given the depth of feelings about the problems being identified in the salvage industry and the changes that had occurred since the Convention had been adopted even if representations had been made on behalf of shipowners at an earlier point in time.

The work done on the *Judicial Sale of Ships* did not complete its work in Beijing but it was hoped that by the time of the next meeting in Dublin completion might be achieved.

---

by Patrick Holloway (pages 512 to 525); The Law and Practice of ship arrest in PRC Maritime Courts by Margot Luo (pages 526 to 533).

A growing need for supply vessels in the offshore industry in South American countries: the "knock for knock" liability regime, is it the answer? by Javier Franco Zárate (pages 534 to 538); Offshore activity New regulations by Violeta Radovich (pages 539 to 547); Enforcement on shipping companies by creditors by Yiannis Timagenis (pages 548 to 562); Ship arrest in Germany by Olaf Hartenstein (pages 563 to 569); Report on Young CMI events in Beijing Conference by Yingying Zou, Yiannis Timagenis (pages 570 to 573); Shanghai Add On: Brief reflections of almost 20 years in Shanghai by Peter Murray (pages 576 to 579); Speech at the 40th International Conference of the CMI by Xie Zhenxian (pages 580 to 584); Practising maritime law from the perspective of a Chinese lawyer by Wang Hongyu (pages 585 to 588).

Offshore Activities: Richard Shaw with the assistance of Justice Rares of the Federal Court of Australia's paper calling for an international Convention did much to resurrect this topic which, as Richard Shaw explained, had lain dormant as far as the CMI IWG was concerned since 1998 but events in 2010 involving the rig *Deepwater Horizon* in the Gulf Of Mexico and the Montara incident in the Timor Sea in 2009 had brought it back into focus for the international regulators.

The *Rotterdam Rules* sessions which involved a number of panels discussing different aspects of the topic were presented by many speakers who had been intimately involved in their drafting.

Papers presented on *Fair Treatment of Seafarers*, and *Piracy and Maritime Violence*, updated delegates on what was happening around the world in these two areas that affect the daily lives of seafarers.

The Marine Insurance session discussed the responses received to the Questionnaire on Mandatory Insurance.

Cross Border Insolvency was in the nature of an information gathering exercise from various jurisdictions as to how they contend with the troubling over lap between the UNCITRAL Model Law and rights of suit in Admiralty

The *Arctic and Antarctic Legal Regimes* generated considerable interest by the erudition of the papers given and showed that there was much work for this recently established Group to do.

The sessions that sought to be educative on *Chinese legal and procedural activities and culture* were very well attended and equally instructive and informative in relation to both Maritime Arbitration and Shipbuilding.

The *Young Lawyers* meeting carried out much work. Violeta Radovich, Zou Yingying, Ioannis Timagenis and a number of Chinese participants including Qi Ji of CMLA, Sun Jinsheng of COSCO and Zhai Jun of Sinotrans assisted with arrangements for a social event on 15 October and a seminar on 19 October attended by 60 delegates. The seminar topics including Ship Arrest and Judicial Sales as they take place in various jurisdictions including China, Germany, Panama and South Africa. Another session discussed the topic of Offshore Activities. On the first day of the Conference about 60 delegates joined a function at a bar on an open terrace about 20 Minutes from the Conference venue alongside the Chao Yang Lake. It provided an opportunity for young lawyers, mostly, to get to know each other before the Conference got underway. The social and work related activities were deemed a huge success by the delegates[106].

---

106 CMI News Letter No 1 October/December 2012 contains a report on the Beijing Conference by Stuart Hetherington.

The Conference was a significant and very successful one, not only for being the first in China, but for the election of a President resident outside Europe, which together with the planned regional office of the CMI in Singapore were symbolic of changes taking place within the CMI, a recognition of the changing maritime world. There was also an inaugural 3 hour seminar arranged by Johanne Gauthier for 19 members of the Judiciary who were attending the Conference, who discussed topics such as the delivery of cargo without presentation of bills of lading, the use of foreign cases to interpret Conventions, and antisuit injunctions.

33. The Future of the CMI in the decades to come

In preparation for the Beijing Conference at which time was to be set aside for discussion of the above topic Stuart Hetherington prepared a Discussion Paper which was sent by letter from President Karl Gombrii to MLAs in July 2012 to assist the deliberations in Beijing[107].

The Report of the session in Beijing is also in Yearbook 2013 Beijing II.[108] President Karl Gombrii had opened the meeting by referring to the Discussion Paper and the following broad headings referred to therein: Governance issues, Current work projects, Future work programme, Website and technology, Development of new MLAs, Young lawyers and Improvement of relations with other international organisations. The Report contains the detail of the interventions that were made at that meeting, one of which being a suggestion by the President of MLAUS (Bob Parrish) that a Committee be appointed to look at all the issues raised in depth.

34. Shanghai Add-on Conference

There were 105 delegates and 35 accompanying persons who continued to Shanghai after Beijing where there was a wonderful mix of social and intellectual entertainment. The train journey from Beijing to Shanghai was only matched by the shorter (and faster) journey from Shanghai to the airport during which this delegate photographed the speed monitor at 419 kph before he had to sit down.

A visit was made to a recently built container port at Yang Shan Port as well

---

107 CMI Yearbook 2011-2012 Beijing I pages 394-415: The letter and Discussion Paper (including its annexes: a document prepared to assist delegates at the 1997 Antwerp Conference and a document identifying concerns raised by delegates before and at that Conference).

108 CMI News Letter No. 1 January/August 2013.
CMI Yearbook 2013 Beijing II pages 504-509.

as the Shanghai Maritime Museum which was a highlight, located in Lingang New Town in a beautiful modern building and its collection of artefacts, with its centrepiece Ming Dynasty replica vessel. The visit to Shanghai also included a visit to the modern Shanghai Maritime Court where a senior judge and local practitioners, Peter Murray and Wang Hongyu explained the developments which have taken place in maritime jurisdiction in China since the Maritime Code's introduction 20 years earlier. There was also a seminar to celebrate the 30th anniversary of the Southampton University Institute of Maritime Law and the Tulane Maritime Law Centre at New Orleans which was addressed by Sir Bernard Eder of the High Court in London as well as Eldon Fallon of the US District Court in the Eastern District of Louisiana in the delightful Shanghai Club at the old Shanghai Conference Hall. There was also a magical dinner cruise on the river between the skylines of the Bund and Pudong Districts.

35. Headquarters of CMI

At the instigation of the new CMI President, Stuart Hetherington, a meeting was called in April 2013 attended by the Presidents of the Belgium, French, Swiss, Dutch and Italian MLAs to discuss some key issues relating to the management of the CMI. Concerns had been expressed that the reform moves involving the possible appointment of an Administrator not resident in Antwerp and the Regional office in Singapore would deprive Belgium of its historical place as the home of the CMI and this meeting was called to allay those fears. Other issues related to the location of the headquarters of the CMI and the person performing administrative functions in Antwerp.

The meeting took place in the magnificent boardroom of the recently refurbished building occupied by the Royal Belgian Shipowners Association at Ernest Van Dijckkaai 8, Antwerp. As a result of that meeting the Royal Belgian Shipowners Association offered space within the building for a minimal annual fee which was sufficient to meet the needs of the CMI. The Executive Council approved the arrangements and the offer was gratefully accepted in June 2013.

As part of the changes made arising from that meeting the title of the Treasurer's role was changed to *Treasurer (and head office Director)* to reflect the decisions also made at the meeting that, on Wim Fransen stepping down from his role as Administrator, a non Belgian would take over that role, enabling another member of the Executive Council to be chosen from outside Belgium, and the Treasurer would also take responsibility for the direct management of the Administrative assistant employee, a role largely taken de facto by the Treasurer, Benoit Goemans in whose offices the administrative assistant was then located.

The location of the CMI headquarters within the Royal Belgian Shipowners Association's offices not only enabled the Administrative assistant to be provided with her own space but also provided for the housing of CMI texts, (Yearbooks, News Letters, Travaux Preparatoires and other publications) some storage and availability for a meeting room for the Executive Council or Management Committees of the CMI should the need arise. In the succeeding years many such meetings have taken place there. Also, fortuitously when Benoit Goemans asked to be relieved of his responsibilities as Treasurer, the former CEO of the Royal Belgian Shipowners Association, Peter Verstuyft, who had made the above changes possible, on his retirement took over the role of Treasurer.

Simultaneously with those arrangements being put in place the registered office of the CMI was then identified as being within the building occupied by the Royal Belgian Shipowners Association. The headquarters of the CMI thus became situated in the most magnificent building. It was constructed in 1896 by Gustave Albrecht who had a fine townhouse built for his small family from which he conducted on the ground floor his office of ship owner, shipbroker, shipping agent and importer of coal. The house continued to be used for residential purposes for some of the 20th Century but also had various other uses, including a Michelin Star restaurant from 1962 until 1976. It was added to the list of protected monuments in 1981 because of its exceptional interiors. From 2005 until 2008 it was vacant when it was acquired by the Royal Belgian Shipowners Association who had carried out considerable restoration work, which has melded an efficient office with the historical charm of the old homestead. It is now eminently suitable business premises but also has the aura of the late 19th Century in its boardroom and meeting rooms, overlooking the Scheldt in a central Antwerp location, near its magnificent cathedral.

A most convivial reception was organised that evening by the Belgium MLA in the delightful Eugeen Van Mieghem Museum on the ground floor of the Royal Belgian Shipowners Association building.

36. The Far Eastern representation: Singapore office

It was Karl Gombrii who spent a part of his time when he was President of the CMI living and working in Singapore who conceived and put forward the suggestion that the CMI should appoint someone in the Far East to have a responsibility to encourage countries that did not have MLAs to do so and join the CMI in order to broaden the geographical reach of the CMI. The Heads of Agreement between the CMI and Singapore MLA was signed in March 2013. Part of the costs of the Office being defrayed by the Singapore Maritime and Port Authority (MPA) for which the CMI has always been very grateful. The

only person who has held the role as heading the Representative Office since its commencement in 2013 has been Lawrence Teh, now the Administrator of the CMI. Since taking over that role he was made many visits on behalf of the CMI (added to business meetings that he was otherwise attending, thus minimising the costs to CMI) to great effect. As Administrator Lawrence Teh has taken some of the workload off the shoulders of the Secretary General who, since at least the time of Nigel Frawley has largely had the responsibility for the organising of Conferences and international meetings as well as overseeing the academic work output of the CMI. Both Nigel Frawley and his successor John Hare, fulfilled both roles with extraordinary diligence and skill.

The CMI News Letter contained papers presented by Patrick Griggs and Mans Jacobsson at the 100th session of the Legal Committee of the IMO on April 18, 2013.

Patrick Griggs's paper was titled *CMI and the Legal Committee Working Together* and Mans Jacobsson's paper was entitled *Bridge over Troubled Water: The Legal Committee's Voyage in a Changing World*.

37. Symposium Shelbourne Hotel Dublin Ireland 29 September to 1 October 2013

The highlight of the year was the Dublin Symposium held in the historic Shelbourne Hotel, established in 1824 in the centre of Dublin, where there were 238 registered delegates and 37 accompanying persons and which was superbly organised by the Irish MLA under its President Helen Noble and her organising Committee and where the delegates celebrated the 50th anniversary of the Irish MLA. All the delegates were made to feel extremely welcome. It was a busy few days as there were International Sub Committee meetings on the topics of YAR and Judicial Sales, the latter seeking to finalise the work that was left unfinished in Beijing. There is a Report of this event by Nigel Frawley in the CMI News Letter[109]. As noted by Nigel Frawley there were 32 delegates attending the Judicial Sales ISC meeting and 29 the York Antwerp Rules meeting, considerable progress being made on both of those issues although the Judicial Sales topic was not able to conclude until the next CMI meeting in Hamburg in 2014.

At the opening reception the President paid tribute to three fathers (and good friends over many years) who it had been hoped might have been able to attend the meeting: Niall McGovern, Francesco Berlingieri and Bill Birch Reynardson who had served in various positions from President to Vice

109 CMI News Letter No. 3 October/December 2013).

President and Executive Councillors over many years but none of whom were able to join the meeting. All 3 of their offspring were however present. Niall McGovern's son, Justice Brian McGovern joined the speakers at the welcome function. The meeting was opened by the Minister of Transport for the Republic of Ireland, Leo Varadkar, later to become Prime Minister of Ireland. A dinner was held at the stunning Mansion House in Dublin featuring Irish dancers and musicians and a closing *Farewell Party* was held at the Gravity Bar in the Guinness Storehouse which was a marvellous way to wind down after what had been a busy few days.

The Work of the Dublin Symposium is in Part II of the CMI Yearbook 2014[110].

The Opening Day contained Panel sessions in the morning on: *Oil Spillage – The EU Perspective*, at which the speakers were Chris Reynolds from the Irish Coast Guard, Jean-Serge Rohart, Dr Vincent Power, Carlos Llorente, and Olivia Murray; *The Need for regulation of the liabilities caused by offshore exploration* at which the speakers were: Rosalie Balkin, Ben Browne, and Rob Dorey. In the afternoon the Panel sessions tackled *Issues for the Cruise and Ferry Industries in light of recent events* (the *Costa Concordia* casualty had taken place on 13 July 2012) at which the speakers were Michael McCarthy from the Port of Cork, Commander Giuseppe Troina, Ann Waite and Colm O'Hoisin SC; and *Passenger Vessels – Rights and Liabilities* at which the speakers were David Baker, Hugh Kennedy, Henrik Ringbom and Tim Reardon.

On the second day the morning session Panels discussed *Cross Border Insolvencies difficulties with existing legal framework for dealing with Cross Border insolvencies* at which Olaf Hartenstein spoke; *Limitation of liability, CMI commentary and list of issues for consideration for future work* on which Martin Davies discussed how bankruptcy affects limitation issues; *Implementation of Maritime Conventions a review of existing national difficulties of implementation*

---

110 CMI Yearbook 2014 Casualties/liabilities in the offshore sector: The Commune de Mesquer Case by Vincent Power (pages 148-173); The "Prestige" in the US Courts by Carlos Llorente (pages 174-178); Is there a place for the regulation of offshore oil platforms within international maritime law? If not, then where? by Rosalie Balkin (pages 179-185); Limitation of liability: CMI commentary on list of issues for consideration of future work by Helen Noble (pages 188- 195); Marine Insurance: The prospective reform of marine insurance law in the UK by D Rhidian Thomas (pages 198-203); Young Lawyers: Limitation of liability Cutting cables and breaking limitation by David Kavanagh (pages 206-210); An overview of the Maritime Labour Convention 2006 and its implications for modern shipping by Darren Lehane (pages 211-222); A legal analysis of the limitation of liability of classification societies by Denise Micallef (pages 223-241); Salvors' liability for professional negligence by Miso Mudric (pages 242-258); Proceedings in rem in Spanish law, searching for your strongest position by F Javier Zabala (pages 259-263).

at which Deucalion Rediadis spoke; and *Marine Insurance Mandatory insurance and other current problems* at which Rhidian Thomas spoke. In the afternoon the *Young Lawyers* discussed *Salvor's liability for Professional negligence* (Muso Mudric, the winner of the Ravenna Summer School prize); *Limitation of Liability of Classification Societies* (Denise Micallef, CMI Prize winner at IMLI, Malta); *The Maritime Labour Convention 2006 and its implications for modern shipping* (Darren Lehane) and *In rem liability in Spanish Law and Comparative provisions in Irish Law* (Javier Zabala and Edmund Sweetman).

There was also a Judges session organised on the first day.

38. 41st CMI Conference Atlantic Kempkinski Hotel Hamburg Germany 15-19 June 2014

Two hundred and ninety five delegates attended this Conference, with nearly 40 accompanying persons. It was preceded by a weekend of ISC meetings on *Judicial Sale of Ships* and *YAR* and succeeded by a Berlin add on meeting where delegates stayed at the historic Kempinski Adlon Hotel. This event (which would not have been a Conference but for the fact that the *Judicial Sales* project was to be completed and its work needed to be in finalised in a Plenary session and approved by the Assembly before moving to the next stage of its life) was extremely successful on many levels and, needless to say, well organised by the DVIS under the leadership of Dieter Schwampe and Klaus Ramming and Tilo Wallrabenstein. The Conference was well supported by the German shipping industry by way of sponsorship and many Hamburg law firms.

On the first evening delegates and their accompanying persons walked from the hotel to the nearby jetty where they caught a ferry to the Anglo-German Club which was on the other side of the Alster for the Welcome function. On arrival guests walked through the Club to a large garden, where the President found himself standing on the terrace behind the Club and addressing the assembled delegates some distance below him to welcome them to this function, which took place on fathers' day in many MLA jurisdictions. The President reminded delegates that the 30th Conference of the CMI had taken place in Hamburg in 1974 at the Atlantic Hotel and the Town Hall. (Black and white photographs of delegates at business and social sessions from that Conference were available for delegates.) Present on this first evening were Doctors Herber and Kroger who had attended the 1974 Conference, also former Executive Councillor Thomas Reme. Other social events were held in glamourous surroundings including the Maritime Museum, where guests could view the exhibits (provided they had not opted to watch a World Cup soccer game that was being played at the same time!), the Town Hall (Rathaus) followed by the Gala dinner in the ballroom of the Atlantic Hotel.

At the Town Hall function, hosted by the Senate of the Free and Hanseatic City of Hamburg the President recalled that at the Centenary CMI Conference in 1997 a visit had been made to the city of Bruges where delegates learnt of the importance of that city in the spread and development of a common understanding of maritime law and in particular the Rolls of Oleron. He referred to the fact that the proposed rules of maritime law and the Hanseatic laws that developed through the Baltic region, particularly in the cities of Lubeck and Hamburg, had converged in 1407 when 22 Hanseatic cities met in Lubeck and produced a codification. The Articles of Lubeck, the Amsterdam Ordinance and the Rolls of Oleron were then taken up into a broader whole into the Laws of Wisby at that time. Senator Schiedek, the Hamburg Justice Senator, warmly welcomed the visitors to the reception.

The President and joint President Dieter Schwampe of Deutscher Verein für Internationales Seerecht (DVIS) welcomed delegates the following morning at the opening of the Conference where the key note address was given by Hubert Weis, Director General of Commercial and Economic Law in the Federal Ministry of Justice and by Thomas Rehder the President of ECSA.

On Wednesday, 18 June the Conference moved to ITLOS where the delegates were welcomed by President Yanai of ITLOS. (Unfortunately the Court room was being renovated and could not be visited on this occasion although the Executive Council when it held its meeting in Hamburg a few years earlier had been able to see the impressive Court room with its Bench that could accommodate at least 22 Justices). The Registrar of the Court, Philippe Gautier described some of the cases that had come before the Tribunal[111]. The President's vote of thanks to the President and Registrar of the Court for permitting us to spend some time in the Tribunal building pointed out that the first case that was submitted to the Tribunal occurred exactly one hundred years after the formation of the CMI.

The Conference is well described by John Hare in the News Letter[112]. There were sessions running throughout the meeting entitled: Ships in Hot Waters and Ships in Cold Waters respectively, which saw, firstly, discussions on *Ship Financing and Refinancing* (Stefan Rindfleisch), *Cross Border Insolvency* (Patrick Kirkby), *Liability of Classification Societies* (John Hare and Henning Jessen),and *Wrongful Arrest of Ships A Case for Reform* (Aleka Mandaraka Sheppard), *Piracy and legal issues arising from the use of armed guards* (Kiran Khosla), *German legislation regarding private maritime security companies* (Dieter Schwampe),

111 CMI Yearbook 2014 The International Tribunal for the Law of the Sea and the Settlement of Disputes Relating to Maritime Matters by Philippe Gautier (pages 400 to 406).

112 CMI News Letter No 3 September/December 2014.

Review of the Rules on General Average (Bent Nielsen and Taco van der Valk), and, secondly, fascinating addresses on current issues under consideration by the Polar Shipping IWG: *The Polar Code Ships in Cold water Arctic Issues Examined* (Tore Hendriksen), *Polar Load Lines for Maritime Safety: A neglected issue in the international regulation of navigation and shipping in Arctic waters?* (Aldo Chircop, Nicoló Reggio, David Snider, Bert Ray) *Civil Liability for oil pollution in polar marine environments* (Lars Rosenburg Overby).

As John Hare noted there was also a miscellany of topics that did not quite fit into either theme on *Ship emissions Changes driven by new regulations* (Peter Hinchcliffe), the *Nairobi Wreck Removal Convention* (Klaus Ramming), and the *MLC 2006 Issues and Implementation* (Cleopatra Doumbla Henry). The *Young CMI* group also presented an afternoon of sessions and discussions around the complex topic of the degree of fault *The loss of the right to limit under Argentine Maritime Law* (Eduardo Adragna), *Recklessness with knowledge* (Duygu Damar), *Recklessly and with knowledge in Japanese Law* (Gen Goto), and *Recklessly and with knowledge that damage would probably result: the interpretation of the term before the Croatian Courts* (Muso Mudric). These sessions were audiovisually recorded so that they could be watched by delegates who had also attended the parallel Assembly meeting.

39. Richard Shaw

It was with great sadness that amongst those who were remembered at the beginning of the Assembly meeting were Richard Shaw, Niall McGovern (Honorary VicePresident), S. Venkiteswaran (Venki), Hidetaka Moriya and Sergio Turci, all of whom had played significant roles in the life of CMI. None more so than Richard Shaw (Member Honoris Causa) who had attended the Beijing Conference and died on 17 October 2013[113].

The President described Richard Shaw at the time as one of the CMI's *great foot soldiers.* The record shows not only did he (with Patrick Griggs) attend IMO Legal Committee meetings and IOPC Fund meetings and report on them assiduously for the CMI News Letter for many years but he had chaired IWGs, particularly in relation to Offshore Activities for a great many years and participated actively as Rapporteur or member of many other IWGs including York Antwerp Rules, Places of Refuge and Salvage Convention. In Patrick Griggs's comments at the Assembly meeting about his old friend he quoted from correspondence sent to Richard's wife during his final illness from a Latvian

113 CMI Yearbook 2014, pages 3-7, Tribute to Richard Shaw by Patrick Griggs.

lawyer who said *when I think of Richard it is always of a smiling sunshine man, never angry or dissatisfied*. The word *enthusiastic* is another word that summed him up.

Venki had been instrumental in the work done to reignite the Indian MLA to its renewed membership of the CMI.

40. Add-on meeting in Berlin

Nearly 100 delegates travelled on to Berlin from Hamburg and enjoyed a session in one of the Committee meeting rooms at the Bundestag to hear an address by Berlin Parliamentarian, Stefan Evers, and short presentations by MLA members from Germany, Belgium, Brazil, Japan and Spain dealing with recent efforts of reform of those countries' maritime laws. This was an extremely successful session which it was thought should become a regular feature of CMI gatherings. A spectacular dinner was held at the Roof Garden Restaurant of the Bundestag (The Reichstag Building.)

Papers from the Conference are in the CMI Yearbook[114].

John Hare, at the conclusion of the Gala dinner in the blue and white decorated Ball Room at the Atlantic Hotel inaugurated, (what only a few years later he was able to call *a longstanding tradition*!), whereby the *host association was invited to surrender the CMI colours (banner) to the Secretary General with*

---

114 CMI Yearbook 2014 Opening speech by Hubert Weis (pages 267-272); The liability of classification societies Some practical issues by Henning Jessen (pages 275-281); Wrongful arrest of ships: A case for reform by Aleka Mandaraka Sheppard (pages 282-307); Piracy and legal issues arising from the use of armed guards An overview by Kiran Khosla (pages 308-315); German legislation regarding private maritime security companies – A blueprint for other nations? by Dieter Schwampe (pages 316-320); General review of the rules on general average from Beijing to Hamburg: the work done so far by Taco van der Valk (pages 321-322); Liability of Classification Societies Current status and past CMI initiatives by John Hare (pages 323-330).

Ships in Cold Water Arctic Issues Examined: The Polar Code Ships in Cold Water Arctic Issues Examined by Tore Henriksen (pages 332-344); "Polar Load Lines: for Maritime Safety: A Neglected Issue in the International Regulation of Navigation and Shipping in Arctic Waters?" by Aldo Chircop, Nicoló Reggio, David (Duke) Snider and Bert Ray (pages 345-356); Civil Liability (for Oil Pollution) in Polar Marine Environments by Lars Rosenberg Overby (pages 357-366).

A Maritime Miscellany: Ship Emissions Changes driven by new regulations by Peter Hinchliffe (pages 368-371); The Wreck Removal Convention Current Status and Issues by Klaus Ramming (pages 372-376); Loss of the right to limit under Argentine maritime law by Eduardo Adragna (pages 377-379); Recklessness with knowledge by Duygu Damar (pages 380-383); "Recklessly and with knowledge" in Japanese law by Gen Goto (pages 384-387); Recklessly and with Knowledge that Damage would Probably Result: The Interpretation of Term before the Croatian Courts by Mišo Mudrić(pages 388-398).

Maintaining Maritime Laws: The new Brazilian Commercial Code by Camila Mendes, Vianna Cardoso (pages 408-412); Maritime Law Reform in Japan by Tomotaka Fujita (pages 413-419); Maintaining

great aplomb (his words) so that he could *present them to the Turkish delegation entrusted to the next meeting.* This innovation was enjoyed by all attendees and has been carried out with great aplomb ever since.

41. CMI Colloquium Sheraton Akatoy Hotel Istanbul Turkey 7-9 June 2015

The Colloquium held in Istanbul was a great success, attended by 229 delegates, particularly as it had been preceded by some concern as to the security in Istanbul due to recent acts of violence since it had been decided to hold the meeting there. Thanks to the hard work of Secretary General, John Hare, and the Turkish MLA and its organising Committee chaired by the President of the Turkish MLA, Samim Unan and Bulent Sozer, the Colloquium passed without incident and great enjoyment was had both in the working sessions and the social sessions of the meeting. The Sheraton Atakoy Hotel located facing the Marmara Sea but not too far from the sights of the Hagia Sophia and Topkapi Palace and markets was ideal, set apart from the centre of Istanbul and thus felt likely to be a safer location was an inspired choice and was surrounded by generous grounds. The highlight of the social activities was the Bosphorus Dinner Cruise where lit up buildings and bridges on the shoreline are magnificent.

During the weekend before the commencement of the Colloquium there were meetings of the IWG on General Average and an ISC meeting on Offshore Activities and their work continued into the Colloquium sessions[115].

In the President's opening remarks[116], he took advantage of the opportunity to pass on the substance of a recent article by a former Vice President of the Maritime Law Association of Australia & New Zealand on a visit he had made to Bodrum in Southern Turkey, in particular the description of an archaeological museum where the remains of a ship which had been excavated between 1985

Maritime Laws: An Overview of the Recent Law Reform in Spain by Jesús Casas (pages 420-424).

Reports presented to the Assembly: Report of the IWG on Cross Border Insolvency by Chris Davis (pages 426-427); Report of the IWG on the Fair Treatment of Seafarers by Olivia Murray (pages 428-430); Report of the IWG on General Average by Taco van der Valk (pages 431-432); Report of the IWG on Judicial Sale of Ships by Henry Hai Li (page 433); Report of the IWG on Marine Insurance Rules by Dieter Schwampe (pages 434-438); Report of the IWG on Offshore Activities by Patrick Griggs (pages 439-440); Report of the IWG on Polar Shipping Issues by Aldo Chircop (pages 441-446); Piracy update by Andrew Taylor (pages 447-449); Report of the IWG on the Rotterdam Rules by Tomotaka Fujita (pages 450-451); Report on Young CMI by Taco van der Valk (pages 452-453); Report of the Ad Hoc Committee on the role of the CMI by Elizabeth Burrell (pages 454-455).

115 CMI Yearbook 2015 New York I pages 148-171 General Average by Taco van der Valk: Report of the meeting held at the 2015 Istanbul Colloquium; Didem Algantürk Light (pages 172-182);How have General Average Concepts developed across Maritime Countries and Jurisdictions.

116 CMI Yearbook 2015 New York I pages 140-142.

and 1994 were on display having been first discovered in 1982. The wood of the vessel had been dated to 1305 BC but what was highlighted for the benefit of delegates was the cargo which had been found on it and which included: copper and tin ingots, canaanite jars and pistacia resin, glass ingots, logs of blackwood from Africa, ivory, hippopotamus teeth, tortoise carapaces, Cyprian pottery and oil lamps, bronze and copper vessels, beads and other jewellery items, weapons and tools, panbalance weights and edibles. It had been determined the ship had set sail from either a Cypriot or Syro-Palestinian port and was sailing to the region west of Cyprus, somewhere in the Aegean Sea, Rhodes being a possible destination with a possible final destination being one of the Mycenaean palaces in mainland Greece. Those objects found on board the ship were thought to have ranged geographically from Northern Europe to Africa, as far west as Sicily and as far east as Mesopotamia. They were the products of 9 or 10 cultures suggesting that by the late Bronze Age, the Aegean was the medium of an international trade perhaps based on royal giftgiving in the near east. The vessel was only about 15 metres long.

Quite apart from that trading history dating back to 1305 BC, the President also reminded delegates of the law from Roman times when the Roman Empire was ruled from Constantinople and Petrus Sabbatius became emperor in AD 527, now known as Justinian. He had ordered the compilation of a collection of Imperial enactments in AD 529 in the Codex. There then followed the compilation of a digest comprising the writings of the classical jurists organised under titles. He also ordered the publication of the Institutiones, Elementary Principles which were published in Constantinople on 21 November AD 533. Those Institutes had come into force as law together with a Digest of 30 December AD 533, together with further enactments made during his reign until AD 565. The Codex, the Digests and the Institutes constitute the *corpus juris civilis* or the body of the civil law. That was reborn in the 12th Century and spread throughout the whole of Europe in the centuries thereafter. The rediscovery of those works in Bologna coincided with the flourishing of the Italian City States and their vigorous maritime commerce.

The above was also taken from a paper given by an Australian Federal Court judge, Arthur Emmett, on *Roman Traces in Australian Law*. Arthur Emmett concluded in his paper *whatever might be the true origin of the Rhodian Sea Law of the 17th Century, there seems to be a valid basis for attributing to it, at least in part, the jurisprudence of Rome*, which had derived from Constantinople.

A speech was also given by the Chairman of the Organising Committee, Bulent Sozer[117]. He continued the theme of the early development of maritime

117 CMI Yearbook 2015 New York I pages 144-146.

law from *corpus juris civilis* with particular reference to one of the major topics being discussed at the Colloquium, General Average. Constantinople, now Istanbul, had been the centre of the Roman Empire, the Byzantium and the Ottoman Empire.

To add to the historical nature of the CMI's visit to Turkey, there was a remarkable collection of bills of lading in place in the Colloquium venue together with a fine booklet. The Turkish Ship Building Association had kindly agreed to sponsor the Colloquium.

Topics discussed at the Colloquium included: *Offshore Activities*[118]*, Turkey as a Coastal State: Straits Law and Port State Control*; *Competing Limitation Funds UNCITRAL Model Law and Traditional Admiralty Procedures of Arrest and Attachment*; *Marine Insurance: Subrogation actions against coinsured and Insurers' subrogation rights in coinsurance Recent developments in English law* and *Reform of Maritime Laws in Turkey, USA and the EU*; *Young CMI* presentations: *The Fair Treatment of Seafarers in Cases of Abandonment: A Caribbean Perspective; Ship Mortgage v Maritime Lien: What are the changes in favour of the mortgagee in Turkish Law; The Nairobi (Wreck Removal) Convention: Practical implications in the near term and the perspective of the P&I underwriters; Ship arrests and the relevant risk developments in Turkish law.*

42. 42nd Conference Hilton Mid Town (with Joint Sessions of the Maritime Law Association of the United States) 3-6 May 2016

There are two excellent Reports of this once in a lifetime CMI Conference prepared by John Hare and Patrick Griggs. (The latter concentrating on the work product of the meeting.)[119].

John Hare, rightly, described the Conference as *truly ambitious*. Thanks to the enormous time and effort he put into its organisation over the previous years it was also immensely enjoyable and successful. There were 977 delegates who attended and participated. (There were 421 full paying registrants (of which there were 69 from MLAUS) and an additional 379 MLAUS registrants, 66 Accompanying Persons for the full Conference and 85 additional ones who registered for specific events.) Remarkably the accounts resulted in no loss being suffered.

The President of the MLAUS, who had initiated the event was Pat Bonner, who

---

118 Yearbook 2015 New York I - Position paper of the Iberoamerican Institute of Maritime Law in relation to the need of an international convention on the offshore extractive activity promoted by the IMO (pages 184-192).

119 CMI News Letter 1, January/August 2016.

had offered to host a CMI Conference. After its acceptance, the early preparations for the Conference fell to his successor, Bob Parrish, and the Conference took place under the leadership of President Bob Clyne. One constant throughout the organisational process from the host Association's point of view was Vincent Foley who did a magnificent job and was rightly praised for all the work he had done throughout the period It was ambitious because it sought to marry a typical CMI Conference with the Spring meeting of the MLAUS in New York. From early on it was appreciated that there was considerable subject matter synergy (probably not previously realised by many within either CMI or the MLAUS) between CMI Working Groups and MLAUS Committees. The trick was to ensure that the Chairs of the respective groups and Committees were brought together to organise the business sessions which would be of interest to both of the traditional CMI registrants and MLAUS members attending their annual Spring Meeting. The work of the Conference therefore had to blend that of an International SubCommittee meeting, as in drafting amendments to YAR, and also MLAUS Spring Meeting Committee meetings with seminar style presentations and panel discussions on a wide variety of other topics.

It was extremely complex also from a financial point of view as MLAUS members who attended their Spring Meeting only ever paid for their dinner at the end of the week. John Hare and Vincent Foley managed this problem extremely well by creating a two tier structure that required those MLAUS Registrants attending who were not full registrants to contribute to the costs by making a *social* contribution.

The Conference venue was the historic Hilton Midtown Hotel. Whilst some delegates were uncomplimentary as to the quality of the accommodation, there was no doubt that the Conference facilities were exceptional for the myriad needs of this enormous event. It is hard to imagine that other Conference facilities in Manhattan would have been as effective. A case in point being the Opening ceremony in the magnificent Trianon Ballroom, designed as a classic 18th century French Ballroom. It was a perfect venue for both the Broadway Revue, which followed the Opening speeches, *A Taste of New York* and then the Welcome reception. It was a wonderful start to a frantic week, and also provided the location for the post Gala dinner entertainment by the Seven Seas Maritime Band (which includes CMI Administrator Lawrence Teh, with guest performance by former Secretary General and Executive Councillor Alexander von Ziegler).

There were a number of highly enjoyable social events during the week for accompanying persons and also delegates including at the Rockefeller Centre on the Wednesday evening and the Gala dinner for 1342 delegates and their guests, culminating in the passing of the CMI colours (orchestrated by John

Hare), from Bob Clyne and his Organising Committee to Giorgio Berlingieri on behalf of the Italian MLA which was to host the next CMI meeting in Genoa in September 2017.

On the following Saturday morning there was an optional day trip on New York Harbour to watch vessels who were competing to qualify for the Americas Cup. Unfortunately there was little if any racing as the weather, which had not been particularly welcoming during the week had not improved on the Saturday. It was the first stage of the competition for the 2017 Americas Cup featuring all the America Cup teams who were seeking to qualify. During the week there was the enjoyable annual MLAUS Board lunch at the New York Yacht Club to which the Executive Council of the CMI were invited.

John Hare gave the Conference the subtitle *Building Bridges to harmonize Maritime Law.* At the Opening ceremony speeches were made by the Presidents of MLAUS and the CMI. In addition we were privileged to have the Secretary General of the IMO, Kitack Lim on the podium[120]. In his speech the Secretary General highlighted the long association between the IMO and the CMI and how each had strengthened the other over that period. He referred to the origins of that association being traced back to the *Torrey Canyon* disaster in 1967, to the CLC Convention and subsequent Conventions such as Carriage of Passengers and their Luggage by Sea in Athens (1974), the Convention on Limitation Liability for Maritime Claims (1976), Salvage Convention (1989) continuing cooperation between the two in relation to the LLMC 1996 Protocol, 2002 Athens Convention, the Bunkers Convention, and the Wreck Removal Convention. He then identified a topic which was close to his heart, namely the implementation of international conventions. He emphasised how *the CMI's contribution to IMO's work is greatly valued and much appreciated. You have helped us frame the rules and regulations that shape the shipping industry, an industry that is essential to sustainable development in the future.*

In the CMI President's opening speech reference was made to the attendance of Peggy Healy, the daughter of the late Nick Healy who had been President of the MLAUS when it had its last meeting in New York in 1965. Reference was also made to her nephew, Kevin White, who had been of enormous assistance in the organisation of the meeting. Another welcome guest was Betty Marks Cohen, the widow of Michael Marks Cohen who had attended many previous CMI events. Frank Wiswall and Libby Wiswall were of course present. CMI really is a family.

The President noted that the Conference in 1965 was the first which the CMI had held outside Europe, 68 years after its founding. At the 1965 Conference

120 CMI Yearbook 2016, New York II, pages 150-154.

the focus had been a revision of the International Convention on Unification of Certain Laws Relating to Maritime Liens and Mortgages, signed in Brussels on 10 April 1926. The meetings in 1965 had started at 9.30am and there were 2 hour lunch breaks on each of Monday, Tuesday, Thursday and Friday. The CMI Constitution which was incorporated in the Conference book had 8 substantive articles, the 9th was on the officers of the Bureau Permanent, as the Executive Council was then known. At the time of the Conference there were 25 articles in the CMI Constitution. In 1965 there were 28 member Associations and in 2016 there were 55.

Reference was also made in the President's speech to the extraordinarily successful sponsorship that John Kimball and his colleagues on the sponsorship Committee for the organisation of the Conference had achieved.

In a Vote of thanks to the Secretary General of the IMO Frank Wiswall referred to a dinner given in New York on 23 November 1899 by the Admiralty Bar for leaders of the principal delegations at the world's first international diplomatic Conference held in October 1889 at the invitation of President Benjamin Harrison in Washington at which delegates from 28 nations were in attendance. The participants chose to work in producing international regulations for preventing collisions at sea which were adopted on 31st December 1889. At the dinner held on 23rd November an address was given by Robert Dewy Benedict, the *Dean* of maritime lawyers in New York who would, ten years later, become the first President of the Maritime Law Association of the United States in which he said as follows:

> *One thing more, however, I must speak of. I think this International Marine Conference, now sitting, is not to be the only such conference. rather do I look on it as the first of a long series of conferences, in which people, jurists and practical men from different nations shall confer upon their various systems of law, with a view giving to all that which is best in each... we are fortunate, my brethren of the admiralty bar, that we are privileged to honour here to our distinguished guests, members of our own profession, who have come from foreign lands to attend this conference, and are giving their time and labour in the hope of accomplishing something which shall increase harmony among the nations and safety on the sea*[121].

As Frank Wiswall pointed out therein lie *the seeds of what in time has grown into both the CMI and the IMO*[122]. (International Law Association meetings had,

---

121 CMI Yearbook 2016, New York II, pages 144-149.

122 CMI Yearbook 2016, New York II, pages 155-156.

of course, taken place in Europe since the 1870s, such as on Bills of Exchange in Bremen in 1876; York Antwerp Rules, Antwerp in 1877; and the Code of Affreightment in Hamburg in 1885.)

The official programme carried photographs of the delegates in 1965 dining at the Waldorf Astoria.

There were ISC and IWG meetings on the Tuesday but the working sessions of the Conference were on Wednesday and Thursday 4 and 5 May 2016 all sessions taking place in the capacious Conference areas of the Midtown Hilton. There were 4 contemporaneous meetings taking place on the Wednesday and 5 on the Thursday. There was also a Judges session on 4 May, MLA Presidents Breakfast on 5 May, a Young CMI and MLAUS Young Lawyers held a dinner on the 5 May and Committee CLE programme on 6 May.

At the Opening a key note address was given by Admiral Steven Poulin, the outgoing JAG and Chief Counsel for the US Coastguard. The immediately succeeding session, before the Conference broke up into multiple venues within the Conference facilities in the New York Hilton, was inspiring. A large audience heard Captain Nick Sloane give a spell binding history of the *Salvage & Wreck Removal Operation of the Costa Concordia,* arising from the sinking of the cruise ship on 13 January 2012 when she struck a submerged rock resulting in 32 deaths (27 passengers and 5 crew) off Isola del Giglio, Tuscany. The strict environmental protection Guidelines imposed by the Italian authorities, the parbuckle salvage operation commencement in September 2013, and ultimate refloating in July 2014 under floatation tanks welded to its sides, and towage to Genoa for scrapping, made for a fascinating presentation.

Other enthralling presentations which were given were by author Peter Singer and Bloomberg journalist, Michael Riley, in identifying worrying scenarios in Cybersecurity in shipping which was followed by insights into port and onboard cybersecurity.

General Average occupied all of the first and second days, Polar Shipping also occupied an entire day, the second day. Topics discussed also involved Committees of the MLAUS so that presentations could be made by both MLAUS members and by members of the worldwide CMI community. Topics included *Polar Shipping*, *Unmanned and autonomous ships*, *Crossborder insolvency* issues, *Maritime Arbitration: the New York Convention on Arbitration* and issues relating to *Jurisdiction and arbitration in sea carriage documents*, *Marine insurance*, *Reformulation of the principles of the Lex Maritima*, *Piracy*, *Reforms of domestic maritime laws*, *EU shipping law update*, *Liabilities arising from offshore activities*, *Pandemic response at sea*, R*efugee migration at sea*, and *Vessel nomenclature.* The preparatory documentation for the Conference can be

found in the CMI Yearbook 2015 New York I[123].

The work done in New York can be found in CMI Yearbook 2016 New York II[124].

---

123 Yearbook 2015 New York I Cross Border Insolvency in Admiralty: A Middle Path of Reciprocal Comity by Martin Davies (pages 196-215); A report of the work of the IWG (pages 216-218); letter from the President of the CMI to CMI members dated 29 March 2016 (page 220); letter from Bent Nielsen to MLAs explaining the proposed amendments (pages 223-225); proposed YAR 2016 (tabular format, comparing the 1994 and 2004 YAR (pages 226- 256)); proposed CMI Guidelines on the York Antwerp Rules (pages 257-274); Proposal for the amendment of Rule XXI(b) of the YAR 2004 relating to the determination of YAR Rate of interest (pages 274-275).

Judicial Sales - CMI President's letter to CMI members enclosing the submission to the IMO Legal Committee (pages 278-286); CMI Draft Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships - The Journey Thus Far by Jonathan Lux (pages 287-292); the CMI Draft Convention and Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships Moving Forward with the IMO (pages 293-294).

Liability for Wrongful Arrest A report on this study and on the activities of the IWG by Giorgio Berlingieri (pages 296- 299); Summary of MLAs answers to the CMI Questionnaire by Aleka Mandaraka Sheppard (pages 300-352).

Marine Insurance Memorandum on Suggested Criteria (Guidelines) for National Governments relating to Mandatory Insurance Requirements under Certain International Treaties by the CMI IWG (pages 354-358).

Polar Shipping - Report on the Legal Framework for Civil Liability for Vessels Source Oil Spills in Polar Regions by Lars Rosenberg Overby (pages 360-412); Polarworthiness : A new Standard of Seaworthiness in the Polar Context? by Peter Cullen (page 413); the Load Lines Convention and Arctic Navigation by Aldo Chircop (page 414); the Polar Code by Steven Poulin (page 415); Polar Shipping Regulation by Alexander Skaridov (page 416); Lessons from the Antarctic by David Baker (page 417).

Finance & Security Practices - Letter from the President of the CMI enclosing a Questionnaire for MLAs dated 29 March 2016 (pages 420-427); a Round Up on the activity of the IWG by Anne Fenech (pages 428-429).

Restatement of the Lex Maritima - Report on scope and activities of the IWG by Eric Van Hooydonk (pages 432-434).

The Rotterdam Rules - A report on the activities of the IWG by Tomotaka Fujita (pages 436-438).

124 CMI Yearbook New York II

General Average: York Antwerp Rules 2016 (pages 178-188), CMI Guidelines relating to General Average (pages 189-200), General Average Interest Rate 2016 2017 (page 201), Resolution of the Assembly taken at New York 6 May 2016 CMI Guidelines on General Average (page 202) and Resolution of the Assembly taken at New York 6 May 2016 General Average York Antwerp Rules 2016 (page 203).

A comparative analysis about how courts in different countries deal with jurisdiction and arbitration clauses in bills of lading and other sea carriage documents: Jurisdiction and arbitration clauses in bills of lading and other sea carriage documents in Japan by Tomotaka Fujita (pages 206-211); Claims handling under Rotterdam Rules by Chester Hooper (pages 212-228); Arbitration and jurisdiction clauses in Australia by Sarah Derrington (pages 229-234); United States Position by Susan Dorgan (pages 235-249). Ship Financing Security Practices: An Introduction to the IWG on Ship Financing Security Practices by Ann Fenech (pages 252-255); Hypotheques/Mortgages, Maritime Liens and Enforced Sale: Attempts at Unification by Giorgio Berlingieri (pages 256-258). Towards a compilation of Principles of Lex Maritima by the CMI IWG by Eric Van Hooydonk (pages 260 to 262). Cross Border Insolvency: Coordination of Jurisdiction of Maritime Cross Border Insolvency in China by Beiping Chu (pages 264-266). Maritime Arbitration: The New York Convention and Maritime Law by Luc Grellet (pages 268-272); "Public Policy", Natural Justice and the New York Convention in Australia by Matthew Harvey (pages 273-280); New York Convention: the Recognition and Enforcement of Maritime Awards in Civil Law and Common

It was a programme that CMI's predecessors from 1965 could not have dreamed of.

Revision of the York Antwerp Rules

This was the priority topic on the work programme. It was hoped it would see the completion of the work which had initially commenced at the Beijing Conference in 2012 to try and resolve the impasse created by the rejection by the ship owning fraternity of the previous amendments made to YAR in Vancouver in 2004. CMI is of course the Custodian of those Rules.

The Resolutions made at the Plenary Session in relation to the Rules and the Guidelines, which were adopted at the Assembly can also be found in the CMI Yearbook 2016 New York II[125].

At the Assembly meeting on 6 May both the York Antwerp Rules 2016 and Guidelines were approved.

The key points to be made, from a CMI point of view, about the Revision that was accomplished are that:

(a) They took three years to negotiate;

(b) They were agreed to unanimously by the representatives of both shipowners and insurers, that is the International Chamber of Shipping, BIMCO, the International Group of P&I Clubs and IUMI.

(c) They can best be described as being more in line with the 1994 version of those Rules than the 2004 version. Essentially the parties, in their negotiations, went back to the 1994 Rules which had been finalised in Sydney at the CMI Conference that year, and amended them rather than going to the 2004 Vancouver amendments and working backwards.

Law Countries by Lindsay East (pages 281-290); the New York Convention of 1952 Arrest Convention by Hiroshi Kimura (pages 291-297); the New York Convention and Maritime Arbitration: a Brazilian and Latin American Perspective by Godofredo Mendes Vianna (pages 298-312). Polar Shipping: International Organisations Committee and CMI/IWG on Polar Shipping by Phillip Buhler and Aldo Chircop (pages 314-316); The Practical Consequences and Challenges of Oil Spills – Lessons learned by Deepwater Horizon Incident by David Walker (pages 317-323); Declaration concerning the Prevention of unregulated High Seas Fishing in the Central Arctic Ocean (pages 324-326). Liability for Wrongful Arrest: Introductory Remarks Sir Bernard Eder (pages 328-329); Wrongful Arrest in South Korea by Hyeon Kim (pages 330-335); Brief highlights of US Law re Wrongful Arrest by Hamilton Whitman (pages 336-337); Towards Uniform Rules on Wrongful Arrest or still with the law of jurisdiction where the arrest is made? (pages 338-399). Offshore activities: Update on Current Situation by Patrick Griggs (pages 342-347); Brief comment on the IIDM Position Paper on Offshore Activities presented in the Legal Committee IMO LEG 102, April 14, 2015 by Jorge Radovich (pages 348-354). Shipping Law issues relating to Pandemic Response at Sea: Pandemic No Need to Panic! by Natalie Shaw and Charles Darr (pages 356-364).

125 CMI Year Book 2016 New York II pages 202 and 203.

(d) BIMCO's Documentary Committee met on 10 May 2016 and announced that all new and revised BIMCO charter parties and bills of lading will refer to York Antwerp 2016.

The York Antwerp Rules 1994 is the version which is incorporated into most contracts of carriage, whether they are by bills of lading or charter party. That is despite the fact that the Rules were last amended, substantially, in 2004 at the CMI Conference in Vancouver. Unfortunately those amendments were not widely supported by the shipping community and as a result they were rarely incorporated by contractual provisions. Karl Gombrii had sought to broker a rapprochement between the shipping and insurance interests in mid 2012 during the lead up to the previous CMI Conference in Beijing in October that year, and the meeting in Beijing would not agree to the proposals that were discussed. An IWG was therefore set up, immediately after the conclusion of the Beijing Conference, under the Chairmanship of Bent Nielsen together with Rapporteurs Richard Cornah (the highly regarded international average adjuster) and Taco van der Valk, the President of the Dutch MLA.

As a result of the considerable work that they had done over the last three years, by the time the matter came on for discussion in the New York Conference most of the major issues and contentions had been resolved between the shipping and the insurance communities. The two most contentious issues related to how salvage is dealt with in the context of General Average and how wages of master and crew at places of refuge are dealt with. The position, in both respects, as it existed prior to 2004 has, essentially, been reinstated.

Lowndes and Rudolf: *The Law of General Average and the York Antwerp Rules* Fifteenth Edition at page 57 identified the main points of agreement which had been reached as including:

- *Redrafting Rule B regarding tug and tow.*
- *Introducing some robust new measures in Rule E to reduce the delays in the adjustment process.*
- *Returning to the position where salvage was allowed as general average but limiting the circumstances in which salvages under contracts such as Lloyds Open Form (where each party was liable for and paid part of a salvage award) could be allowed as general average and be reapportioned.*
- *Restoring allowances for crew wages whilst detained at a port of refuge.*
- *Reverting to the 1994 Rules' treatment for temporary repairs.*
- *Removing any allowance for commission and changing interest to a flexible rate, based on LIBOR plus 4%.*

- *Retaining the Time Bar provisions of the 2004 Rules.*

The significant changes made by the 2016 Rules, compared with the 2004 Rules were as follows:

Rule VI (a) has been amended to read:

> *Expenditure incurred by the parties to the common maritime adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in General Average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure and subject to the provisions of paragraphs (b), (c) and (d).*

Rule VI (b) also provides that salvage will only be allowed in general average where one of five factors applies. These are:

> *(i) where there has been a subsequent accident or other circumstance which results in loss or damage to property during the voyage and there is a significant difference between the salved and contributory values;*
> *(ii) there are significant general average sacrifices;*
> *(iii) the salved values are manifestly incorrect and there is a significantly incorrect apportionment of salvage expenses;*
> *(iv) any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party;*
> *(v) a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest.*

Rule VI (c) also goes on to provide that such salvage expenditure shall include any salvage remuneration which has been allowed under Article 13(1)(b) of the Salvage Convention (preventing or minimising damage to the environment, that is the enhanced salvage award introduced by that provision in the Salvage Convention).

Rule VI (d) also goes on to confirm that special compensation payable under Article 14 and SCOPIC type payments will not be allowed in general average.

Rule Xl (a) which was the second area in which shipowners were strongly opposed to the York Antwerp Rules reform made in 2004 has also been changed so that wages and maintenance of master, officer and crew when detained at ports of refuge are now claimable in general average.

Rule XVII (a) (ii) of the YorkAntwerp Rules 2016 now contains a provision that:

Any of the cargo may be excluded from contributing to general average should the average adjuster consider that the cost of including it in the adjustment would be likely to be disproportionate to its eventual contribution.

This is the provision that is referred to as dealing with *low value cargoes* and was regarded as being a necessary reform of the York Antwerp Rules to facilitate the administration of general average adjustments where, particularly in relation to containerised cargo, there may be hundreds if not thousands of potential contributors with very low value cargoes.

Another change which has been welcomed, particularly by the insurance industry, is in relation to interest on losses allowed in general average under Rule XXI. The rate which is now decreed for calculating interest is the 12 month ICE LIBOR rate for the currency in which the adjustment is prepared, increased by 4%.

The further reform welcomed by the insurance industry is the deletion of a commission of 2% on owners disbursements, which had previously been allowed.

A press release issued by IUMI after these reforms had been agreed at the CMI Conference in New York suggested that the *7% interest rate and 2% commission of the past had increased the cost of maritime casualties by 10% to 30%.*

The non binding Guidelines were prepared to assist commercial interests in general average matters.

No greater compliment could be made of the work done by Bent Nielsen, the Chairman, Taco Van der Valk and Richard Cornah, the Rapporteurs, than that which was made a few days after the completion of the Conference, on 12 May 2016, when Andrew Paton, speaking on behalf of the Association of Average Adjusters on the topic *Hull clauses and claims time for some marriage counselling* in a call for reform in a different area of the London marine insurance market and he said in relation to the York Antwerp Rules that practitioners in the London hull market should *follow the examples set recently in the field of general average….I believe that the comprehensive consultation exercise by the CMI IWG and its extensive round of discussion meetings are the example which needs to be followed for a review of the hull clauses. However, who will provide the necessary leadership for this review?*

The CMI *Young Lawyers* Committee discussed the following topics: *Perspectives on the OW Bankruptcy* at which speakers were: Darren Azman, Justin Heilig, Marie Larsen, Jason Lattanzio, Brian Maloney, Evangeline Quek, Luis Raven, and Harald Sondergaard; *The Procedural differences in obtaining evidence in the United States, the United Kingdom and the Netherlands* at which the speakers were Dharshini Bandara, Marissa Henderson, Robert Hoepel, and

Kasee Sparks; and *The Aegean Sea dispute over the continental shelf and joint development agreements as an avenue towards effective cooperation*. Presented by CMI/IMLI prize winner Haris Kazantzis.

Commentary on the New York Meeting would not be complete without mention of the Nicholas J. Healy lecture held at the New York University Vanderbilt Hallon 5 May[126].

In his Welcome remarks John Kimball informed the audience that this was the 13th lecture in the biannual series which had begun in 1992. He gave a brief history of the life and career of Nick Healy, in whose name the lecture series had been commenced. After the meeting a reception took place for the attendees, and some guests were fortunate to be invited to have dinner in the university with the speakers.

The paper delivered by Chief Justice Allsop is worthy of study. It is a marvellous exercise in seeking to identify the theory of maritime law with particular reference to its development in the United States, the common law in England, international Conventions, Anglo Commonwealth law and by reason of the choices and policy decisions made in the various jurisdictions he shows how developments must inevitably create differences but *Importantly, the conceptions, terminology and framework of analysis are the same…..Modern maritime law, including the rules of private international law that govern maritime activity, should be grounded in maritime and international sources; the common heritage of maritime principle exists and moulds legal development*.

In the morning of the third day the MLAUS annual general meeting was held in its traditional format in the Great Hall of the Bar of the City of New York, 42, West 44th Street between Fifth & Sixth Avenues, while the CMI Assembly took place in the afternoon in conjunction with Young CMI meetings held at the same time.

43. Frank Wiswall

In early 2016 the CMI had put forward the nomination of Frank Wiswall for the IMO's International Maritime Prize 2015. It was with great delight that the CMI News Letter[127] made the announcement that on the 8 July 2016 the IMO

---

126 CMI Yearbook 2016, New York II, 157; Welcome remarks by John Kimball New York II, pages 158-159; "Introduction" by the Honourable Robert Katzmann, pages 163-175; "Comity and Unity in Maritime Law" by the Honourable James Allsop, Chief Justice of the Federal Court of Australia pages 163-175; further commentary was made by Justice Johanne Gauthier, of the Federal Court of Canada and former Vice President of the CMI.

127 CMI News Letter No 3, September/December 2016.

Council advised that Frank Wiswall had been declared the winner of the IMO Prize for 2015. The speech given by Rosalie Balkin at that meeting, the Speech made by the Secretary General of the IMO Kitack Lim at the later presentation of the Award on 5 December 2016, and the speeches made by Patrick Griggs and Frank Wiswall on that occasion are in the News Letter. In his remarks Patrick Griggs drew attention to the extraordinary curriculum vitae which Frank Wiswall had. Apart from his role as Chairman of the Legal Committee for 12 years and his many activities for the CMI, (including what Patrick Griggs has described as his *guardianship of the CMI Constitution*, Chairmanship of IWGs and Vice President and Executive Councillor) Patrick Griggs referred to his role as Admiralty Counsel, Bureau of Maritime Affairs, Republic of Liberia, which took its responsibilities in relation to high profile Enquiries extremely seriously. Frank Wiswall was Counsel to the Tribunal, described by Patrick Griggs as *a sort of prosecutor*. He described the Enquiries as *thorough and well conducted due, in large part, to Frank's careful preparation and presentation*. Frank Wiswall paid tribute to his wife Libby, and referred to his early career at Burlingham Underwood in New York, then with the International Bank in Washington and a long association with the IMO. He also referred to his teaching at the World Maritime University for 19 years as well as IMLI. His comments at that time are well worth reading. This was an extremely well deserved honour for Frank Wiswall and a recognition of the enormous contribution he has made to maritime law, and in particular its uniformity.

44. Judicial Sales: Steps to Convention

By the time the Judicial Sales Instrument was concluded in Hamburg in 2014 there was very little prospect of a national government calling a diplomatic conference to give effect to a maritime Convention, although a meeting took place in 2013 attended by members of the Executive Council with members of the Belgium Maritime Law Association and a senior bureaucrat in the Belgian government with whom discussions took place about a possible revival of the past practice whereby Belgium could convene a diplomatic conference when the Judicial Sales project concluded. A change of government took place before the Beijing Draft was completed and that was not an option.

The obvious home was initially considered to be the IMO Legal Committee, in view of its earlier involvement in relation to the Maritime Liens and Mortgages Convention and Arrest Conventions and because of the very close working relationship between the CMI and the IMO Legal Committee. CMI therefore approached the IMO Legal Committee and in fact made two presentations to them at two consecutive meetings in 2015 and 2016. The proposal that IMO take on this

work was co sponsored by China and the Republic of Korea. CMI was represented at the meetings at the IMO by Jonathan Lux, who had been the Rapporteur in the IWG and Henry Li (who had been the Chair) on both occasions. The first presentation was simply by way of an introduction to the topic and the second was to seek approval for the work being taken into the work programme of the Legal Committee. On the second occasion CMI was unsuccessful when on 10 June 2016 it was decided that there was *no compelling need* for such an instrument.

When CMI's approach in June 2016 was rebuffed by IMO Legal Committee an alternative home needed to be found. There was a project which was well advanced within the Hague Conference (HCCH) in relation to the reciprocity of judgments' which was not too different from CMI's. With the assistance of the Secretariat of the Hague Conference CMI was invited to make a presentation to the scheduled meeting in February 2017 of the *Special Commission on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments* and prepared a draft of the document that the Special Commission had produced at that time by which the CMI draft Instrument could be annexed to it. Jonathan Lux again addressed that meeting. He was accompanied by the President of the Dutch MLA Taco van der Valk, who had been liaising with the Secretariat of the HCCH.

The Special Commission decided that the work it had done was too far advanced to have the CMI Instrument added to it. The Secretariat suggested that CMI should make a submission to the HCCH Council which was meeting on the 15 March 2017 to have the CMI Instrument added to the HCCH work programme. As the CMI President was due to be in London anyway it was decided that he would make the presentation and went to the Hague with Taco van der Valk. It was decided beforehand that, similar to the IMO, this should be an explanatory presentation with a view to returning 12 months later when a decision would be made. Whilst there were supportive voices in the discussions after the presentation there were some that did not consider the HCCH was the appropriate forum and some (particularly the Canadian delegate) suggested UNCITRAL might be preferable.

CMI had had close relationships at UNCITRAL during and subsequent to the Rotterdam Rules project. Alexander von Ziegler had had a prominent role in that regard and he and other members of the Executive Council considered that feelers could usefully be put out towards UNCITRAL. Enquiries via John O'Connor, the former President of the Canadian MLA (and member of the CMI Executive Council) were also made through the Canadian delegate who had spoken at the HCCH meeting. The President then contacted Kate Lannan at UNCITRAL, who had attended CMI meetings, most recently in Dublin, and was generally well known within CMI through her long involvement with the Rotterdam Rules project. She and the Secretary General of UNCITRAL Renaud

Sorieul were both supportive. A spot was secured by the Secretariat at the UNCITRAL 50th session of the Commission meeting in Vienna (321 July 2017). A paper was prepared with the assistance of Kate Lannan making a *proposal for possible future work on cross border issues related to the Judicial Sale of ships*, based on the materials that had been utilised for the IMO and HCCH approaches.

Alexander von Ziegler attended the Commission meeting. The Commission thanked CMI for its proposal and decided not to refer the proposal to a working group at this time but agreed that *UNCITRAL, through its Secretariat would support and participate in a Colloquium to be initiated by CMI to discuss and advance the proposal, and the matter would be revisited at a future session.*

The President attended the 8th Asian Maritime Law Conference in Singapore on 29 and 30 September 2016 and spoke about the history of CMI, the Judicial Sales Draft Instrument, the Liability for Wrongful Arrest IWG's work, the New York Conference 2016 which had taken place a few months earlier, especially the outcome in relation to YAR and the work being done on Unmanned Ships and Cybercrime.

45. Seminar Bristol Palace Hotel Genoa Italy 7-8 September 2017

This event had originated at the suggestion of John Hare as a wonderful opportunity to honour Francesco Berlingieri in his home City.

As noted by John Hare and Giorgio Berlingieri in the Programme notes: it was the third time an Assembly meeting had taken place in this marvellous City, the first being in 1925 and the second in 1992; the first was chaired by another Francesco Berlingieri, the grandfather of the man who was being honoured on this occasion; also present at that first Assembly meeting in Genoa was another Giorgio Berlingieri, the grandfather of the President of the Italian MLA who were hosting this event! The choice of Genoa, at this time was inspired. Francesco Berlingieri was in good health and at age 96 spoke at the commencement of the meeting[128].

Delegates mostly stayed at the elegant Bristol Palace Hotel. There were 227 delegates and 38 accompanying persons. As might be expected from the Italian MLA it was a superbly organised seminar and despite it only taking place over a couple of days delegates were treated to meetings and social events within the most splendid buildings and venues.

The Seminar took place in the magnificent Palazzo Ducale – Sala del Maggior Consiglio, an inspiring location for such an event, and the Assembly in

128 CMI News Letter No 2, 2018, which also includes a Tribute by Luis Cova Arria.

the Palazzo della Borsa (the Old Stock Exchange Building). The social events included a Welcome function for delegates and their accompanying persons at the Genoa Aquarium and the Gala dinner for all delegates at the Villa Lo Zerbino held outdoors in the grounds of that magnificently preserved Genoese mansion, built at the end of the 16th Century, in the warm glow of an Italian September evening.

There was also a breakfast for 33 MLA Presidents or their representatives who were present. Prior to the Seminar and Assembly a number of IWGs had met.

In his opening speech Giorgio Berlingieri, President of the Italian MLA, a position to which he had been appointed in 2005, reminded delegates that there had been an event in Genoa in 2010 for a seminar on the occasion of the presentation of the Essays in honour of Francesco Berlingieri, the President ad Honorem, attended by Patrick Griggs, Jean Serge Rohart and Jan Ramberg amongst many others, which had also been held in the magnificent medieval Old Stock Exchange Building, where the CMI Assembly meeting would be taking place that afternoon.

The President in his opening remarks paid tribute to Francesco, describing some of his many accomplishments and characteristics and presented him with a silver salver inscribed to: *Francesco Berlingieri. Member of the Executive Council from 1972, President from 1976 to 1991, President Ad Honorem from 1991. In recognition and gratitude for his service and devotion to the CMI.* The President's remarks are published in the form of a memorial in the CMI Yearbook[129]. Essentially they referred to his naval career, his involvement in the collision between the *Andrea Doria* and the *Stockholm* off Nantucket in July 1956, his Presidency of the Italian MLA, his Presidency of the CMI from 1976 to 1991, the honours bestowed on him by the CMI as President ad honorem and by the British Empire (OBE), as well as numerous degrees from academic institutions in Italy and around the world. He was of course not the first Berlingieri to involve himself in the affairs of the CMI, that had first commenced as early as 1900 as there was a young maritime lawyer called Francesco Berlingieri from Genoa at the CMI Conference in Paris in 1900. Francesco's involvement continued long after his role as President had come to an end and he was extremely active in the negotiations that led to the conclusion of the Rotterdam Rules.

Francesco Berlingieri then addressed the delegates and reminisced on how he came to be President of the CMI in succession to Albert Lilar. During the course of the meeting in Genoa Francesco attended the Executive Council and Assembly meetings, as well as the Gala dinner.

---

129 CMI Yearbook 2017-2018.

The meeting in Genoa saw Giorgio Berlingieri pass over the role which the Berlingieri family had conducted for a great many years as Chief Publications Editor to Taco Van der Valk and John Hare handed over the reins as Secretary General, as foreshadowed by him in New York, to Rosalie Balkin. A presentation was made to John Hare at the conclusion of the Assembly meeting of a statute of the Lanterna of Genoa, John being an aficionado of lighthouses. The meeting at Genoa accomplished much and was enjoyed by all who attended but for some it was very much a bitter sweet meeting, highlighted by Francesco's passing in 2018.

Seminar sessions were held in the magnificent Palazzo Ducale, in which no less than Ann Fenech was almost speechless when standing to give a presentation on ship security finances, so much in awe of her surroundings did she express herself to be. A presentation was given by Mans Jacobsson on *The Significance of the Torrey Canyon 50 Years On*[130], no one better able to identify that significance than the former director of the IOPC Funds and a member of the CMI Executive Council for two terms. The second session entitled *OW Bunker National Solutions to Global Collapse* included a paper, given with his usual panache and intellectual quality, by Professor Martin Davies of Tulane University: *A comparative analysis and national responses to the OW Bunker Collapse*[131]. That session was followed by the session on *Ship Finance Security Practices* and a presentation by Ann Fenech *Update on the work of the IWG on Ship Finance Security Practices*[132]; the issue of *Offshore Activities* was addressed in the next session of the Colloquium in a paper by Lorenzo Schiano di Pepe to address the issue of *Offshore Installations and Liability Arising Therefrom* with particular reference to the position under European law and the role of direction 2013/30/EU on Safety of Offshore Oil and Gas Operations. On the topic of *The Hanjin Bankruptcy Cross Border Insolvency Issues*, papers were presented by Sarah Derrington and Maurizio Dardani[133].

In the final session, a topic very relevant to the waters around Italy both then and now was addressed by Valeria Eboli, who presented an update on the *Italian perspective on legal issues arising from refugee immigration, rescue and loss at sea*[134].

A surplus of approximately €19,000 was obtained on this meeting, thanks to considerable contributions from sponsors amounting to €30,000.

---

130 CMI Yearbook 2017-2018 pages 188-196.

131 CMI Yearbook 2017-2018 pages 198-207.

132 CMI Yearbook 2017-2018 pages 208-219.

133 CMI Yearbook 2017-2018 pages 220-231 Maurizio Dardani "Recent developments of European Law on the matter of Insolvency Law, The Treatment of Rights in Rem: a Difficult Marriage".

134 CMI Yearbook 2017-2018 pages 232-256.

46. Assembly Meeting Genoa 8 Sptember 2017

Bill Birch Reynardson

It was with great sadness to many members of the CMI family that Bill Birch Reynardson had passed away on 4 July 2017 shortly prior to the meeting in Genoa. His influence on the CMI over many years since at least the 1960s had been profound. He had encouraged Patrick Griggs in his upward path towards the Presidency of the CMI and was a significant participant in the preparation and drafting of important CMI works during that time, none less than what ultimately became the 1969 Civil Liability Convention following on from the Torrey Canyon disaster of 1967, (it having been first drafted at his kitchen table.) He travelled to Australia and gave a presentation at the Maritime Law of Australia and New Zealand's annual Conference in 1983 in Sydney about the CMI. The paper which he gave is published on the CMI website. Like his friend, Francesco Berlingieri, he was a great ambassador to the CMI.

He was remembered at the commencement of the Assembly meeting. As Patrick Griggs reminded delegates in his tribute, he had been appointed to the CMI Bureau Permanent in 1970 and continued to serve on the Executive Council when it was created. He was elected a Vice President in 1978 and in 1996 he was elected the first CMI member Honoris Causa in recognition of his outstanding service to CMI. He had attended CMI meetings since 1954, was the senior partner at Thomas R Miller from 1991 to 1998, as well as Secretary/Treasurer of the BMLA for a number of years. Patrick Griggs in his comments said: *If anyone, in future, writes a history of the CMI, I am sure that the contribution made by these two (Francesco Berlingieri and Bill Birch Reynardson) both individually and jointly, will be regarded as being pivotal to the survival of the CMI into the 21st Century. Bill will also be remembered for creating the CMI Charitable Trust in 1985 at a time when he was able to go around to his many city contacts and extract contributions from them to the fund that still thrives today. He was made a commander of the British Empire (CBE) for services to the unification of international maritime law and was also awarded an honorary doctorate at IMLI in recognition of his great support for that organisation. He was appointed the High Sheriff of Oxfordshire in 1974, a role which five successive generations of Birch Reynardson family helped fulfill.* Patrick Griggs concluded *he had an ability to get things done not, perhaps, always in the most conventional manner, but he had an act of being able to persuade people that what he felt was the way forward was, indeed the right way! The CMI owes Bill a great deal*"[135].

135 Patrick Griggs examined these and other aspects of Bill Birch Reynardson's involvement with

Bent Nielsen

A delightful aspect of the Assembly meeting was to be able to pay special tribute to Bent Nielsen who was elected to membership Honoris Causa for his services to CMI over so many years, particularly in the area of the York Antwerp Rules reform but also as Chairman of the Nominating Committee from 2004 to 2013. He had attended CMI meetings since the 1970s and was Rapporteur to the International SubCommittee on the Salvage Convention which was finished at the 1981 CMI Conference in Montreal. He then, under the Chairmanship of David Taylor, was a member of the IWG which produced the 1994 YorkAntwerp (Sydney) Rules, then chaired the IWG which formulated the Vancouver Rules in 2004 before taking on the task of Chairing the YAR IWG at the Beijing Conference in 2012 and to further work on the York Antwerp Rules which resulted in the YAR in 2106. He had been also the Rapporteur on behalf of the CMI to the IMO Legal Committee on the topic of Wreck Removal, having consulted CMI members on their domestic law relating to that topic. Since 2005 he had been a lecturer at IMLI in Malta, his main subject being General Average. As Patrick Griggs told the Assembly in Genoa he has indeed *rendered exceptional service* and deserved to be made a member *Honoris Causa*. This was warmly approved by the Assembly.

47. Colloquium Valletta Malta Judicial Sales 27 February 2018

A Colloquium was organised at great speed by the MLA of Malta under its indefatigable President Ann Fenech to take place in Valetta in February 2018. It was extremely successful and well attended, particularly by students from around the world who were attending IMLI as well as representatives from many organisations involved in the maritime community, both internationally and from Malta who had not previously participated in the CMI Judicial Sales project, including BIMCO, ITF, FONASBA and financiers who were unanimous in their support of the project.

At this somewhat hastily arranged but superbly organised and well attended Colloquium, which took place over half a day, the following presentations were made: A Welcome Address (pages 330-331) by the President of the Malta MLA, Ann Fenech, in which she welcomed the Chief Justice of Malta and the Minister of Transport. She noted that this Seminar had attracted 180 participants. They represented ship owners, financiers, crew, harbour authorities, service providers

---

the CMI in CMI News Letter No. 1 January 2018 and also, his son Tom, produced a marvellous account of his father's life which is contained in CMI Yearbook 2017-2018.

and delegates from 50 countries, including students from IMLI and Ryan Harrington from UNCITRAL who had been of great assistance in organising the Colloquium.

An opening speech was made by the President of the CMI[136], who gave a brief history of the work of the CMI and referred to the decision taken at the General Assembly meeting of UNCITRAL in July 2017. He referred to the written paper which had been provided to delegates which included a CMI Brochure (first suggested at the 1997 Future of the CMI meeting). The essential prerequisites of a Judicial Sale and how they had come to be a problem in the international shipping community were explained. The second document that had been available to delegates was a series of excerpts from leading Judicial pronouncements from around the world indicating concerns about lack of comity in Judicial Sales conducted internationally. A third document provided to delegates was a summary of 12 cases exemplifying those difficulties. The President stressed the identity of the principal stakeholders in Judicial Sales, the main object of a Judicial Sale to obtain the best possible sale price and the contents of CMI's Draft Instrument, such as the need to notify the relevant persons of a Judicial Sale, that the sale accomplishes the extinguishment of all prior encumbrances on the ship, the issue of a Certificate by the State selling the vessel confirming that it had been carried out in accordance with its procedures, and that on production of a Certificate of the sale, the Flag State will delete the prior registration. The final attachment was an article by a New Zealand academic asking his readers to imagine the scenario in which they purchased a vessel following a Judicial Sale and the Flag State refuses to transfer the ship off its books, or alternatively to imagine that if they were the mortgagee of the vessel and found out quite by chance that a court in some foreign jurisdiction had sold the vessel without giving any notice how concerned you would naturally be.

The opening speeches, the programme for the meeting, and the documents prepared for it as well as the CMI Draft Instrument, are in the CMI Yearbook[137]. CMI then prepared a Report of the Colloquium, with the assistance of UNCITRAL (Ryan Harrington) for the 51 Session of the Commission in New York 25 June 13 July 2018. The President, Ann Fenech and Alexander Von Ziegler attended that meeting, and thanks to the preparatory work done by a number of MLAs with their government representatives CMI was supported by many delegations and UNCITRAL duly added the project to its work programme.

136 CMI Yearbook 2017-2018 pages 332-337.
137 CMI Yearbook 2017-2018 pages 329-358.

The Report is also in the CMI Yearbook[138]. There is also a Report of the Colloquium and the meeting at UNCITRAL in New York in the CMI News Letter[139].

48. Visit to IMLI

On the occasion of the Colloquium in Valletta a number of CMI Executive Councillors including the President, Ann Fenech, Alexander Von Ziegler, Luc Grellet, and Giorgio Berlingieri had visited IMLI and met with the students and Professor David Attard where the strong bond between the CMI and IMLI was evident throughout the meeting, nurtured by the many members of the CMI family who are regular lecturers there such as Patrick Griggs, Bent Nielsen, Professor Francis Reynolds, Frank Wiswall and, more recently, Andrew Taylor and in the past, Bill Birch Reynardson, and Francesco Berlingieri, amongst others. There is a Report of this meeting in the News Letter[140].

49. Assembly Meeting London November 2018

This meeting took place at the IMO Building and amongst the memorials the CMI recognised the passing of Francesco Berlingieri, Jan Ramberg and Jose Ray which were noted with great sadness.

Francesco Berlingieri

At the time of his funeral a floral tribute had been sent on behalf of the CMI. In honour of Francesco the CMI inaugurated an occasional memorial lecture to take place at CMI events. After the welcome opening address by Lord Phillips, the President of BMLA, the meeting continued prior to the Assembly meeting with the inaugural Francesco Berlingieri lecture given by Sir Bernard Eder QC *Unmanned Vessels: Challenges Ahead*. Patrick Griggs then traced the extraordinary history of the Berlingieri family's involvement with CMI spanning four generations and paying tribute to Francesco's ground breaking work, inter alia, on the 1989 Salvage Convention, the 1996 HNS Convention, the 1993 Maritime Liens & Mortgages Convention, the Revision of the York-Antwerp Rules, the 1999 Convention on the Arrest of Ships and the development of the Rotterdam Rules, as well as his Presidency from 1976 to 1991 during which

138 CMI Yearbook 2017-2018 pages 359 -364.
139 CMI News Letter No 2 2018.
140 CMI News Letter No 2, 2018.

period the CMI grew closer to the increasingly energetic UN bodies and assisted in assuaging the thirst for knowledge about international maritime law in the resurgent China. He was a giant of the CMI. The Travaux Preparatoires that he produced and all his writings will endure for generations. His memory will be revered by all who knew him for years to come. A special tribute was paid to him in his presence at the opening of the Genoa Seminar which is reproduced at the beginning of CMI Year Book 2017-2018.

50. Task Force Report

As a result of a suggestion made at the Beijing Conference by the President of the USMLA an ad hoc Committee to consider and canvass the views of MLAs on all issues relating to the management and operations of the CMI was convened by the new President Stuart Hetherington, to be chaired by Liz Burrell who had previously performed a similar role for the MLAUS. Unfortunately it was not until 2018, that a task force, a reconstituted group under the Chairmanship of Stephen Knudtzon of the Norwegian MLA, concluded that Committee's work.

The following is a Summary of the excellent report dated 23 October 2018 of the task force which was presented at the Assembly meeting in London on 9 November 2018, which remains under consideration by the Executive Council at the present time.

51. Summary of the Report on the Future of the CMI

The Report on the Future of CMI (the Report) was the subject of a presentation by the Chair of the task force, Stephen Knudtzon, on 9 November 2018 at the meeting.

The task force addressed the following broad topics: CMI: Governance issues; the CMI's relationship with MLAs; the Organisation of CMI activities such as conferences and meetings; the Work product of the CMI; the Relationship of CMI with other organisations; the Website and Publications of the CMI; Young CMI and Financial matters.

1. Governance

The task force posed the question as to whether EXCO had too many members and might be more productive if it was smaller in size. It also reinforced the need for geographical spread of its membership. The Report noted that CMI remains Euro centric and lacks diversity within EXCO despite attempts to counteract those aspects. It queried whether Sub-Committees within EXCO could be set up and whether terms for any member on EXCO should be limited to two and

individual terms should be limited to three years. (The latter have already been reduced from 4 to 3 years) It also queried whether the Nominating Committee should not make a decision where there is more than one candidate put forward for a single position.

The task force made a suggestion that a small payment could be made to a retired MLA person to assist with the management of the CMI.

In relation to the composition of IWGs it suggested that there could be more consultation with MLAs in relation to their composition.

The task force questioned whether Titulary members should pay a nominal fee to maintain their membership once they have retired so that individuals, who are no longer interested in the work of the CMI, cease to be Titulary members. It supported the continuing close relationship between the CMI and IMLI.

In relation to financial matters the task force Report contains a lot of information in relation to the income and expenses of the CMI. It refers to the Charitable Trust and the Albert Lilar Foundation and suggested that the Charitable Trust be devoted more to research, teaching, and to publishing and the assets of the CMI be utilised for the administration of the day to day and yearly work of the CMI itself. The recommendation in this topic of the task force related to the possible employment of an employee or a subcontractor to deal with administrative matters but also that all necessary digital tools should be supplied by the CMI to any such persons.

2. The CMI's relationship with National Maritime Law Associations (MLAs)

The Report notes a large number of a wide variety of possible occupations that could be attracted to join MLAs: Academic lawyers working at universities, Judges, Practising maritime lawyers working in law firms or their own offices as inhouse counsel to shipping companies, lawyers in insurance companies, hull departments, P&I; war risk & FD&D lawyers in national shipowners' associations, lawyers working in banks and other financial institutions, lawyers in Classification Societies: DMVGL, Lloyds, Bureau Veritas; ABS etc, Maritime arbitrators, lawyers in government offices and intergovernmental organisations like IMO, IOPC Funds and the EU, lawyers in nongovernmental organisations like BIMCO, Intertanko, Intercargo, IG (P&I), IACS, ICS, IUMI, OCIMF and ECSA.

The task force under the heading *Communication and Transparency*, noted that social media offers further opportunities to communicate but it was beyond the expertise of the task force to consider that aspect in detail. In relation to transparency, it was really in relation to the appointments of IWGs that the task force felt there could be a greater transparency and a more structured approach involving MLAs.

In relation to assisting to build an understanding and relationships between the CMI and individual members of MLAs it is suggested that the CMI establish a protocol for MLAs to distribute CMI publications to their members and identify someone within the MLA to be the principal point of contact with the CMI in order that there is a greater sharing of the CMI information amongst individual members.

The protocol should also reinforce the necessity for MLAs to advise changes in their officers as soon as they take place in order for the CMI website to be updated.

3. The Organisation of CMI activities such as Conferences and meetings

In this section of the Report a number of suggestions are made including:

1. The CMI meetings do not have a duration of more than 2 to 3 days (excluding the Exco and Assembly days.)
2. The formal dinner is held on the second last day of the substantive programme, to allow delegates to return home once that ends.
3. The programme should be as flexible as possible to cater for these conflicting priorities. The social programme could therefore, for example, be at the start or end of the Conference. There is no scope for holding more than one "big" meeting per year (the annual meeting) except when a designated single subject is identified, and an ad hoc meeting can be organised (eg the Malta meeting for Judicial Sales").
4. The task force recognises the need for a substantive local content in the programme but there should be a balance for the subjects of international interest and speakers from other parts of the world.
5. Seek to identify "hot" international issues to be discussed, seek to identify new or relevant topics.
6. Give more attendees the opportunity to speak, with shorter presentations and panel discussions.
7. Improve participation from younger people.
8. Regional meetings should be encouraged such as the Iberian Peninsular (Spain and Portugal), Mediterranean (Italian and Croatia) and Northern Europe (the Netherlands, Germany and Scandinavia). This should be encouraged elsewhere.
9. Other organisations could be invited to present matters of general interest, eg BIMCO or EU representatives.
10. Ensure that credits for education time are provided, as required by the Bar Associations of different countries.
11. The Assembly meeting should not take place contemporaneously with the sessions for Young Lawyers.
12. The use of interactive presentations, quiz shows, Kahoot.it, and Conference Apps.

4. The Work Product of the CMI

The task force has suggested that CMI could prepare Guidelines on the methodology for the working methods of IWGs, the selection of the membership and the projects to be undertaken. Suggestions were made in relation to the composition of Committees and the preparation of a "format guide" so that newcomers understand better how they work. It suggested that it might be appropriate to produce an animated video, PowerPoint or pamphlet for publication on the website about the foundational aims of the CMI and how it works towards them. In relation to CMI work product the Report suggests that the CMI should exercise caution in drafting new Conventions but continue to work on soft law topics which the task force considers to be more effective. It highlighted as a good example the work of the IWG grappling with the *definition of ship*.

The CMI, the Report also suggests, should continue to encourage MLAs to lobby government for ratification of Conventions.

On the topic of CMI Questionnaires which are submitted to MLAs, it is suggested by the Report that:

- The CMI should prepare a protocol for MLAs to assist in preparing for answering Questionnaires.
- Questionnaires should not be too comprehensive or dense.
- MLAs should be encouraged to set up Committees (including representatives from the Young Lawyers see below section 7) to prepare replies.

5. The Relationship of CMI with other organisations

The Report also notes the variety of international governmental organisations that CMI should be engaged with:

- IMO all regulatory requirements for vessels such as SOLAS and MARPOL
- UN for example in respect of UNCLOS, IOPC Fund produces Guidelines for compensation following oil spills from tanker vessels
- UNCITRAL for example in respect of the "Rotterdam Rules"
- UNIDROIT
- WTO
- ILO producing work environment and employment conditions for seafarers
- EUDG Transport shipping and environmental, EMSA, DG Mare
- Ministries and shipping directories in various countries for example, MSA (Maritime Shipping Authority) in Singapore and the FMC (Federal Maritime Commission) in the US
- UNCTAD
- HCCH the Hague Conference

It also lists a variety of international organisations the CMI should be engaged with:

- IACS International Association of Classification Societies
- ICS International Chamber of Shipping (the forum for the Shipowners Association)
- Intertanko representing tanker vessel owners
- Intercargo representing dry cargo vessel owners
- International Group of P&I Clubs
- IUMI International Union of Marine Insurance
- FONASBA representing the shipbrokers
- BIMCO the world's largest international shipping association, with around 2,000 members in more than 120 countries which includes shipowners, operators, managers, brokers and agents
- NSA Norwegian Shipbrokers Association
- ISU the International Salvage Union
- ITF International Transport Federation and other seaman organisations
- CEFOR representing Nordic marine insurers.

6. The Website and Publications of the CMI

The task force noted the prevalence of cybercrime issues and data protection laws but makes suggestions for possible additional uses of the website including the publication of the status of Conventions. (It is noted that this has already taken place and is now on the website).

It also suggested in relation to the website improving links to other organisations through the website by way of hyperlinks, such as universities and publications such as Lloyds List, Tradewinds, BIMCO, IMO Legal Committee, Universities etc if that can be achieved. The task force also suggested investigating the interactive use of the website and also greater use of LinkedIn.

The task force made reference to the publication/Brochure which was produced for *selling* the CMI to the broader audience, which was prepared for the Judicial Sale meeting in Malta and the UNCITRAL meeting where it was persuaded to take on the topic of Judicial Sales.

Reference was not made to the republication of the CMI Handbook (which is imminent) but encouraged the promotion of the official texts on the Maritime Conventions.

7. Young CMI

The Report produced examples of work done in countries that the task force members were involved with, Norway, Spain and Ireland to reach out to younger lawyers and obtain their involvement.

The young Norwegian members, for example, are organised with a separate board and they organise at least one out of the four meetings in the MLA per year and have one representative on the board of the MLA.

In Spain, young lawyers are involved in:

- answering CMI Questionnaires, scholarships are available
- since 2017 a mock arbitration of university students is included in the Annual Congress
- they are offered lower membership fees
- students of Shipping Law Masters may attend the congresses at very low fees
- LinkedIn news so that young non members can follow up the activities of the SMLA
- currently the Spanish MLA is analysing how to encourage liaising with other Mediterranean MLAs and Portuguese young lawyers

In Ireland young lawyers have been increasingly active in organising evening lectures and a News Letter.

The task force listed the following steps the CMI could take towards young lawyers:

- encourage them to attend meetings,
- encourage them to give presentations and participate in IWGs,
- involvement in answering Questionnaires in the MLAs,
- ensure young members in the MLAs are aware of CMI activities,
- understand how millennials and other young generations use social networking and update the CMI website to use social networking tools to be more visible to younger generations, including understanding if developing an App is feasible and useful,
- the CMI could consider supporting limited regional meetings of the younger members of the CMI to allow the younger lawyers to develop their own momentum,
- through MLAs, the CMI should consider liaising with universities that have well respected Master programmes in shipping and maritime law so that students and researchers have knowledge of the CMI activities.

The task force also queried whether the age of Young CMI should be increased from 30 to 35 or 40 years. It did not reach any conclusion on that issue. (It is noted that the age has been 40 for some years).

8. Financial matters

It might seem odd that this topic concludes this Summary although it is the basis on which the CMI can operate and the task force has produced a lot of useful information on the Income and Expenditure, Reserves, Investment Policy and remuneration of

certain officers. It does however make recommendations that consideration be given to paying a retired maritime lawyer a modest sum to be responsible for preparing materials to be sent to MLAs (for distribution to their members), IWGs, Committees, dealing with Agenda items, reminders, Questionnaires, website, publications, social networking rather than leaving it to volunteers and ensuring any such person and Secretary General and Administrator are supplied with all necessary technological/ digital equipment to enhance CMI's ability to communicate.

52. Developments at UNCITRAL on the Judicial Sales of ships project in 2019

The 35th Session of UNCITRAL Working Group VI (and first session of Judicial Sales) took place in New York between the 12-17 May 2019. Reports of that meeting and subsequent meetings are in the CMI News Letters and documentation is on the UNCITRAL and CMI websites.

As Ann Fenech has reported the first meeting of the UNCITRAL Working Group VI on Judicial Sales was exciting but challenging[141].

Many of the State delegates had no maritime legal background and the concepts that underpin Judicial Sales of ships were quite new to them and had to be explained. Alexander von Ziegler explained the Draft Instrument to them at this first meeting. Even the role of CMI and its history had to be explained by Ann Fenech. Ann Fenech displayed her people skills early on by getting to know the Chair of Working Group VI Beete Czerwenka and Jose Angelo Estrella Faria, the Principal Legal Officer and Head of the Legal Branch of the UNCITRAL Secretariat, assisted by legal officers Ryan Harrington and Alexander Kunzelmann. She also liaised with and built up a good relationship with the EU delegate, who was not the same person who had attended the meeting in June 2018 and who had expressed the opinion that this work was not worthy of a Convention and should be considered to be Guidelines at best. Fortunately many of those who had been on the CMI IWG were spokespersons or representatives of national delegations. Of the former, Alexander Von Ziegler (Switzerland), Henry Li (China) and Tomotaka Fujita (Japan) were the principal delegates for their countries and Frank Nolan (USA) and John O'Connor (Canada) were frequently to be heard speaking on behalf of their delegations; and Eduardo Albors (Spain); Petar Kragic (Croatia) and Jan Erik Poetschke (Germany) were also on their national delegations. In addition Peter Laurijssen (Belgium) represented the ICS and BIMCO. Justice McKerracher, of the Federal Court of Australia, attended the first meeting in New York as

141 CMI News Letter No 1, August 2019.

a representative for the International Association of Judges and Judge Brian McGovern of Ireland attended another. Justice McKerracher then participated in other virtual meetings. Their contributions were invaluable. When COVID struck and the meetings became virtual meetings it was important for the CMI and its leader Ann Fenech to be in electronic contact with the IWG and those delegations that were seen as being helpful to the cause and a large WhatsApp group was started. In addition, prior to every meeting, Ann Fenech circulated discussion points to the group and then a document described as *Meeting notes* which set out the position that the CMI would be advocating for at the forthcoming meetings.

At this first meeting it was decided to work from the CMI Draft Instrument which provided an opportunity to the CMI *team* to explain the significance of each provision and how it related to the concepts of maritime law, from financing arrangements, including mortgages and their registration, to liens and arrest of ships, the different types of charters that exist and the rights they give, and most importantly the practical problems that exist and the essential feature of a Judicial Sale to provide a clean title to the vessel without any prior encumbrances.

53. Colloquium Camino Real Polanco Hotel Mexico City Mexico 30 September to 2 October 2019

The venue was situated in reasonable proximity to the heart of Mexico City. The Welcome reception was held on the terrace of the hotel. Socially, the Colloquium provided delegates with an opportunity to visit the UNESCO listed Teotihuacan Pyramids, and experience an ancient Aztec ceremony, and to travel into the City and surrounding tourist destinations with little trouble. The Gala dinner was held at the Hacienda de Los Morales, a sumptuous and delightful venue for such an occasion with an outdoor setting. Over 230 delegates and accompanying persons attended this successful event. Little did delegates realise that there would not be another for three years due to the COVID Pandemic which was about to appear later in the year.

Speeches were made at the opening by the CMI President, Chris Davis, the President of the Mexican Maritime Law Association, Ignacio Melo, and Hector Lopez Gutierrez, the General Coordinator of Ports and Merchant Marine on behalf of the Secretary of the Communications and Transport Ministry.[142] They were succeeded by Luis Cova Arria who made a moving tribute to Francesco

142 CMI Yearbook 2019 pages 174-176.

Berlingieri[143]. Topics discussed during the Colloquium included *The Offshore Energy Industry 40 years Post IXTOC I.* Speakers included Frank Goynor of Gard, New York; Justice Steven Rares of the Federal Court of Australia: *Charting a New CoursePromoting the Development of an International Convention on Liability and Compensation relating to Transboundary Damage from Offshore Oil and Gas Activities*[144]*;* Camila Mendes Vianna Cardoso of Brazil: *Brazilian Offshore Sector*[145]*;* Captain Francis Javier Fernandez Perroni, the General Director of Merchant Marine and Rafael Murillo, discussing how technological and regulatory changes had affected the shipping industry and environment over the previous 40 years, as well as governmental and the insurers' responses to the ever increasing risks associated with the offshore energy sector.

A further session was entitled *Proposals for Future Unification of Maritime Law* which consisted of a series of short presentations on the subject by Ignacio Melo: *Uniformity of Maritime Law from the Latin American Perspective*[146]*;* Eric van Hooydonk made a presentation on the *Restatement of the Principles of the Lex Maritima;* and Jose Vicente Guzman *A Latin American Perspective*[147].

Another session was *Cybercrime and Insurance Coverage Issues.* This included representatives from maritime insurance companies who addressed the risks associated with cybercrime in today's shipping industry, as well as coverage issues associated with those exposed to such risks. This was chaired by Joe Grasso and Juan Carlos Merodio. Speakers were Shelley Chapelski, Boriana Farrar and Hernan Lopez Saavedra.

Other contemporary topics covered included: *Women in Today's Shipping World* which explored women as catalysts for positive change and the influence they can bring to the shipping industry. The Chairs were Ann Fenech and Liliana Monsalve. Speakers were Pamela Tansey, Katerina Perez, Despina Theodosiou and Elizabeth Jimenez; *The Future of Shipping Lawyers* in which Young CMI explored the challenges in the future practice of maritime law and the trends that were developing. The Chairs were Lawrence Teh and Robert Hoepel and speakers: Massimiliano Musi: *The impact of Ross and its brothers on the Profession of shipping lawyers* (where Ross is the software Ross Intelligence)[148]; Bernardo Melo: *Artificial Intelligence tools for maritime casualties investigations*[149]; Javier

143 CMI Yearbook 2019 pages 177-184.
144 CMI Yearbook 2019 pages 185-200.
145 CMI Yearbook 2019 pages 201-215.
146 CMI Yearbook 2019 pages 243-250.
147 CMI Yearbook 2019 pages 251-263.
148 CMI Yearbook 2019 pages 224-228.
149 CMI Yearbook 2019 pages 229-234.

Cardoso: *Smart Contracts*[150]; and Morgane Roussel: *The Impact of Autonomous Ships on the Profession of Shipping Lawyers*[151].

Ms Maja Radunović, who was the winner of the CMI prize awarded by IMLI presented a paper on her thesis *Maritime Liens in Bankruptcy Proceedings: A Legal Analysis of the Need to Harmonize and Amend the Montenegrin Legislation*[152].

Two further sessions discussed the topic *Civil Liability, IOPC Fund and HNS Conventions Is it time for Latin American governments to ratify these Conventions?* in which the speakers included Jose Maura, the Director of the IOPC Funds; Jan Der Boer: *IMO Civil Liability and Compensation: Why More Latin American Countries should join and implement*[153]; David Baker and Kiran Khosla: *Why the Shipping Industry believes more Latin American Countries should join the liability and compensation regime*[154] in the first session; and in the second: Luiz Siano, Jose Manuel Zapico Mackay: *Liability for Marine Oil Pollution in Chile*[155]; Javier Franco: *Is it time for Latin American Governments to Ratify International Conventions (CLC/Fund/HNS)?*[156]; Jose Modesto Apolo: *Is it time for Latin American Governments to Ratify International Conventions (CLC/Fund/HNS)?*[157]; Francisco Linares, Aurelio Fernandez Concheso, Capt Jose Luis Hernandez Abdalah: *Is it time for Latin American Governments to Ratify these International Conventions? Mexican Perspective*[158]; Diego Chami*: Civil Liability, IOPC Fund and HNS Conventions Is it time for Latin American Governments to Ratify these* International *Conventions? Argentina Perspective*[159].

54. UNCITRAL 36th Session Working Group VI Vienna 18-22 November 2019 (Second session Judicial Sales)

This was another productive meeting but unbeknownst to anyone it was to be the last for another year and the last for more than two years before delegates could meet in person, thanks to COVID's appearance in early 2020.

In her update published in the CMI Yearbook 2020 Ann Fenech referred to

---

150 CMI Yearbook 2019 pages 235-238.
151 CMI Yearbook 2019 pages 239-242.
152 CMI Yearbook 2019 pages 216-223.
153 CMI Yearbook 2019 pages 265-275.
154 CMI Yearbook 2019 pages 276-278.
155 CMI Yearbook 2019 pages 279-282.
156 CMI Yearbook 2019 pages 283-284.
157 CMI Yearbook 2019 pages 285-291.
158 CMI Yearbook 2019 pages 294-296.
159 CMI Yearbook 2019 pages 297-300.

the Colloquium in Malta and the subsequent attendance at UNCITRAL in mid 2018 and then the first session on Judicial Sales, the 35th session of Working Group VI which had taken place from 13 to 17 May 2019, the 36th session which had taken place between 18 and 22 November 2019, the postponement due to Covid of the 37th session that had been due to take place in April 2020 in New York, which then took place virtually between 14 and 18 December 2020 and the 38th Session which took place between 19 and 23 April 2021 in New York, virtually. The outcome of those first three sessions being three annotated revisions of the CMI draft[160].

At the second session delegates discussed the first draft which had been produced in New York at the first meeting in May 2019. The Reports of this meeting referred to the expansion of a number of State delegations to include representatives from Ship Registries and Justice Departments which informed debate. There were extensive contributions from delegates from CMI, IMO, IPA and Law Asia as well as IAJ. There was overwhelming support for the Instrument to take the form of a Convention rather than Guidelines or a Model law. The definition of *ship* generated considerable debate and the suggestion that it should be limited to commercial ships, which was not accepted. Similarly there was debate about the Notices of Judicial Sale and the effect of any failure to comply, and allowing qualified sales to be acceptable for recognition purposes where there was permissible survival of charges *assumed by the purchaser*, which was not accepted. There was extensive discussion as to the circumstances in which a Judicial Sale could be set aside and which jurisdiction had any role to play, if at all. There was general acceptance that the ship had to be physically within the State of Judicial Sale at the time of sale and permitting a ground of refusal to be based on public policy. Considerable work was done in preparation for the anticipated meeting in New York in April 2020, which was cancelled due to COVID.

---

160 CMI News Letter No 1 August 2019; CMI Yearbook 2020 Judicial Sale of Ships Update by Ann Fenech (pages 176-180); UN General Assembly documents Proposals of the CMI and of Switzerland for possible future work on cross border issues related to the Judicial Sale of ships (pages 181-191); Proposed draft instrument prepared by the CMI (pages 192-202); Report of Working Group VI on the work of its thirty fifth session (New York, 13 17 May 2019) (pages 203-217); Annotated first revision of the Beijing Draft (pages 218-238); Interaction between a future instrument on the Judicial Sale of ships and selected HCCH Conventions (pages 239-247); Report of Working Group VI on the work of its 36th Session (Vienna, 18 22 November 2019) (pages 248-262); Annotated second revision of the Beijing draft (pages 263-282); Note accompanying the second revision of the Beijing draft (pages 283-290); Synthesis of comments submitted on the second revision of the Beijing draft (pages 291 305); Intervention of CMI at 107th Session (LEG107) 1 December 2020 by Ann Fenech (pages 306-307); Report of Working Group VI on the work of its 37th Session (Vienna, 14 18 December 2020) (pages 308-326).

55. Nigel Frawley (7 June 1936 - 22 January 2020)

The year 2020 started sadly for CMI members who had known Nigel Frawley during his long period of involvement with the CMI. He had served as a Secretary General of the CMI from 2004 to 2013 having previously served as Chair of the Nominating Committee and been President of the Canadian MLA between 1996 and 1998. He therefore served as Secretary General under Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart, Karl Gombrii and Stuart Hetherington. As was said at the time of his retirement from the role of Secretary General in Dublin in 2013 he made all of those Presidents look extremely good because of the diligence and hard work that he had put into organising Conferences, Colloquia, Symposiums, Seminars, Assembly and Executive Council meetings. The discipline and focus that had obviously been instilled in him in his days in the Royal Canadian Navy lasted all his life[161]. He will long be remembered by the CMI as someone who was a joy to work with and spend time with. He was unflappable, and blessed with not only legal acumen, integrity, common sense but great affability and sense of humour. The story which he recounted to his family, when he was serving in the navy and his encounter with the former Prime Minister of Canada, Pierre Trudeau, when he visited his submarine and, exhibiting boyish excitement, the Prime Minister said to Nigel: *When I grow up, I want to be a submarine commander*, to which Nigel responded: *Gee when I grow up, I want to be a Prime Minister* sum up the man who was so well known to and liked by members of the CMI family[162].

Tributes are contained in the CMI News Letter to both: Tom Mensah, CMI Member Honoris Causa who died in April 2020, and was remembered as a stalwart of the IMO Legal Committee but also a Judicial officer who had been the first President of the Tribunal of the Law of the Sea from 1996 to 2005; and William *Bill* O'Neill, CMI Member *Honoris Causa* and former Secretary General of the IMO, 1990-2004, died on 29 October 2020 aged 93. He will be remembered as a strong supporter and friend of the CMI[163]. Professor Rob Herber also died during this period[164].

---

161 A Memorial to Nigel Frawley is contained in CMI Yearbook 2019 pages 3-13.

162 CMI News Letter No. 1 2020 and CMI Yearbook 2019 pages 3-13.

163 CMI News Letter No 1 April 2020 and CMI News Letter No 2 October 2020.

164 CMI News Letter No. 2, October 2020.

56. UNCITRAL 38th Session Working Group VI New York (Fourth session Judicial Sales) 19-23 April 2021

Prior to this meeting the Secretariat of UNCITRAL, as before, had prepared an Agenda, an Annotated 3rd Revision of the Draft Instrumentand a comprehensive Report of the 37th Session of the Working Group which had been discussed between the CMI IWG members and resulted in an agreed set of Meeting Notes. Unfortunately only one session was possible each day in the afternoon from 2pm to 5pm due to logistics issues at the Vienna Convention centre: despite this much was again accomplished, including a fourth revision of the CMI Draft Instrument, in which many CMI suggestions were adopted. The relationship with the EU delegation had improved greatly over time. The nature of the Certificate and the exclusive jurisdiction of the Court of Judicial Sale were important matters of discussion at this meeting. Communications were taking place between the IMO and UNCITRAL as to the use of the IMO GISIS platform for the Repository for the Certificate and Notices[165].

57. UNCITRAL 39th Session Working Group VI Vienna (Fifth session Judicial Sales) 18-22 October 2021

Prior to this meeting the CMI IWG had again considered the Fourth Revision of the Draft Instrument that had been produced by the Secretariat and prepared agreed Meeting notes for this meeting. They included commentary on the matters still left undecided and especially square bracketed provisions. It should also be mentioned that other delegations such as the EU circulated commentary before meetings which needed to be absorbed and a position agreed on by the IWG as to its response.

58. UNCITRAL 40th Session Working Group VI New York (Sixth session Judicial Sales) 7-11 February 2022

For the first time since the end of 2019 delegates were able to attend in person, or virtually, at this meeting. The sixth (and what was to turn out to be the last) Revision of what has been called the Draft Instrument was circulated prior to this meeting . Not many attended in person but there were over 130 virtual participants and the document to be produced from the meeting is now to be called The Draft Convention. It took considerable efforts by the Chair and Secretariat to keep the meeting focussed and reminded about what decisions and debates had previously

165 CMI News Letter No. 2 October 2021.

taken place when old matters were sought to be rehashed. Contentious issues that arose centred around references to *subsequent purchaser*; the bases on which a Judicial Sale could be avoided or suspended; operational arrangements concerning the Repository; and the final clauses concerning the location of a signing ceremony and regional group ratification and relationships with members State (EU). A Draft Summary of the meeting was prepared by the Secretariat which was revised in light of comments received. The agreed Draft Convention will now be submitted to the Commission meeting scheduled for New York from 27 June to 29 June 2022 and thereafter to the UN General Assembly in October 2022.

Everyone who has participated in drafting this Convention from Henry Li, Jonathan Lux and Andrew Robinson who led the IWG and all its members who worked tirelessly from 2008 to 2014 to produce the CMI Draft Instrument and those under the leadership of Ann Fenech (including Henry Li and other members of the IWG who represented their country's delegations at UNCITRAL) deserve the highest praise for staying with this project through to the present time and no doubt beyond. Too much praise cannot be heaped upon Ann Fenech whose steadfast leadership has been superb and inclusive of all.

59. UNCITRAL 41st Session Working Group VI New York (Seventh Session Judicial Sales) 27 June to 30 June 2022

The final meeting, which was well attended, produced a final text of the Convention. CMI representatives were again in attendance, representing CMI were Ann Fenech and Stuart Hetherington and attached to their countries' delegations: Frank Nolan (US); Alexander von Ziegler (Switzerland); Tomotaka Fujita (Japan); John O'Connor (Canada); Jan-Erick Potschke (Germany) and Peter Laurijssen (ICS and BIMCO). Sadly Henry Li was unable to be present in person.

The Commission adopted by consensus the text which had been finalised during the week, and has recommended to the General Assembly: that the draft Convention be adopted at its 77th session and it authorise a signing ceremony to be held as soon as possible in 2023 in Beijing, and that the Convention be known as the "Beijing Convention on the Judicial Sale of Ships".

During the course of the week discussion took place concerning the later provisions of the draft Convention some of which had been drafted by the Secretariat at the request of the Working Group. One such provision dealing with the Apostille Convention was not agreed to. Further provisions dealing with: the procedure and effects of Declarations; specifying that the Convention would enter into force after receipt of a third instrument of ratification; provisions dealing with Amendment procedures, and provisions dealing with "Denunciation" were all approved after amendments had been agreed.

The Preamble contained in the draft was the subject of considerable further discussion, particularly concerning the second paragraph in which the expression "function of judicial sales as a means to enforce claims" was approved, without further elucidation as to whether: such claims were against ships or shipowners, or maritime claims, or were for the purpose of securing claims; and in relation to the fourth paragraph to limit its content to expressions used in the Convention itself, such as "sold free and clear of any mortgage or hypotheque and of any charge, including for ship registration purposes."

All that now remains is for the General Assembly of the UN to approve it later this year, or early 2023.

60. Summary of major differences between the CMI Draft Instrument and the Draft Convention

The Preamble is somewhat different and was prepared by the UNCITRAL Secretariat. It retains some wording from the CMI Draft Instrument to the effect that it is a function of Judicial Sales to be a means to enforce claims, that adequate protection for purchasers can positively impact on price of vessels and the importance of having uniform rules for dissemination of notices and the like. Importantly, and differently from the CMI instrument, the Preamble of the Draft Convention refers to and therefore emphasises the important and basal element of a Judicial Sale of Ship on the international stage of the vessel having been sold free and unencumbered of preexisting charges for ship registration purposes.

Also significantly and different from CMI instrument, Article 1 of the Draft Convention repeats that last point that the Convention governs the effects of a Judicial Sale of a ship that confers clean title on the purchaser.

Article 2 is the definitions provision which corresponds with Article 1 in the CMI Draft Instrument but a number of the CMI definitions have been omitted including: *competent authority, court, day, interested person, person, recognition, registrar, State of registration, bareboat charter, registration and unsatisfied personal obligation*. The definition of *charge* is slightly enlarged from the CMI definition; the definition of *clean title* has deleted from the CMI definition the words *unless assumed by the purchaser.* The definition of *maritime lien* introduces the word *charge* rather than *claim* which is recognised as a maritime lien or privilege maritime. The definition for *ship* has been changed from meaning *any ship or other vessel capable of being an object of a Judicial Sale under the law of the State of Judicial Sale* to meaning *any ship or other vessel registered in a registry that is open to public inspection that may be the subject of an arrest or other similar measure capable of leading to a Judicial Sale under the law of the State of Judicial Sale.*

Article 3 sets out the *Scope of application* in a more rigorous way than was done in Article 2 of the CMI Draft Instrument. The CMI provision reads *This Convention shall apply to the conditions in which a Judicial Sale taking place in one State shall be sufficient for recognition in another State* whereas the Draft Convention says that it will only apply if two conditions are satisfied, firstly, if the sale was conducted in a State Party and, secondly, if the ship was physically within the territory of the State of Judicial Sale at the time of sale. Both of those conditions were however within the CMI instrument but were contained in Article 4 *Effect of Judicial Sale*.

Article 4 sets out the Notice requirements for a Judicial Sale. It provides that the Judicial Sale shall be conducted in accordance with the law of the State of Judicial Sale but then goes on to say that a Certificate of a Judicial Sale having taken place (and which is dealt with in Article 5) shall only be given if notice of the sale is given in accordance with patagraphs 3 to 7 of Article 4. The general provisions within Article 4 are very similar to those within Article 3 of the CMI Draft Instrument. The one difference is that Notices are required to be transmitted pursuant to Article 4.5 to the Repository which is referred to in Article 11 of the Draft Convention, and where the working language of the State conducting the Judicial Sale is not a working language of the Repository then translations will be required. Unlike the CMI Draft Instrument there is no time provision specified as to the length of notice that must be given.

Article 5 of the Draft Convention identifies what is required to be contained in the Certificate of the Judicial Sale and it is very similar to the equivalent provisions in Article 5 of the CMI Draft Instrument , but whereas in the CMI version this was only required when requested by the purchaser it is a standard requirement under the Draft Convention. Once again it is required to be transferred to the Repository and cannot be rejected on the sole ground that it was in electronic form.

Article 6 *International Effects of a Judicial Sale* in the Draft Convention is to similar effect as Article 7.1(a) of the CMI Draft Instrument, namely that clean title to the ship is conferred on the purchaser. The CMI draft instrument also provided in Article 7.1(b) that the ship had been sold free of any mortgage/ hypotheque or charge, except as assumed by the purchaser.

Article 7 of the Draft Convention *Action by Registry* is very similar to Article 6 of the CMI Draft Instrument (*Deregistration and Registration of the Ship*). A significant difference is that Article 7.5 expressly provides that the actions required to be taken by a registry in another State Party on the production of the Certificate do not apply *if a court in the State of the registry or other competent authority determines under Article 10 that the effect of the Judicial Sale under Article 6 would be manifestly contrary to the public policy of that State.* That provision replicates what was in Article 8.3 of the CMI Draft Instrument.

Article 8 of the Draft Convention *No Arrest of the Ship* largely reproduces Article 7.2 of the CMI Draft Instrument and requires a Court, before whom an application is brought to arrest a ship for a claim arising before a Judicial Sale, to dismiss the application on production of the Certificate.

Article 9 of the Draft Convention *Jurisdiction to Avoid and Suspend Judicial Sale* makes it abundantly clear that it is only the courts of the State of Judicial Sale that have jurisdiction to hear any such claims. Any other State must decline jurisdiction. This is to the same efect as Article 7.3 in the CMI Draft Instrument.

Article 10 provides that the only circumstance in which a Judicial Sale has no international effect in a State Party other than the State of Judicial Sale is: *if a Court in the other State party determines that the effect would be manifestly contrary to the public policy of that other State Party.* This is equivalent to Article 8.3 in the CMI Draft Instrument.

Article 11 identifies that the Repository is to be the Secretary-General of the IMO, which is a new provision.

Article 12 authorises State Parties to correspond directly with the authorities of any other State Party for the purposes of this Convention and nothing in the article is intended to affect any international convention, treaty or agreement on the judicial assistance in respect of civil and commercial matters that may exist between States Parties.

Article 13 *Relationship with other international conventions* is different from the equivalent provision in Article 10 of the CMI Draft Instrument. The CMI version merely sought to provide that the Convention would not *derogate from any other basis for the Recognition of Judicial Sales under any other bilateral or multilateral Convention, Instrument or agreement or principle of comity.* Under the Draft Convention it provides that *Nothing in this Convention shall affect the application of the Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels (1965) and its Protocol No. 2 Concerning Attachment and Forced Sale of Inland Navigation Vessels, including any future amendment to that convention or protocol, and furthermore it provides that "Without prejudice to Article 4, paragraph 4, as between States Parties to this Convention that are also parties to the Convention on the Service Abroad of Judicial and Extrajudicial Documents in Civil or Commercial Matters (1965), the notice of Judicial Sale may be transmitted abroad using channels other than those provided for in that Convention.*

Article 14 replicates what CMI had sought to achieve in Article 10, quoted above. (However the Draft Convention does not refer to *comity*).

Article 15 is a new provision which provides that nothing in the Convention will affect the procedures for or priority in the distribution of proceeds of the Judicial Sale or any personal claim against a person who owned or had proprietary rights in the ship prior to the Judicial Sale. It also provides in Article 15.2: *Moreover, this Convention shall not govern the effects, under applicable law, of a*

decision by a court exercising jurisdiction under Article 9, paragraph 1.

Article 16 provides that the Secretary-General of the United Nations is designated as the depository of this Convention.

Article 17 deals with *signature, ratification, acceptance, approval or accession.*

Article 18 provides for participation by regional economic integration organisations and makes provision for signature, ratification, acceptance, approval or accession by such organisations.

Article 19 deals with *non-unified legal systems* that is where a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable.

Articles 20 deals with Procedure and effects of declarations, Article 21 deals with *entry into the force*; Article 22 with *amendment* processes and Article 23 with *denunciations.*

Annex I identifies the minimum information to be contained in a notice of Judicial Sale (in accordance with Article 4) and Annex II is the Model Certificate (referred to in Article 5).

61. Finis

In another context Lord Wilberforce, in *Photo Production v Securicor Ltd* (1980) 2 W.L.R. 283 at page 290 said *To plead for complete uniformity may be to cry for the moon.* In the lecture I gave at Tulane University in honour of Bill Tetley in 2014 I posed the question in the title of my paper: *The CMI and the Panacea of Uniformity-an Elusive Dream?* (Tulane Maritime Law Journal Volume 39 Number 1, pages 159-182.) Certainly in the area of Carriage of Goods, as I showed in that paper, since the late nineteenth century reform has indeed been elusive. Maritime lawyers, industry, national governments and international regulators have sought to bring fairness and modernity to an international regime with mixed success, but like Patrick Griggs I share his belief strongly *that the CMI has an important role both as an initiator of projects of unification and, increasingly importantly, as a consultant to other international organisations who have the power to create new international instruments but may not have the knowledge to make them workable.* This has been borne out in the last twenty five years in which the Rotterdam Rules Convention was concluded in 2008, a new version was agreed for the York Antwerp Rules, despite the conflicting interests of ship and property insurers, in 2016, and a new International Convention on Judicial Sales has been completed.

In preparation for the centenary Conference in Antwerp and writing about the Future of the CMI Niall McGovern quoted Irish poet William Butler Yeats (changing the personal pronoun *my* to *our*):

Think where man's glory most begins and ends and say our glory was we had such friends.

Afterword

After 125 years of existence, it is appropriate to look back and reflect on the illustrious history of the Comité Maritime International and the challenges the CMI has faced and overcome in adapting to change and maintaining its relevance as an international non-governmental organization.

When the founding members of the CMI, which included a prominent Belgian politician, Auguste Beernaert, marine underwriter and average adjuster, Charles Le Jeune, and maritime jurist, Louis Franck, embarked on their noble and grand venture of codifying the entire body of international maritime law at the end of the 19th century, they could not have foreseen many of the technological advances we have witnessed over the past century and a quarter, including the development of container ships, nuclear-powered vessels, and maritime autonomous surface ships (MASS).

Whilst the CMI enjoyed a golden epoch during the first half of the 20th century when it drafted numerous international maritime conventions which focused on private maritime law, it became perhaps inevitable that as the line between private and public maritime law blurred and the two bodies of law overlapped, international organizations such as the United Nations International Maritime Organization (IMO, formerly IMCO), the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), and others, would take the lead in drafting and promoting international maritime conventions. This is perhaps best illustrated by the formation of the Legal Committee of IMO in 1968 following the TORREY CANYON oil spill as mentioned by Patrick Griggs in his brief history of the CMI which appears as the Prologue to this 50-year history.

The work of the CMI has continued uninterrupted over the past 125 years (except for understandable pauses during World War I and II), and its *raison d'être* remains the same, to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law. The CMI continues this mission through the work of its International Working Groups and Standing Committees, in close consultation with National Maritime Law Associations (NMLAs) which constitute its membership, United Nations organizations such as IMO,

UNCITRAL and UNCTAD, Consultative Members such as the International Chamber of Shipping (ICS), the International Union of Marine Insurance (IUMI), the Baltic and International Maritime Council (BIMCO), the International Group of Protection & Indemnity Clubs (IGP&I), as well as others, and hosting international conferences, colloquia, symposia, and seminars around the world.

The continued relevance and usefulness of the CMI's work today is best exemplified by the output of some of its International Working Groups, including but not limited to, Fair Treatment of Seafarers, Judicial Sales, MASS, Polar Shipping, Unified Interpretation, and Lex Maritima, most of which will be featured during the 18-21 October 2022 Antwerp Conference celebrating 125 years of promoting uniformity of maritime law.

The longstanding cooperation and relationship between CMI and UNCITRAL has resulted in approval by the UNCITRAL Commission of a new Judicial Sales Convention. CMI and IMO continue to work closely on improving conditions for seafarers, updating the legal regimes governing MASS and Polar Shipping, and promoting a uniform interpretation of the test to break limitation under the IMO liability conventions. And last, but not least, the CMI is finalizing a restatement of the *lex maritima* which seeks to identify and trace internationally accepted rules of maritime law which date back centuries to the mythical Rules of the Consulate of the Sea, Oleron and Visby, and aligns with the founding principle of the CMI and the notion of *mare liberum* espoused by the Dutch philosopher Hugo Grotius.

The CMI fully recognizes that to continue to be relevant and survive, it must adapt itself to ever- changing circumstances and conditions. To that end, a Task Force on the Future of the CMI was established under the Presidencies of Karl-Johan Gombrii and Stuart Hetherington, which followed up on the preparatory work of the 1997 (Centenary) Antwerp and 2012 Beijing Conferences where input was solicited from NMLAs on how to improve the CMI's governance and inner workings, as well as its interaction and relationship with NMLAs, Titulary Members and Consultative Members. Substantial improvements and innovation have resulted from these initiatives, including reforms to the CMI's Constitution, improvement and modernization of the website and use of the latest technology, encouraging more participation by young maritime lawyers through CMI initiatives, and the creation of the Database of Judicial Decisions on International Conventions, in conjunction with the Centre for Maritime Law of the National University of Singapore, an invaluable resource and initiative which had its genesis during the Presidency of Francesco Berlingieri and promises to be one of the CMI's signature projects for decades to come.

Nonetheless, the CMI must remain vigilant to an ever-changing landscape and continue to evolve with the times and meet diverse challenges if it is to

remain relevant and useful to its membership and the international maritime community. The CMI has much to be proud of as it celebrates 125 years of promoting uniformity of maritime law, and if past history is any indication, it has much to contribute over the next 125 years.

Christopher O. Davis
President

New Orleans, 29th July 2022

II

1997-2022

STUART HETHERINGTON

Sommaire 10. Introduction 11 Ouverture – 12. Colloque, Hôtel Beatriz, Tolède, Espagne, 17-20 septembre 2000 – 13. 37ème Conférence, Pan Pacific Hotel, Singapour, 11-17 février 2001 – 14. Annuaire du CMI 2001 Singapour II – 15. Colloque, Bordeaux, France, 10-13 juin 2003 – 16. 38ème Conférence du CMI, Westin Bayshore Resort and Marina, Vancouver, Canada, 30 mai-5 juin 2004 – 17. Allan Philip – 18. Colloque, Arabella Sheraton Grand Hotel International Convention Centre, Le Cap, Afrique du Sud 12-15 février 2006 – 19. Symposium, Hilton Hôtel Imperial, Dubrovnik, Croatie, 10-12 mai 2007 – 20. Henri Voet – 21. Comité directeur 2007/2008 – 22. 39ème Conférence du CMI, Astir Palace Hotel, Vouliagmeni, Athènes, Grèce, 12-17 octobre 2008 – 23. Révision de la Convention sur l'assistance et le sauvetage maritimes, décembre 2008 – 24. Colloque incluant la cérémonie de signature des Règles de Rotterdam, Rotterdam, Pays-Bas, 20-23 septembre 2009 – 25. Résumé des principales dispositions des Règles de Rotterdam, avec mention des différences éventuelles entre la présente Convention et les conventions précédentes – 26. Rapport final du Comité directeur – 27. Suivi du Comité directeur – 28. Colloque, Marriott Plaza Hotel, Buenos Aires, Argentine, 24 au 27 octobre 2010 – 29. Convention sur l'assistance et le sauvetage maritimes – 30. Ventes judiciaires – 31. Séminaire, Oslo, 26 septembre 2011 – 32. 40ème Conférence, Hôtel Kempinski, Pékin, Chine, 14-19 octobre 2012 – 33. L'avenir du CMI dans les décennies à venir – 34. Conférence complémentaire de Shanghai – 35. Siège du CMI – 36. La représentation de l'Extrême-Orient : Bureau de Singapour – 37. Symposium, Shelbourne Hotel, Dublin, Irlande, 29 septembre au 1er octobre 2013 – 38. 41ème conférence du CMI, Atlantic Kempkinski Hotel, Hamburg, Allemagne, 15-19 juin 2014 – 39. Richard Shaw – 40. Réunion complémentaire à Berlin – 41. Colloque du CMI, Sheraton Akatoy Hotel, Istanbul, Turquie, 7-9 juin 2015 – 42. 42ème Conférence Hilton Mid Town (avec des sessions conjointes de l'Association de droit maritime des États-Unis), 3-6 mai 2016 – 43. Frank Wiswall – 44. Ventes judiciaires : Étapes de la convention – 45. Séminaire, Bristol Palace Hotel, Gênes, Italie, 7-8 septembre 2017 – 46. Réunion de l'Assemblée, Gênes, 8 septembre 2017 – 47. Colloque La Valette, Malte, Ventes judiciaires, 27 février 2018 – 48. Visite de l'IMLI (Institut de droit maritime international) – 49. Réunion de l'Assemblée, Londres, novembre 2018 – 50. Rapport du groupe de travail – 51. Résumé du rapport sur l'avenir du CMI – 52. Développements de la CNUDCI (Commission des Nations unies pour le droit commercial international) sur le projet de ventes judiciaires de navires en 2019 – 53. Colloque, Camino Real Polanco Hotel, Mexico, Mexique, 30 septembre au 2 octobre 2019 – 54. CNUDCI, 36ème session, Groupe de travail VI, Vienne, 18-22 novembre 2019 (deuxième session Ventes judiciaires) – 55. Nigel Frawley (7 juin 1936 – 22 janvier 2020) – 56. CNUDCI, 38ème session Groupe de travail VI, New York (quatrième session Ventes judiciaires), 19-23 avril 2021 – 57. CNUDCI, 39ème session Groupe de travail VI, New York (cinquième session Ventes judiciaires), 18-22 octobre 2021 – 58. CNUDCI, 40ème session Groupe de travail VI, New York (sixième session Ventes judiciaires), 7-11 février 2022 – 59. CNUDCI, 41ème session Groupe de travail VI, New York (septième session Ventes judiciaires), 27-30 juin 2022 – 60. Résumé des principales différences entre le Projet d'instrument du CMI et le Projet de convention – 61. Fin

10. Introduction

Il s'agit d'une version abrégée d'une publication plus vaste, qui englobe également les travaux des réunions du Conseil exécutif et de l'Assemblée. Le présent ouvrage se limite à décrire les Conférences, Colloques et Symposiums du CMI, ainsi que certains des changements administratifs qui sont apparus. Il s'agit également de rendre hommage à ceux qui ont garanti des services exceptionnels au CMI au cours des 25 dernières années ou plus. La version longue de cette partie de l'histoire se trouve sur le site du CMI.

11. Ouverture

Le nouveau président, Patrick Griggs, a pris ses fonctions, en recommençant là où il s'était arrêté à la conférence d'Anvers et en mettant en place, au cours de ses premières années de présidence, certaines des idées émises lors de la session sur l'*Avenir du CMI*, qu'il avait largement contribué à développer avec Allan Philip. Celles-ci comprennent, notamment, une plus grande attention apportée à la ratification des conventions, la poursuite de rapports plus étroits avec les agences de l'ONU, un accent accru mis sur les plus jeunes membres des associations de droit maritime, une politique plus restrictive concernant les indemnités accordées aux conseillers exécutifs, les capacités en matière de courrier électronique du bureau du CMI à Anvers, le développement d'un site web, un plus grand élargissement de la représentation géographique au sein du Conseil exécutif, une politique plus restrictive en ce qui concerne les contrôles exercés sur les positions débitrices pour ce qui est des cotisations des associations de droit maritime et un encouragement envers les conseillers exécutifs en vue de visiter d'autres juridictions et leurs associations de droit maritime. Le président lui-même a effectué de nombreuses visites de ce type, notamment à Oslo, qui ont conduit à la création d'un groupe de travail international sur l'assurance maritime, qui est aujourd'hui un comité permanent.

Sur le plan du travail, les régimes de responsabilité en matière de transport de marchandises ont fait l'objet de la plus grande attention et d'un plus grand développement au cours des premières années (sous la direction de Francesco Berlingieri, Stuart Beare et Alexander von Ziegler). Mais l'examen par l'OMI de la Convention d'Athènes de 1974, des sociétés de classification, des opérations en mer, des intérêts internationaux en matière d'équipements mobiles et de leur pertinence pour les navires (ce qui est devenu ensuite le projet de convention du Cap), de l'application des mesures de lutte contre la piraterie (sous la supervision attentive de Frank Wiswall), du nouveau groupe de travail international sur l'assurance maritime et, bien sûr, de la convention sur les saisies de 1999

(dirigée par Francesco Berlingieri) a mobilisé beaucoup de temps, ainsi que des ressources humaines considérables.

Pour ce qui est de l'administration, un travail considérable a été accompli en ce qui concerne les finances du CMI, avec l'instauration d'un comité d'audit sous la direction de David Angus, l'informatisation des comptes et l'augmentation progressive des cotisations des associations de droit maritime. En outre, Nigel Frawley a repris le rôle de président du Comité des candidatures au moment où Bill Birch Reynardson s'est retiré.

12. Colloque, Hôtel Beatriz, Toledo, Espagne, 1720 septembre 2000

Dans la très belle ville de Tolède, le CMI a été accueilli sous le signe d'une authentique hospitalité espagnole pour sa première réunion dans ce pays depuis la conférence de 1955, lors d'un colloque qui fut bien organisé par l'Association espagnole de droit maritime. La ville de Tolède est classée au patrimoine mondial et connue sous le nom de "La ville impériale", car elle était le chef-lieu de la cour de Charles Quint, l'empereur du Saint-Empire romain germanique, et la résidence d'El Greco à la fin de sa vie. L'endroit était très agréable car il était situé à l'écart des grandes villes mais suffisamment proche pour que les délégués puissent visiter Madrid, s'ils le souhaitaient.

Ce colloque réussi a été suivi par plus de 175 délégués et 50 accompagnateurs. Les événements sociaux ont commencé par un cocktail qui s'est tenu dans les jardins de l'hôtel, le dimanche soir, suivi d'une réception de bienvenue à l'hôtel de ville, puis d'une excursion avec guide dans les rues de Tolède ; plus tard dans la semaine, une réception a été organisée à l'université de CastillaLa Mancha à Tolède ; le Conseil exécutif et les orateurs ont été invités à dîner par l'Association de droit maritime espagnole dans le magnifique parc du Cigarral de las Mercedes ; une excursion, que l'on qualifie de route de Don Quichotte, comprenait l'observation de moulins à vent et la dégustation de vins, un déjeuner au restaurant *Venta del Quijote* et la visite d'un vieux théâtre, Corral de Comedias, pour assister à un mélodrame. La réunion s'est terminée par un dîner de gala à l'hôtel Beatriz.

Ce Colloque s'est étendu sur une période de trois jours. Au cours des sessions de travail, les sujets abordés ont été les suivants : Mise en application et interprétation des conventions maritimes, présidé par José Mariá Alcántara et Francesco Berlingieri avec, en qualité d'orateurs : David Angus, José Luis Goñi, Professeur Carmen Alonso et le professeur José Luis Gabaldón ; Questions relatives au droit des transports, présidé par Stuart Beare et José Domingo Ray, avec le Rapporteur Michael Sturley, et les orateurs Karl Gombrii, Luis Cova Arria, et Dr Jernej Seckolec (de la CNUDCI) ; Questions concernant l'assurance

maritime, présidé par John Hare et JeanSerge Rohart avec TrineLise Wilhelms en qualité de Rapporteur et d'Orateur ; Avarie grosse commune, présidé par Thomas Reme et Pierre Latron, avec le Rapporteur Richard Shaw et les orateurs Eamonn Magee, Geoffrey Hudson et le professeur Anibal Sanchez ; et Questions actuelles du droit maritime international, présidé par Patrick Griggs et Frank Wiswall, avec les orateurs Rosalie Balkin et Dr Gao Jianning.

13. 37ème Conférence, Pan Pacific Hotel, Singapour, 1117 février 2001

La réception de bienvenue a eu lieu dans la cour chargée d'histoire de l'hôtel Raffles. Au cours de la semaine fut organisé un safari nocturne au zoo avec dîner et possibilité d'observer les animaux nocturnes au cours de la soirée, encore chaude mais un peu plus fraîche malgré tout. Le dîner de gala a eu lieu au Centre international de conventions et d'expositions. Le mercredi après-midi, les délégués ont pu visiter l'île de Sentosa. Au cours d'autres soirées, les délégués ont été magnifiquement reçus par les juristes locaux, chez eux ou dans des établissements locaux, notamment lors de la soirée de la Saint-Valentin.

La conférence s'est déroulée sans aucun problème, au grand contentement des 354 délégués et 93 accompagnateurs qui ont eu l'occasion de bénéficier d'un lieu particulièrement confortable. Elle fut particulièrement bien organisée par l'Association de droit maritime de Singapour (créée moins de 10 ans auparavant), sous la direction de son président Arul. Comme l'a souligné le président du CMI, Patrick Griggs, dans son discours d'ouverture[1], la tenue de la conférence à Singapour représentait une forme de reconnaissance de l'implication sans cesse croissante des pays d'Extrême-Orient dans le transport maritime et le commerce international, tout en faisant remarquer que le CMI ne s'était rendu en Extrême-Orient que deux fois auparavant (au Japon, en 1969 et à Sydney, en 1994). Lors de la cérémonie d'ouverture, des discours ont également été prononcés par le professeur David Attard, qui a parlé de l'IMLI (Institut de droit maritime international) et de son objectif consistant à former des juristes maritimes dans le monde entier, en mesure de donner naissance à une législation maritime, en leur garantissant des compétences rédactionnelles, ainsi que la capacité de participer à des forums maritimes internationaux, de même que par le professeur Jayakumar, ministre du Droit et ministre des Affaires étrangères à Singapour. Il a souligné la longue tradition maritime de Singapour, son statut de port le plus actif du monde et les services qu'il offre, notamment en matière de droit maritime et d'arbitrage. Il a également évoqué la menace de la piraterie

1 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 171-175.

et la volonté de Singapour de devenir un centre d'assurance de niveau mondial[2].

Comme l'a dit le président Griggs en accueillant les délégués, les principaux thèmes de la conférence portaient sur des questions de droit des transports, d'assurance maritime, sur la piraterie et l'avarie grosse commune, avec la possibilité de produire un projet d'instrument, de convention, d'ensemble de règles ou de code visant à favoriser une harmonisation du droit maritime au niveau international.

Les documents mis à la disposition des délégués à la conférence de Singapour sont contenus dans l'annuaire du CMI[3].

---

2 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 177-180.

3 Annuaire 2000 Singapour 1

Rapport du Comité de planification du CMI (Annuaire du CMI Singapour 1 pages 107-111)

Questions relatives au droit des transports (pages 112-289)

Stuart Beare : Introduction (pages 112-113) ; Ordre du jour (pages 114-117) ; Transport de porte à porte (pages 118-121) ; Projet d'instrument-cadre (pages 122-171) ; Implications du projet d'instrument-cadre pour le commerce électronique (pages 172-175) ; Rapport de la première réunion de l'ISC (Sous-comité international) sur les questions de droit des transports (27 et 28 janvier 2000) (pages 176-201) ; Rapport sur la seconde réunion du Sous-comité international sur les questions de droit des transports (6 et 7 avril 2000) (pages 202-233) ; Rapport de la troisième réunion de l'ISC sur les questions de droit des transports (7 et 8 juillet 2000) (pages 234-262) ; Rapport de la quatrième réunion de l'ISC sur les questions de droit des transports (12 et 13 octobre 2000) (pages 263-289 ; GA (pages 290-324) ; Thomas Reme : Rapport du groupe de travail du CMI (pages 290-291) ; Questionnaire sur une éventuelle révision d'YAR (Règles d'York et d'Anvers) 1994 (pages 292-293) ; Eamonn Magee Réforme de l'avarie grosse commune, La position de l'IUMI (Union internationale d'assurance maritime) (pages 294-314) ; Geoffrey Hudson Soyons réalistes (pages 314-324)

Assurance maritime

John Hare : L'initiative de révision du CMI (pages 325-329) ; Questionnaire du CMI sur l'assurance maritime 1999 (pages 330-331) ; Trine Lise Wilhelmsen : Obligation de divulgation, obligation de bonne foi, altération du risque et garanties (pages 332-411)

Projet de convention de l'UNESCO sur le patrimoine culturel subaquatique Note et texte du projet de protocole (pages 412-414)

Uniformité du droit relatif à la piraterie et aux actes de violence maritime

Frank Wiswall : Rapport du GTI conjoint (pages 415-417) ; Loi nationale type sur les actes de piraterie et de violence maritime (pages 418-423) Liste des participants (pages 424-425) ; Réponses abrégées au questionnaire (pages 426-434)

Mise en application et interprétation de la Convention LLMC de 1976

Francesco Berlingieri, Richard Shaw et Panayiotis Sotiropoulos : Projet de rapport (pages 434-445) ; États parties à la Convention LLMC (Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes) (page 446) Comité juridique, 80ème session, point 10 de l'ordre du jour (page 447) ; 21ème Assemblée de l'OMI, Comité administratif, financier et juridique (page 448) ; Questionnaire (pages 449-450) ; Réponses au questionnaire (pages 451-523) ; Application de la Convention LLMC par les États parties (pages 524-617) ; Règlement intérieur national (pages 618-664) ; Passagers transportés par mer : Document de Walter Muller Passagers transportés par mer. La Convention d'Athènes de 1974 doit-elle être modifiée et adaptée au régime de responsabilité en droit aérien ? (Pages 665-668).

14. L'Annuaire du CMI 2001 Singapour II

Le rapport du Comité A sur les questions de droit des transports[4] : il faut noter que quatre documents avaient été préparés pour la réunion du Comité à Singapour : un projet d'instrument-cadre ; un document intitulé *Door to Door (Porte-à-porte)* ; un rapport produit par le groupe de travail sur le commerce – *Implications de l'instrument-cadre sur le commerce électronique* ; et un Ordre du jour qui identifie les questions particulièrement importantes devant être discutées, à savoir : Champ d'application (type d'instrument, période de responsabilité, transport porte-à-porte et transport direct) ; responsabilité (base de la responsabilité, dispositions générales ou de détail, exemptions, charge de la preuve, responsabilité du transporteur exécutant, retard, perte du droit de limiter la responsabilité et responsabilité du chargeur) ; titres de transport (transfert des droits et obligations et droits de contrôle ; informations sur la cargaison dans les documents de transport) et commerce électronique[5].

Les résolutions de la conférence sont reprises dans le bulletin d'information et l'annuaire du CMI[6].

En ce qui concerne les *Questions de droit des transports*, il a été demandé que l'ISC (Sous-comité international) entreprenne des travaux supplémentaires sur la base du projet d'instrument et des conclusions de la Conférence, afin de compléter l'instrument-cadre, de façon à pouvoir faciliter les besoins du commerce électronique, de consulter les associations membres et les membres consultatifs du CMI, ainsi que les secteurs des industries concernées et de réviser l'ébauche d'instrument-cadre après avoir obtenu les réponses, ainsi que pour demander au Conseil exécutif de faire rapport sur les travaux du CMI au Secrétariat de la CNUDCI , et cela en temps utile et sous une forme appropriée.

Les conclusions et le débat de la Conférence ont été inclus dans le rapport de la Commission A qui a été adopté par la Conférence lors de la session plénière et qui a conduit aux décisions prises lors de la réunion de l'Assemblée. Le bulletin d'information[7] contient en outre une lettre de Stuart Beare adressée au président et signalant que la CNUDCI envisage de créer un groupe de travail, qui pourrait commencer à travailler en 2002 pour examiner l'avant-projet du CMI. En ce qui concerne le commerce électronique, l'Assemblée avait décidé que l'instrument-cadre devait inclure des principes et des dispositions permettant

---

4 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 182-187.

5 Annuaire du CMI Singapour I pages 114-175.

6 Bulletin d'information du CMI n° 1 janvier/avril 2001 Annuaire du CMI 2001 Singapour II page 188.

7 Bulletin d'information du CMI n° 1 janvier/avril 2001.

de mieux répondre aux exigences du commerce électronique, qu'il devait s'appliquer à tous les contrats de transport, y compris ceux ayant été conclus par voie électronique, et que l'instrument devait être neutre du point de vue du média et de la technologie. Cela signifie qu'il ne doit pas se baser uniquement sur un registre tel que le Bolero. Il doit être adapté aussi bien aux systèmes fonctionnant dans un environnement fermé qu'à ceux qui fonctionnent dans un environnement ouvert et doit tenir compte du fait que la technologie n'arrête pas de progresser rapidement. Il devait également être clairement indiqué dans l'instrument que l'un de ses objectifs consistait à éliminer les obstacles sous forme imprimée se dressant devant les transactions électroniques, en adoptant les principes pertinents de la loi type de la CNUDCI sur les transactions électroniques de 1996. Il convient également de noter que l'introduction de cet instrument ne contient aucune disposition relative à la compétence ou à l'arbitrage, étant donné que ce type de question n'a pas été examiné par le sous-comité international, qui a estimé qu'il était prématuré de tirer des conclusions, aussi bien sur la nature de l'instrument, y compris son effet obligatoire, que sur l'éventail des sujets qu'il couvrirait et que sur son champ d'application.

Dans son rapport sur l'*Assurance maritime* ayant été présenté au cours de la session plénière[8], John Hare a fait référence au *Document de travail* ayant été préparé avant la conférence[9] et a noté que David Taylor, au nom du marché londonien, le Dr Gerfried Brunn, au nom du marché allemand, Lord Mustill QC, Graydon Staring, Andrew Robinson et Ian Davis, de l'Australian Law Reform Commission (Commission australienne de réforme du droit), avaient pris la parole lors de la conférence. Par la résolution de la Conférence[10], il fut convenu que l'étude actuelle du GTI était une pratique qui valait la peine d'être continuée, tant d'un point de vue académique que pratique, dans le but d'identifier et d'évaluer les différences existant dans les lois nationales sur l'assurance maritime dans le cadre desquelles une mesure d'harmonisation peut s'avérer faisable et souhaitable, de promouvoir une meilleure connaissance et une meilleure compréhension des différences et de tenir compte, dans l'étude, du rôle que l'assurance maritime devrait jouer lorsqu'il s'agit de promouvoir la sécurité en mer, les structures économiques actuelles dans lesquelles l'assurance maritime est souscrite et de prendre en compte les différences et les similitudes dans les systèmes de Common law et de droit romain.

---

8 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 203-210.
9 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 189-202.
10 Annuaire du CMI 2001 Singapour II page 211.

Rapport du GA par le GTI et Résolution de la conférence[11]. Nicholas Gooding, du marché de Londres, assureur du Lloyds, a pris la parole au cours de la réunion, en donnant des détails sur le contexte des propositions de l'IUMI (Union internationale d'assurance maritime) en vue d'une réforme des règles d'York et d'Anvers. Geoffrey Hudson, l'expert en sinistres bien connu et respecté, a présenté son point de vue et ces deux présentations ont suscité une discussion animée sur la question de savoir si le CMI devait poursuivre son travail. La résolution adoptée lors de la réunion plénière fut que le GTI poursuive ses travaux, afin d'examiner les éventuelles révisions à apporter en vertu des délibérations et des conclusions apparues lors de la réunion du Comité.

Rapport sur la *Loi nationale type sur les actes de piraterie et de violence maritime*[12]. Dans son rapport, Frank Wiswall a expliqué l'histoire de ce GTI depuis sa fondation en 1997, qui avait été chargé de rédiger une loi type, il a évoqué la gravité du problème à l'étude, la participation de l'OMI, d'INTERPOL et de la CPI-BMI et d'autres organisations internationales telles que BIMCO, ICS, ITF (Chambre internationale de la marine marchande), IUMI (Union internationale d'assurance maritime, IG P&I – Groupe international des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation), etc., qui s'intéressent de près à la question, et à ses objectifs, qui sont de faire en sorte qu'aucun acte de piraterie ou de violence maritime ne puisse échapper à la compétence des États concernés, afin de poursuivre et sanctionner ces crimes ou de permettre l'extradition vers un autre État. Un autre objectif consistait à donner tous leurs effets aux dispositions relatives à la piraterie dans la Convention sur le droit de la mer de 1982, ainsi que dans la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 ("SUA") pour les États qui ont ratifié cette convention.

Des présentations ont été faites au cours de la conférence par le capitaine Abhyankar Sivakant Tiwari, le capitaine Thuillier, Linda Howlett, la surintendante-détective Suzanne Williams de la police métropolitaine[13], Londres, Rosalie Balkin, Gerhard Brunn, Peregrine Massey et le Dr Samuel Menefee.

La résolution de la conférence[14] fut d'approuver et de soutenir le concept de loi nationale type, ainsi que la structure et les dispositions du document[15], sous réserve des points soulevés lors de la réunion du Comité de la conférence ;

---

11 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 212-213.
12 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 214-220.
13 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 221-222.
14 Annuaire du CMI 2001 Singapour II page 223.
15 Annuaire du CMI Singapour n° 1 page 418.

de transmettre son projet final au Conseil exécutif et, en cas d'approbation par celui-ci, de le transmettre à tous les députés et membres consultatifs du CMI, en leur demandant de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour le soumettre à l'attention de leurs gouvernements et pour les inciter à adopter la loi nationale type, et de transmettre à l'OMI pour approbation par son assemblée.

Le *Rapport du groupe de travail du CMI à la conférence du CMI à Singapour. Mise en application et interprétation de la convention LLMC (Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes) 1976*[16] expose l'historique des travaux entrepris par le groupe de travail et identifie les différentes méthodes adoptées par les États pour que les dispositions de la convention LLMC 1976 (ou certaines d'entre elles) soient accompagnées d'effets et procède à leur comparaison. La Résolution de la conférence et le rapport à l'OMI par le CMI[17] a approuvé le projet de rapport et a décidé qu'il serait envoyé à l'OMI avec un résumé des délibérations qui ont eu lieu et en informant l'OMI que le CMI serait heureux de coopérer davantage en vue de trouver des moyens d'assurer une mise en œuvre satisfaisante et une interprétation uniforme de la LLMC et d'autres conventions maritimes. Il a également été demandé au GTI de poursuivre ses travaux en vue d'élaborer des mesures permettant d'atteindre cet objectif, travaux qui pourraient inclure : la mise en place d'une base de données concernant les décisions de justice sur l'interprétation des conventions, l'élaboration de clauses types traitant de la mise en application et de l'interprétation en vue de leur inclusion dans les conventions, la mise en place d'un service de consultation du CMI pour ces mesures, des organismes de formation tels que l'IMLI, où la rédaction de mesures de ce genre forme une matière inscrite au programme, d'éventuels renvois à la CIJ ou à d'autres tribunaux pour des décisions sur l'interprétation au cours de litiges.

Passagers transportés par mer : Cette session de la conférence a donné lieu à deux communications *:*

- Charles Haddon Cave, Conseiller de la Reine : Limitation des réclamations de la part des passagers : médiéval, inévitable et inadmissible[18].
- Bernd Kroger : Les passagers transportés par mer doivent-ils bénéficier des mêmes droits que les passagers des compagnies aériennes[19] ?

La *Résolution de la Conférence* a demandé au président de la session de transmettre au Conseil exécutif un rapport résumant les discussions de la

16 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 224-229.
17 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 230-233.
18 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 234-243.
19 Annuaire du CMI 2001 Singapour II pages 244-252.

réunion, et ce rapport devrait être soumis à l'OMI par le Conseil exécutif en vue d'être utilisé au cours des discussions préparatoires au protocole proposé à la Convention d'Athènes de 1974.

Le GTI Assistance en mer s'est réuni à Singapour et le premier rapport d'Eric Japiske sur le projet de convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique a été publié dans l'annuaire[20], qui contient également une suggestion émanant du GTI pour que le CMI recommande l'adoption du protocole Brice par l'OMI.

Comité de planification : la résolution de la Conférence fut que le Conseil exécutif mette en œuvre le rapport du Comité et les recommandations[21].

15. Colloque, Bordeaux, France, 1013 juin 2003

La réunion suivante du CMI a eu lieu à Bordeaux, où un colloque s'est tenu du 10 au 13 juin 2003. Bien que le colloque ait eu lieu alors que d'énormes travaux de construction d'infrastructures se déroulaient au milieu de la ville, qu'il y avait une grève nationale des transports, une grève des éboueurs et que les températures atteignaient 40 degrés, le rapport du Colloque[22] l'a décrit comme un *grand succès*. Cela en dit long sur le contenu du travail effectué, sur l'organisation de la part de l'Association de droit maritime française et sur les activités sociales organisées.

Il y avait 263 délégués (et 63 accompagnateurs), provenant de 30 associations de droit maritime différentes et 3 observateurs étaient présents. Le programme social comprenait une excursion dans un vignoble bordelais et une visite de la ville médiévale de Saint-Émilion, ainsi qu'un dîner de gala au Château Giscours, comprenant une visite des caves à vin.

La réunion s'est déroulée dans le Hangar 14, sur les rives de la Garonne, au cours de laquelle les thèmes de travail ont été les suivants :

- Le *Droit du commerce et des transports à l'ère électronique*, présidé par Johanne Gauthier. Des exposés ont été présentés par Paul Mallon et George Chandler, portant sur la manière dont les technologies de l'information sont actuellement utilisées dans la communauté maritime ; Phillipe Garo a examiné l'impact des récentes directives de l'UE et des lois types de la CNUDCI traitant du commerce et des signatures électroniques ; Luis Cova a rendu compte de la mise en application en

20 Annuaire du CMI 2001 Singapour II page 254-258.
21 Annuaire du CMI 2001 Singapour II page 259.
22 Bulletin d'information du CMI n° 2 mai/août 2003.

Amérique du Sud des lois types de la CNUDCI ; Gertjan van der Ziel a analysé les approches possibles pouvant être adoptées dans le cours des discussions sur l'instrument CMI – CNUDCI, afin de le rendre neutre du point de vue du média utilisé, de telle sorte que les contrats de transport puissent être conclus par voie électronique.

- *Avarie grosse commune* présidée par Bent Nielsen. Aucune conclusion n'a été tirée en ce qui concerne les matières suivantes mentionnées dans le rapport du groupe de travail : Bénéfice commun, Redistribution des frais d'assistance maritime, Délai de prescription, Intérêts, Commission et diverses « questions de mise en suspens ». Des sujets tels que les clauses de prise en charge et le traitement séparé des sacrifices de biens ont été considérés comme finalisés.
- *Droit des transports et le projet d'instrument* présidé par Stuart Beare. Parmi les orateurs figuraient les professeurs : Philippe Delebecque, Michael Sturley, Francesco Berlingieri, qui ont tous parlé de différents aspects de l'instrument CMI et des discussions à la CNUDCI, ainsi que des conflits éventuels avec les régimes de responsabilité européens couvrant le transport terrestre, et le professeur Ralph de Wit et Stuart Hetherington ont discuté des clauses de compétence.
- *Assurance maritime*, présidé par Malcolm Clarke et John Hare. Des articles ont été préparés par Andrew Tulloch sur la plus grande bonne foi ; le professeur Trine Lise Wilhelmsen sur la faute et l'identification ; Graydon Staring sur les garanties et les conditions ; et Malcolm Clarke sur l'altération du risque ;
- *Lieux de refuge,* présidé par Stuart Hetherington. Des exposés ont été présentés par Stuart Hetherington sur le travail effectué par le CMI et les responsabilités des États en vertu du droit international ; Richard Shaw a parlé des accidents ayant impliqué le *Castor* et le *Prestige,* des dispositions correspondantes des conventions internationales et des récentes directives de l'OMI traitant de l'évaluation des risques ; Alfred Popp s'est interrogé sur l'opportunité d'une nouvelle convention et Gregory Timagenis s'est concentré sur les plans d'urgence, les installations de stockage et de réception des résidus, les installations portuaires pour les navires en détresse.
- *Développements en droit maritime international.* Patrick Griggs a discuté de : Enregistrement des affrètements sans équipage, Protocole LLMC 1976 et 1996, Convention d'Athènes 2002, et Alfred Popp a parlé de la Convention SNPD (Substances nocives et potentiellement dangereuses), de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, du Groupe de travail des fonds

FIPOL (Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) sur la révision de la convention CLC et FC, amendements aux instruments SUA et sur l'enlèvement des épaves.

16. 38ème conférence du CMI, Westin Bayshore Resort et Marina Vancouver, Canada, 30 mai – 5 juin 2004

Elle s'est déroulée dans le magnifique et charmant Westin Bayshore Resort and Marina de Vancouver, où plus de 384 délégués et 120 accompagnateurs se sont réunis. (S'ils habitent à proximité, l'hôtel permet aux clients d'amener leurs chiens). Les délégués ont pu voir les hydravions décoller et atterrir juste à l'extérieur de l'hôtel et transporter les passagers vers les îles de la côte (certains délégués ont fait des vols touristiques en hydravion). Les clients ont également pu profiter d'une promenade reposante dans la ville ou dans les parcs voisins. Il s'agissait là d'un cadre magique et extrêmement bien organisé sous l'œil vigilant du président du comité d'organisation canadien, Michael Bird, de ses assistants Barry Oland, Douglas Schmitt, Peter Bernard QC et d'autres, et du président de l'Association de droit maritime canadienne Peter Cullen.

Le programme social comprenait une réception de bienvenue dans le jardin de la piscine de l'hôtel de la conférence, une délicieuse croisière d'après-midi à Granville Island, le mercredi, un cocktail à l'Aquarium de Vancouver et un banquet de gala de la forêt tropicale enchantée dans la salle de bal de l'hôtel (où la salle de bal avait été transformée en une clairière boisée avec des branches de sapin et d'autres espèces de couleur locale).

La cérémonie d'ouverture a commencé de manière splendide avec une garde d'honneur traditionnelle, assurée par le *Delta Police Pipe Band*, et par des présentations, comprenant un *bâton de parole* présenté par un chef des Premières Nations canadiennes La conférencière principale de la conférence était la très honorable Beverley McLachlin, juge en chef du Conseil privé de la Reine du Canada.

Comme le note Richard Shaw dans son rapport[23] sur la conférence, le climat a été exceptionnellement bon pour Vancouver pendant toute la semaine. Richard Shaw a également fait remarquer que le professeur Marko Pavliha avait été nommé ministre des Transports de son pays et qu'il ne pouvait donc pas continuer à assumer le rôle de secrétaire général et que Nigel Frawley, ancien président de l'Association canadienne de droit maritime et président du comité de nomination du CMI, avait été nommé à sa place. Son rapport contient

23 Bulletin d'information du CMI n° 2 mai/août 2004.

également des résumés des travaux effectués par les commissions de travail. Comme le veut la tradition, les documents destinés à aider les délégués à la Conférence ont été publiés dans l'Annuaire du CMI 2003 de Vancouver I[24].

Richard Shaw a noté dans son rapport de la conférence que le dîner de gala a vu la transmission de la présidence du CMI, après sept ans, par Patrick Griggs à JeanSerge Rohart, tandis qu'un *bâton de parole* cérémoniel fut offert à la conférence lors de sa session d'ouverture par le chef de la tribu locale des

---

24 Annuaire du CMI 2003 Vancouver I Documents pour la conférence

Droit des transports : Stuart Beare introduction (pages 120 à 121) ; Projet d'instrument sur le transport de marchandises (entièrement ou partiellement) (par mer) (pages 122 à 190) ; Rapport de la 7ème réunion du Sous-comité international du CMI sur les questions de droit des transports qui s'est tenue à Londres les 27-28 février 2003 (pages 191 à 198) ; Projet de rapport de la 8ème réunion du Sous-comité international du CMI sur les questions de droit des transports qui s'est tenue à Londres le 17 novembre 2003 (pages 199 à 207) ; Phillipe Delebecque Le projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer (pages 208 à 229) ; Michael Sturley Droit des transports : le traitement des parties exécutantes. (pages 230 à 244) ; Stuart Hetherington : Juridiction et arbitrage (pages 245 à 249) ; Guide des caractéristiques du commerce électronique et du projet d'instrument sur le transport de marchandises (entièrement ou partiellement) (par mer) (pages 250 à 259) ; Gertjan van Der Ziel : Le fondement juridique du commerce électronique dans le transport maritime par le projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer (pages 260 à 271) ; Avarie grosse commune : Rapport du sous-comité international du CMI sur l'Avarie grosse commune (pages 273 à 311) ;

Les lieux de refuge : Stuart Hetherington : Introduction avril 2004 (page 314) ; Rapport de la réunion de l'ISC du 17 novembre 2003 (pages 315 à 326) ; Rapport de l'OMI avec les réponses au deuxième questionnaire (pages 327 à 328) ; Richard Shaw : Le droit international sur les lieux de refuge dans les lignes directrices de l'OMI sur les lieux de refuge pour les navires nécessitant une assistance (pages 329 à 343) ; Richard Shaw : Mise à jour des développements récents au mois d'août 2003 (pages 358 à 360) ; Stuart Hetherington Le prestige - Le droit peut-il apporter sa contribution ? (pages 371 à 374) ; Gregory Timagenis : Les lieux de refuge comme problème législatif (pages 375 à 379) ; Stuart Hetherington : Document de travail (avec trois annexes) pour la réunion du Sous-comité international à Londres, le 17 novembre 2003 (pages 380 à 402) ; Eric Van Hooydonk : L'obligation de garantir un lieu de refuge à un navire en détresse (pages 403 à 445) ; Richard Shaw : Désignation des lieux de refuge et mécanisme de prise de décision (pages 446 à 456) ; Stuart Hetherington : Responsabilité civile et mesures incitatives pécuniaires pour l'accueil des navires en détresse (pages 457 à 467) ; Frank Wiswall : Responsabilité pénale (pages 468 à 469) ; Gregory Timagenis : Installations d'accueil pour les navires en détresse (pages 470 à 478) ; Welmoed Van Der Belde : La position des États côtiers et les navires sinistrés dans le droit international (pages 479 à 498) ; Assurance maritime : Malcolm Clarke : Altération du risque (pages 500 à 522) ; Graydon Staring : Harmonisation des garanties et des conditions : Étude et propositions (pages 522 à 533) ; Andrew Tulloch : La plus grande bonne foi (pages 534 à 539) ; Trine Lise Wilhelmsen : Action fautive de l'assuré et identification (pages 548 à 572) ; Rapport sur la réunion du GTI à Londres en novembre 2003 (pages 573 à 574) ; Pollution du milieu marin : Colin de la Rue : Examen de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (pages 576 à 580) ; Actes criminels en haute mer : Frank Wiswall : Résumé des législations nationales actuelles applicables aux problèmes de compétence concernant les infractions pénales commises à bord de navires battant pavillon étranger et document de travail annexe pour le Comité de sécurité maritime, concernant les infractions pénales commises à bord de navires battant pavillon étranger (pages 582 à 585).

Amérindiens. Richard Shaw a également noté qu'en tant qu'avocat en activité dans son cabinet parisien, *JeanSerge aura besoin de toute la magie du bâton de parole pour diriger le CMI dans les années à venir*, et il a poursuivi *mais son esprit et son charme gaulois seront sans aucun doute d'une grande valeur, en plus de ses compétences incontestables dans le domaine du droit maritime.* Cet esprit et ce charme gaulois se sont manifestés lors de ces moments de cérémonie. Ceux qui ont été impliqués dans la gestion du CMI pendant la présidence de Griggs étaient bien conscients de la chance qu'ils ont eue d'avoir bénéficié, pendant 7 ans, d'un président qui, non seulement avait l'avantage de disposer d'un petit bureau dans son ancien cabinet d'avocats (ainsi que d'une assistante, Lesley Canning, pour l'aider à dactylographier les documents), mais était également en mesure de consacrer autant de son temps au CMI qu'il le souhaitait, sans être limité par les exigences commerciales de ce cabinet, vu qu'il avait pris sa retraite.

Dans son discours d'ouverture[25], le président Griggs a fait référence au fait que Vancouver et l'Ouest canadien sont bien placés pour bénéficier du déplacement du centre de gravité de l'industrie du transport maritime vers l'Extrême-Orient (ce qu'il avait déjà commenté dans son discours d'ouverture de la conférence de Singapour en 2001). Il a également mentionné le fait que le président sortant du CMI, Allan Philip, n'a pas pu assister à la conférence pour des raisons de santé et que Francesco Berlingieri, âgé de 82 ans, a reçu l'ordre du médecin de ne pas emprunter de vols long-courriers et qu'il n'a par conséquent pas pu participer à la conférence. Il s'agissait de la première conférence à laquelle il n'avait pas assisté depuis 1951, à Naples. Dans son discours à la réunion de l'Assemblée[26], Patrick Griggs a fait référence à deux de ses contemporains qui ont énormément travaillé pour aider le CMI au cours des six dernières années, à savoir Stuart Beare, qui a présidé le GTI et le sous-comité international sur le droit des transports et Richard Shaw, qui a été impliqué dans de très nombreuses activités du CMI. Il a également mentionné le professeur John Hare qui, en l'absence du secrétaire général, a assumé ses fonctions à titre temporaire, et qui, sans le savoir, a pu se rendre compte de ce que cela impliquait lorsqu'il a lui-même repris officiellement ce rôle plusieurs années plus tard.

Les sessions de travail de la Conférence et leurs rapports sont contenus dans l'Annuaire 2004 Vancouver II.

Droit des transports

Ce comité s'est réuni pendant deux jours au cours de la conférence, sous la

25 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 349 à 351.

26 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 352 à 354.

présidence d'Alfred Popp, Conseiller de la Reine. Les documents supplémentaires de la réunion figurent également dans l'annuaire Vancouver II[27].

Les travaux se sont concentrés sur certaines parties du projet d'instrument de la CNUDCI, à savoir les six sujets mentionnés dans le document de l'ordre du jour : le fondement de la responsabilité du transporteur, le droit de contrôle, la compétence et l'arbitrage, la livraison au destinataire, les titres de transport et les droits de poursuite. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, un petit groupe de travail a reformulé l'article 14 et le Comité a conclu que le texte devrait être mis à la disposition des délégués de la CNUDCI. En ce qui concerne le problème du droit de contrôle, le Comité a conclu qu'un chapitre traitant de ce sujet était nécessaire dans le projet d'instrument mais que l'article 55 actuel n'était pas satisfaisant. En ce qui concerne la compétence et l'arbitrage, l'auteur a eu l'insigne privilège de remettre le document rédigé par Allan Philip, qui n'a pas pu le remettre en personne pour cause de maladie. Des opinions divergentes ont été exprimées au cours des discussions concernant les dispositions relatives à la compétence et à l'arbitrage. En ce qui concerne la livraison au destinataire (un sujet qui n'était pas couvert auparavant par les Conventions de transport), le Comité a conclu que le chapitre 10 était acceptable de manière générale dans le principe, mais a formulé quelques commentaires d'ordre rédactionnel.

En ce qui concerne les titres de transport, les dispositions contenues dans le projet de la CNUDCI étaient fort semblables à celles initialement rédigées par le CMI, mais avec quelques différences, qui ont été discutées lors de la réunion. En ce qui concerne le droit de poursuite, le Comité s'est prononcé en faveur de la suppression de l'actuel article 63, en remettant ce problème à la compétence du droit national[28].

YAR (Règles d'York et d'Anvers)

Les documents qui étaient disponibles à la conférence figurent dans l'annuaire Vancouver II[29].

---

27 Ordre du jour (pages 132 à 139) ; Documents de référence : Francesco Berlingieri : Fondement de la responsabilité du transporteur (article 14) (pages 140 à 146) ; Karl Johan Gombrii : Droit de contrôle (pages 147 à 156) ; Allan Philip : Juridiction et arbitrage (chapitres 15 et 16) (pages 157 à 165) ; Gertjan Van der Ziel : Livraison au destinataire (chapitre 10) (pages 166 à 174) ; Luis Cova Arria : Rapport sur la mise en œuvre des documents de transport du commerce électronique dans les pays ibéro-américains (pages 175 à 181) ; Rapport de synthèse sur la 13ème session du Groupe de travail III de la CNUDCI (Droit des transports) qui s'est tenue à New York du 3 au 14 mai 2004 (pages 182 à 186).

28 Rapport final du Comité du droit des transports Annuaire du CMI 2004 Vancouver II (pages 355 à 362).

29 Avarie grosse commune – Position de l'AIDE (Association Internationale de Dispatcheurs européens) et la révision éventuelle des règles de York et d'Anvers 1994 (pages 188 à 194) ; Prise de

Le rapport du Comité (qui comprend les règles YAR 2004)[30] a confirmé qu'une révision complète des Règles d'York et d'Anvers avait été réalisée et qu'un nouveau texte avait été approuvé lors de la session plénière à la fin de la Conférence, qui sera désigné sous le nom de Règles d'York et d'Anvers 2004. Les modifications portent sur la règle VI « Rémunération d'assistance », la règle XI « Dépenses au port de refuge », la règle XIV « Réparations temporaires », la règle XX « Avance de fonds », la règle XXI « Intérêts sur les pertes », la règle XXIII « Prescription et remise au point du texte des règles de York et d'Anvers ». L'auteur rappelle qu'avant la session plénière, des inquiétudes ont été exprimées dans les couloirs de la conférence quant à la proximité du vote sur cette nouvelle version des règles de York et d'Anvers et se souvient clairement de la question qui s'est posée de savoir si l'association régionale du CMI, l'Association de droit maritime d'Australie et de Nouvelle-Zélande, pourrait avoir plus d'une voix étant donné qu'elle comprend des nations distinctes. Cela donne peut-être une bonne indication quant à la probabilité que le vote puisse être quelque peu incertain. L'histoire a montré que les règles d'York et d'Anvers 2004 n'ont pas reçu le soutien de la communauté maritime et qu'elles n'ont donc été que peu reprises et intégrées dans les documents de transport, voire pas du tout, au cours des années suivantes, ce qui a nécessité une nouvelle révision des règles d'York et d'Anvers entre 2012 et 2016.

Les lieux de refuge

Ce Comité s'est réuni pendant une journée complète. D'autres documents disponibles lors de la réunion se trouvent dans l'annuaire de Vancouver II[31].

Le rapport du sous-comité international sur les lieux de refuge (y compris le rapport sur les lieux de refuge soumis par le CMI au Comité juridique de l'OMI) figure également dans l'annuaire de Vancouver II.

Les cinq principaux documents présentés portaient sur les thèmes suivants :

1. L'obligation d'offrir un lieu de refuge – Eric Van Hooydonk
2. Responsabilité pénale – Frank Wiswall
3. Installations d'accueil – Gregory Timagenis

---

position de la Chambre internationale de la marine marchande (pages 195 à 200) ; Prise de position de l'Association italienne de droit maritime (pages 201 à 206).

30 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II (pages 363 à 385).

31 Les lieux de refuge : Henrik Ringbom : Les lieux de refuge et la responsabilité en matière d'environnement et d'indemnisation, avec une référence particulière à l'UE (pages 208-233) ; les Directives de l'OMI et les responsabilités des propriétaires de navires en matière de créances maritimes (pages 234-235) ; le document de travail de l'Association internationale des ports (IAPH) (pages 236-246).

4. Responsabilité civile et mesures incitatives pécuniaires – Stuart Hetherington
5. Désignation des lieux de refuge – mécanisme de prise de décision – Richard Shaw

L'une des présentations les plus mémorables auxquelles l'auteur a eu le privilège d'assister lors d'une réunion du CMI est sans doute celle d'Eric Van Hooydonk, dont l'article a également été publié dans le Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly[32]. Dans ce document, il exposait le point de vue traditionnel et historique selon lequel le droit coutumier reconnaissait que les navires en détresse avaient le droit de se voir accorder un lieu de refuge, et il l'opposait délicieusement au *syndrome du « pas dans l'étang en face de chez moi »*. (Aldo Chircop dans *Places of Refuge for Ships*[33] fait référence à Ulysse comme étant le premier exemple connu (Homère vers 800 av. J.-C.) d'un navigateur se voyant refuser un lieu de refuge par les Cyclopes).

Dans le rapport qui a été envoyé à l'OMI[34], il a été conclu que ce qui était nécessaire était, soit une convention internationale, soit des amendements aux conventions internationales existantes, soit des directives couvrant les matières décrites dans le Rapport. Ce furent les options qui se sont présentées à la réunion comme des solutions potentielles à ce problème. Le rapport fait référence aux problèmes qui ont été relevés, aux lacunes juridiques du système actuel et aux préoccupations qui en découlent, ainsi qu'aux solutions possibles.

Assurance maritime

Ce comité s'est réuni pour une session de 3 heures, sous la présidence de John Hare et Thomas Reme, avec George Strathy en qualité de rapporteur. Le rapport de la réunion figure dans l'annuaire 2004 Vancouver II[35]. Dans ce rapport, John Hare a mis un terme au travail du GTI, il a rappelé les origines du GTI, a résumé le travail ayant été réalisé, les options en matière de réforme, a identifié le besoin de réformes devant être apportées dans certains domaines et les différences d'approche entre les avocats de Common Law et les avocats du droit romain. Il a souligné le travail acharné de TrineLise Wilhelmsen, et a remercié le professeur Clarke, qui l'a remplacé pendant un an, ainsi que Thomas Reme.

---

32 Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly 2004 Partie 3 pages 347-374.

33 *Places of Refuge for Ships,* édité par Aldo Chircop et Olof Linden, publié par Martinus Nijhoff Publishers, 2006.

34 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 389-393.

35 Pages 248-260.

Infractions pénales

Il y a eu trois sessions de panel présidées par Frank Wiswall sur des sujets connexes : Amendements à la convention SUA (Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime) de 1988, dont les orateurs étaient Rosalie Balkin et Mark Gauthier[36], l'application du code ISPS (Normes de sûreté des navires et des installations portuaires), dont les orateurs étaient Mark Gauthier et Calvin Lederer[37], et les infractions pénales commises à bord de navires battant pavillon étranger, dont le président et l'orateur étaient Frank Wiswall et Mark Gauthier. D'autres documents étaient disponibles lors de la conférence et figurent dans l'annuaire 2004 de Vancouver II[38].

Cela a été décidé lors de l'Assemblée et le CMI a approuvé et salué le travail du Comité juridique de l'OMI dans la formulation d'amendements à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son Protocole du 10 mars 1988 et, en particulier, a pleinement soutenu l'extension du champ d'application et de l'applicabilité de la Convention en vue d'interdire et de réprimer les actes de terrorisme contre, sur ou à partir de navires, et le transport maritime d'armes de destruction massive, ainsi que les efforts déployés pour atteindre ces objectifs, tout en respectant et en garantissant les droits des marins innocents et les obligations des États parties de protéger leurs intérêts souverains et commerciaux.

En ce qui concerne les *Infractions pénales commises à bord de navires battant pavillon étranger*, il a été recommandé à l'Assemblée de créer un groupe de travail conjoint, chargé de rédiger un modèle de loi nationale pour ce type d'infraction, qui devrait ensuite être communiqué aux associations nationales de droit maritime.

Pollution du milieu marin – Proposition de révision des conventions CLC et Fonds ; ce sujet a occupé une session et a été présidé par Colin de la Rue, avec JeanSerge Rohart et Mans Jacobsson en qualité d'intervenants. Comme l'expliquait le document de programme, la session a dû être divisée en deux : l'une pour discuter de l'examen du régime international d'indemnisation mené par le FIPOL (expliqué par le directeur du FIPOL, Mans Jacobsson et JeanSerge Rohart expliquant l'application des critères du Fonds en référence au sinistre de l'*Erika*) et l'autre pour examiner les aspects où il y a eu une application internationale incohérente du régime[39].

---

36 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 395-400.

37 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 400-413.

38 Actes criminels en haute mer : Mesures visant à protéger les équipages et les passagers contre les crimes commis sur les navires Soumis par le Japon (pages 344 et 345).

39 Les documents relatifs à la Conférence sont publiés dans l'Annuaire du CMI 2004 Vancouver II, pages 262-341, ainsi que les commentaires de Gregory Timagenis sur la "Proposition de révision des Conventions CLC et Fonds".

Les commentaires de Gregory Timagenis ont été faits dans la perspective d'un manque d'uniformité découlant d'un défaut de mise en œuvre uniforme et d'interprétations différentes. Francesco Berlingieri a longtemps soutenu des vues et des opinions sur les causes du manque d'uniformité du droit maritime international, liées à la manière dont les conventions internationales sont mises en œuvre et il a relié ces commentaires et les techniques de ratification aux réformes potentielles de la Convention portant création du Fonds. Une méthode qu'il a suggérée et qui permettrait de réduire la diversité des pratiques de mise en application pourrait être représentée par l'utilisation de la procédure d'acceptation tacite pour la modification des conventions internationales. Il a évoqué la possibilité de créer un fonds dans le cadre des discussions en cours sur le thème des lieux de refuge, ainsi que la possibilité d'un projet de directives du CMI.

GTI Offshore

Une réunion informelle du GTI sur l'offshore a eu lieu à Vancouver. L'annuaire contient les procès-verbaux de la réunion et un bref rapport de Richard Shaw[40]. Aucune activité n'est en réalité menée à bien par le groupe, l'OMI l'ayant retiré de son programme de travail en 2001. L'Association de droit maritime canadienne avait préparé un projet de convention, accompagné d'un récit des événements à partir du projet de Rio de Janeiro de 1976 et d'un commentaire sur les dispositions du projet. Ces documents ont ensuite été publiés dans la lettre d'information du CMI[41].

Patrimoine culturel subaquatique de l'UNESCO

Ce bref rapport[42] rappelle que la convention a été adoptée le 2 novembre 2001 et qu'on n'est pas encore certain en ce qui concerne le nombre de pays maritimes qui la soutiendront ni de la date de son entrée en vigueur.

Pollution de l'environnement marin : Proposition de révision de la Convention sur la responsabilité civile et révision de la convention sur les fonds internationaux d'indemnisation Application uniforme des conventions, Document de travail (Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 262 à 273) ; Mans Jacobsson : Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages provoqués par les pollutions par hydrocarbures revu (Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 274 à 285) ; Jean-Serge Rohart : Application des critères du Fonds pour la recevabilité des demandes : l'exemple du sinistre de "l'Erika" (Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 286 à 292 ; Documents FIPOL : Rapport sur la 7ème réunion du troisième Groupe de travail intersessions (Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 293 à 320) ; Examen du régime international d'indemnisation – Application uniforme des Conventions (Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 321 à 330) ; Compte-rendu des décisions de la première session du Conseil d'administration (Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 331 à 341).

40 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 419-421.

41 Bulletin d'information du CMI 2004 N° I janvier/avril 2004.

42 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II page 400.

Assistance et sauvetage

Il y a eu une courte allocution sur la mise en œuvre de la Convention sur l'assistance et le sauvetage maritimes par Gregory Timagenis et un résumé des réponses au questionnaire, ainsi qu'un rapport provisoire du CMI à l'OMI figurent dans l'annuaire[43].

Navires affrétés sans équipage (coque nue)

Ce rapport[44] représente le résultat des recherches effectuées sur ce sujet par le Secrétariat de l'OMI et par le CMI à la suite de la révision de la Convention d'Athènes 2002 qui comprenait une résolution demandant au Secrétariat de l'OMI de réaliser une étude sur la délivrance de certificats dans le cadre du Protocole d'Athènes attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière était en vigueur en ce qui concerne la question des affréteurs coque nue. Une solution éventuelle suggérait que le propriétaire enregistré soit défini comme incluant l'affréteur coque nue, mais si cela n'était pas jugé suffisant, il pourrait être nécessaire d'introduire une nouvelle définition du propriétaire, basée sur la définition contenue dans la Convention SNPD, qui fait référence au propriétaire comme étant la personne *enregistrée comme propriétaire du navire ou comme affréteur coque nue, ou en l'absence d'enregistrement, la ou les personnes possédant effectivement le navire.*

17. Allan Philip.

Quelques mois seulement après la Conférence de Vancouver, la triste nouvelle du décès du président *Honoris Causa* Allan Philip, récemment nommé, est parvenue à ses collègues et amis du CMI. Des hommages furent rendus à Allan Philip dans le bulletin d'information du CMI par deux anciens présidents du CMI (Francesco Berlingieri, à qui il a succédé à la présidence, et Patrick Griggs, qui venait de terminer son mandat après lui)[45]. Comme Francesco l'a raconté, Allan Philip était diplômé de la faculté de droit de l'Université de Copenhague et était devenu professeur et doyen de cette faculté. Il fut enseignant à l'Académie de droit international de La Haye et a été membre du tribunal du travail danois. Il a représenté le Danemark dans le cadre de nombreuses conférences diplomatiques sur le droit maritime et le droit international privé. Il est devenu président du CMI en 1991. Patrick Griggs se souvient de lui comme

43 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 422-439.

44 Annuaire du CMI 2004 Vancouver II pages 441-446.

45 Bulletin d'information du CMI 2004 N° 3 septembre/décembre 2004.

d'un *gentleman et d'un véritable ami*. Le président du CMI, Allan Philip, et Henri Voet, l'administrateur et le trésorier de l'époque, formaient une excellente équipe. Il est juste de dire qu'Henri Voet s'est occupé des détails des budgets et de l'organisation des réunions, mais bien que le président ait laissé Henri Voet transmettre les messages et s'occuper des détails, comme tout bon président le fait avec un secrétaire général ou un administrateur compétent, on pouvait être sûr que tout ce qui était dit avait été approuvé par Allan Philip.

Allan Philip et sa femme ont visité Sydney avant la conférence de 1994, car sa femme Birthe était titulaire d'un poste au sein du gouvernement local au Danemark et, sous cette fonction, elle visitait Sydney pour rencontrer des Australiens. Allan Philip était donc son *accompagnateur*, ce qu'il a manifestement pris plaisir à expliquer et il a saisi l'occasion pour voir les lieux qui avaient été identifiés pour les occasions sociales de la conférence du CMI et les hôtels qui étaient envisagés. Il s'est également adressé, resplendissant comme toujours dans son nœud papillon, de manière charmante, à la branche Nouvelle-Galles du Sud de l'Association de droit maritime d'Australie et de Nouvelle-Zélande, le premier président du CMI à le faire, alors qu'il était à Sydney. C'était, on peut bien le dire, un véritable gentleman. Il possédait un esprit juridique très vif et alerte et était toujours prêt à identifier les failles dans les arguments présentés ou à déceler les points de convergence dans une réunion. En concluant la discussion sur des points particuliers, il résumait souvent l'opinion de la majorité et terminait par des mots tels que « *Je n'entends pas d'opinion contraire, il semble donc en aller ainsi* » et il passait ensuite rapidement au point suivant. Une autre facette d'Allan Philip, qui ressort d'un autre hommage rendu dans le bulletin d'information du CMI était représentée par l'intérêt considérable qu'il portait à la vie économique et culturelle du Danemark et d'ailleurs. Il a été président d'une maison d'édition, conseiller juridique de l'Académie danoise, président pendant plus de 30 ans du musée d'art moderne de la Louisiane et membre de la fondation Karen Blixen. L'hommage rendu par le pasteur lors de ses funérailles le résume peut-être le mieux lorsqu'il a dit qu'*un don particulier caractérisait tout le travail d'Allan Philip avec les autres, qui incluait également sa vie familiale et qui faisait de lui un partenaire de vie apprécié et un excellent père : sa capacité à laisser à ses semblables la liberté d'action, à les soutenir et à faire ressortir le meilleur d'eux-mêmes. Il faisait preuve d'un profond respect et d'une grande tolérance à l'égard des autres, qu'il s'agisse de collègues, de membres de la famille ou de partenaires, au Danemark ou à l'étranger.* Il a notamment évoqué la vie familiale d'Allan Philip, son épouse qui l'accompagnait depuis près de 50 ans, leurs quatre filles, leurs gendres et leurs petits-enfants. Comme Francesco Berlingieri l'a conclu dans l'hommage qu'il lui a rendu : *le Comité Maritime International a perdu l'un de ses membres les plus illustres et j'ai perdu un ami très cher.*

18. Colloque, Arabella Sheraton Grand Hotel International Convention Centre, Le Cap, Afrique du Sud, 12‑15 février 2006

La conférence s'est déroulée dans un nouveau centre ultra-moderne. De nombreux délégués ont profité de l'occasion pour faire des safaris dans le parc national Kruger ou dans d'autres lieux d'Afrique australe, avant ou après le colloque, ce qui a rendu l'expérience de la visite de ce pays vraiment mémorable pour beaucoup. Il y avait plus de 130 délégués et 52 personnes accompagnatrices.

Les activités sociales ont été, sans surprise, tout aussi mémorables, notamment la visite (le jour de la Saint-Valentin) du domaine viticole Groot Constantia, dans la magnifique région des vignobles de Constantia. Pour l'excursion Winelands, un déjeuner en plein air a été pris dans le joli parc et les invités ont pu *se rafraîchir* sur les pelouses, assister à des dégustations de vin ou visiter les caves à vin et le musée.

La réception de bienvenue a eu lieu sur le pont d'observation de la tour de l'horloge du front de mer V et A. Le dîner de gala s'est déroulé à l'hôtel Arabella Sheraton Grand, avec un divertissement assuré par un quartet de jazz.

En saluant les délégués lors de l'ouverture du colloque, Andrew Pike, président de l'Association de droit maritime sud-africaine, a rappelé aux délégués qu'il s'agissait du premier événement CMI organisé en Afrique du Sud et (en réalité, en Afrique même). Il a également déclaré qu'il avait reçu des avertissements à intervalles hebdomadaires de la part du secrétaire de l'association de droit maritime, James Mackenzie, qu'il pourrait être le premier président à plonger l'Association de droit maritime sud-africaine dans la faillite, une crainte partagée par les présidents de nombreuses associations hôtes au fil des années !

Tout député accueillant un événement du CMI et ayant besoin de conseils quant à ce que le manuel d'un colloque (ou même d'une conférence) devrait contenir ferait bien de se procurer une copie du manuel du colloque produit par l'Association de droit maritime sud-africaine lors de ce colloque.

Seul JeanSerge Rohart pouvait commencer son discours d'ouverture par les mots *C'était une nuit orageuse et sombre* et s'en tirer. Il a ensuite raconté à l'auditoire comment Bartolomeu Dias a intitulé, en 1488, la mer agitée dans laquelle il se trouvait le « Cap des Tempêtes », rebaptisé peu après cap de Bonne-Espérance. Dans son allocution de bienvenue, Jean-Serge Rohart a décrit la période de 1897 à 1967 comme ayant été l'âge d'or des activités du CMI, qui a pris fin avec la catastrophe du *Torrey Canyon* au large du sud-ouest de l'Angleterre en 1967 et avec l'apparition des régulateurs internationaux de l'OMI et la nécessité pour le droit international de traiter de la pollution pétrolière, de la responsabilité et de l'indemnisation. Il a évoqué l'apparition d'un nouveau

tiers qui vint briser le mariage de longue date entre le navire et la cargaison et s'interposer dans un *ménage à trois*, ce tiers étant la terre, dont l'environnement menacé préoccupe de plus en plus les autorités nationales.

La première journée du Colloque a été consacrée aux différents aspects du *Traitement équitable des marins en cas d'accident*, sous la présidence d'Edgar Gold. Au cours de la première, il était assisté par David Hebden et Michael Chalos ; au cours de la deuxième, par Colin de la Rue et au cours de la troisième, par Rosalie Balkin et Alfred Popp. Les articles (tant en préparation que lors du colloque) se trouvent dans l'Annuaire du CMI 2005-2006[46]. Rosalie Balkin a décrit le travail effectué à ce jour par le groupe conjoint d'experts OMI/OIT ayant été institué à cet effet et les différents points de vue exprimés quant au contenu et à la structure des directives sur lesquelles on travaille. Edgar Gold a abordé les questions pratiques qui se posent, les questions de définition de l'*accident maritime*, et celles qui conduisent à une action criminelle potentielle, les droits des États souverains d'entreprendre de telles actions mais, comme il l'a souligné, des préoccupations surgissent dans l'administration de ces droits qui peuvent conduire à un *traitement injuste* des marins qui ne sont pas en faute. David Hebden a fait une présentation sur le résumé des résultats du questionnaire du CMI et Michael Chalos a discuté des régimes d'enquête et de poursuite pénale mis en place par les autorités en ce qui concerne les violations de la réglementation environnementale et leur *modus operandi*. Colin de la Rue a pris la parole à propos de la poursuite des marins après des déversements d'hydrocarbures et des dispositions pertinentes de la CNUDM et de la MARPOL (Convention sur la pollution marine), ainsi que de la différence entre les rejets opérationnels et les déversements accidentels. Le professeur Mukherjee a abordé les régimes réglementaires s'appliquant en matière de pollution, de même que l'article 230 de la CNUDM et a cité des exemples de marins traités comme des boucs émissaires, de violations unilatérales et flagrantes du droit international par certains États et de non-respect des droits fondamentaux des marins étrangers ; les exemples donnés englobaient l'incarcération, l'absence du droit de recourir à des avocats, la privation de permission à terre et un harcèlement injustifié.

---

46 Annuaire 2005 à 2006 : Notes d'allocution du Dr Rosalie Balkin Les travaux du Groupe ad hoc de travail conjoint d'experts OMI/OIT (pages 168-173), Edgar Gold "Les questions pratiques" (pages 174-179) ; Le premier rapport du GTI du CMI par Edgar Gold (pages 180-187) ; Le questionnaire du CMI et la lettre circulaire du Président du CMI (pages 188-192) ; Résumé des réponses des membres du CMI au questionnaire par David Hebden (pages 193-276) ; Une perspective d'assurance maritime par Kim Jefferies (pages 277-282) ; Criminalisation et traitement injuste : le point de vue des marins par Proshanto K Mukherjee (pages 283-297).

Le deuxième jour, la session du matin a été consacrée aux *Lieux de refuge*. Des communications ont été présentées lors de la première session, présidée par Stuart Hetherington et, lors de la deuxième session, les délégués ont été invités à discuter des questions soulevées lors d'une session présidée par Stuart Hetherington et Richard Shaw, rapporteur du GTI. Les documents relatifs aux sessions et le rapport de celles-ci figurent dans l'annuaire du CMI 2005-2006[47].

Dans la première session, Quintus van der Merwe, dans une présentation éducative et divertissante, a parlé du point de vue de l'Afrique du Sud et a décrit le plan d'urgence national de son pays pour la prévention et la lutte contre la pollution et des exemples récents de pratiques appliquées par l'association SAMSA dans des accidents survenus récemment ; Eric Van Hooydonk a fait référence aux développements récents dans l'UE qui, contrairement à l'OMI, a pris des mesures proactives dans ce domaine et, en particulier, des amendements proposés à la directive sur le suivi du trafic ; Rosalie Balkin, directrice des affaires juridiques et des relations extérieures à l'OMI, a parlé de l'*OMI et des lieux de refuge*, en particulier de l'approche *attentiste* adoptée par l'OMI à la suite de la promulgation des lignes directrices adoptées en décembre 2003 ; et Richard Shaw a parlé du projet d'instrument et a résumé les discussions qui ont suivi.

Le rapport à l'OMI sur les travaux effectués avant et pendant le colloque du Cap a confirmé que le GTI avait l'intention de conclure ses travaux sur le projet d'instrument afin qu'il puisse être utilisé ultérieurement et d'étudier les mesures qui pourraient être adoptées par les associations nationales du CMI afin d'accélérer la mise en application des conventions sur la responsabilité (CLC, Fonds, SND, hydrocarbures de soute et, pour finir, épaves), ainsi que la question de savoir si des adaptations du droit et de la pratique de l'assistance maritime pourraient inciter davantage les États à aider les navires en détresse.

Le dernier jour, toute une série de sujets ont été abordés et les articles ont été publiés dans l'Annuaire du CMI 2005-2006, notamment le projet de convention sur l'enlèvement des épaves par Patrick Griggs ; les questions d'assurance

---

47 Annuaire du CMI 2005 2006 Matériel préparatoire : Lettre du Président du CMI aux députés (page 140) ; Lettre de Stuart Hetherington au Président du CMI (pages 141-144) et Projet d'instrument sur les lieux de refuge (pages 144-149) ; Introduction aux sessions du Colloque du Cap par Stuart Hetherington (pages 150 à 153) ; La position de l'OMI en ce qui concerne les lieux de refuge – Schéma d'intervention par Rosalie Balkin (pages 154 à 158) ; Rapport de la session sur les lieux de Refuge par Richard Shaw (pages 159 à 162) ; Rapport de Stuart Hetherington (pages 163 à 164) ; et Action subséquente : Rapport sur les lieux de refuge soumis par la CMI à l'OMI, le 24 mars 2006.

maritime[48] par John Hare[49] ; les règles de procédure relatives aux conventions sur la prescription par Gregory Timagenis[50] ; et les questions de droit des transports de la CNUDCI par Stuart Beare[51].

Patrick Griggs a rappelé aux délégués l'histoire de la Convention sur l'enlèvement des épaves, qui avait été évoquée pour la première fois par le Comité juridique de l'OMI en 1974-1975, mais qui n'a pas abouti. En 1994, les délégations de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont présenté un document sur ce thème, dans lequel elles soutenaient qu'un traité international sur l'enlèvement des épaves était nécessaire afin d'établir des règles uniformes pour les opérations d'enlèvement des épaves dans les eaux internationales. Le CMI ne s'est impliqué activement dans le projet qu'à partir de 1996, dans un groupe de travail placé sous la présidence de Bent Nielsen. Il a ensuite examiné les principales dispositions, telles que l'article 6 sur le *signalement* des accidents maritimes ; la *zone* de la Convention, c'est-à-dire la ZEE, mais pas les eaux territoriales ; la signification de l'expression épave ; *danger* (article 7) ; *avertissement* (article 8) à donner ; les mesures à prendre pour marquer l'épave (article 9) ; les droits et devoirs (article 10) ; les obligations financières (articles 11 et 13) ; et les délais (article 14). (Toutes les références aux articles se rapportent au projet de convention de l'époque).

En ce qui concerne les *Questions d'assurance maritime*, John Hare a relaté l'histoire du GTI et de son mandat de surveillance des développements internationaux de la réforme de l'assurance maritime qui, selon son analyse, a clairement stagné, après une brève poussée d'optimisme s'étant manifestée, au cours des années précédentes, quant au fait que certaines réformes, pour le moins dans les principaux domaines étudiés par le GTI pourraient être mises en place, comme dans le cas du devoir de bonne foi, du devoir de divulgation, de la modification du risque et des garanties.

En ce qui concerne les *Règles de procédure dans les Conventions sur la prescription* Gregory Timagenis a montré, dans son introduction à la présentation des réponses au questionnaire, à quel point une mise en application cohérente des Conventions par les États favorise l'uniformité et est susceptible de mener à l'harmonisation et le GTI a exploré les possibilités de coordination et d'harmonisation des règles de procédure des Conventions sur la prescription, non seulement la LLMC de 1976, mais aussi les Protocoles de 1969, 1976 et 1992

48 pages 366 à 383.
49 pages 386 à 392.
50 pages 386 à 392.
51 pages 394 à 400.

de la CLC. Le document comprend une analyse des réponses au questionnaire et un résumé de ces réponses.

Sur les *Questions de droit des transports*, Stuart Beare a résumé le travail effectué par le CMI depuis 2001, date à laquelle a été remis un projet d'instrument à la CNUDCI, avec une référence particulière faite au commerce électronique et à la couverture par assurance porte-à-porte, ainsi qu'à des matières qui n'avaient pas été originairement traitées par le CMI, telles que la compétence et l'arbitrage, ainsi que la liberté contractuelle (qui concerne les contrats de volume)[52]. Il a conclu son rapport en disant que les principales dispositions du projet de convention de la CNUDCI épousaient largement les principes qui avaient été exposés dans le projet initial du CMI et que les autres devaient encore être examinées en détail par le groupe de travail de la CNUDCI.

19. Symposium, Hôtel Hilton Imperial, Dubrovnik, Croatie, 1012 mai 2007

Ce symposium conjoint entre le CMI et l'Association de droit maritime croate a eu lieu à côté de la belle et remarquable ville (classée au patrimoine mondial de l'UNESCO) et des eaux scintillantes qui l'entourent. Elle a rassemblé 128 délégués (et 20 accompagnateurs) et a été bien organisée par le président et son comité d'organisation, dirigé par Igor Vio, en mettant en place des occasions de se retrouver avec de vieux amis dans un cadre merveilleux. La réception de bienvenue, après une promenade autour des légendaires murailles de la ville, se déroula à l'intérieur de celles-ci et une excursion eut lieu dans la région de Konavle et dans l'antique ville de Cavtat.

Les délégués ont été comme d'habitude accueillis par le président du CMI et le président de l'Association de droit maritime croate, Peter Kragic. Dans son message de bienvenue, figurant dans la brochure reçue par les délégués, Peter Krajic a fait référence au fait que Dubrovnik, *connue dans l'histoire du commerce maritime sous son nom latin de Raguse, avec ses murs blancs, ses tours et ses églises, qui brillent sur les eaux bleues ensoleillées de la Méditerranée, se présente comme une sculpture de pierre de l'esprit de la Renaissance. Un décor parfait pour une Conférence maritime qui entend poser des questions et promouvoir des idées.* Il a également mentionné un autre livret, datant de 1568 et contenant *le plus ancien acte connu ayant été rédigé systématiquement sur l'assurance maritime* : *Ordo super assecuratoribus*. Ses origines remontent à un statut de Dubrovnik de

52 La brochure d'information n° 2 mai/juillet 2006 contient le document de travail soumis par le CMI au groupe de travail 3 de la CNUDCI, qui est un document explicatif sur le traitement des contrats de volume.

1272. Il a également fait remarquer qu'au Moyen Âge, Dubrovnik était l'un des principaux acteurs des routes commerciales les plus fréquentées du monde, la mer Méditerranée, et a rappelé aux délégués que le CMI a tenu une réunion en Croatie en 1959 dans la ville de Rijeka.

Jean Serge Rohart, dans son discours d'ouverture, a expliqué que le Conseil exécutif du CMI avait jeté son dévolu sur Dubrovnik afin d'amener la réunion annuelle de l'Assemblée dans des lieux plus nouveaux, plutôt que dans des villes où elle se tenait traditionnellement. De plus, les sessions de travail devaient être courtes et situées autour d'un week-end. Une tentative a également été faite pour attirer des membres plus jeunes.

Une série de réunions du panel a eu lieu. L'une, qui s'est tenue sous la présidence d'Igor Vio, portait sur le thème du *Droit Maritime – Unification, législation et mise en application*. Les participants ont eu le plaisir d'entendre Patrick Griggs parler du projet de convention sur l'enlèvement des épaves, Ignacio Arroyo de la mise en application de la convention sur les saisies, Aleksandar Brabar de l'influence du trafic des pétroliers sur l'environnement marin de la mer Adriatique et Igor Vio sur le nouveau code maritime croate.

Dans le deuxième panel, sous la présidence de Petar Kragic, sur le thème du *Droit du transport maritime*, on a traité des questions de droit des transports : réglementer ou ne pas réglementer, telle est la question ; et Stuart Beare a parlé du projet de Convention de la CNUDCI – les questions en suspens ; Dragan Bolanca a parlé du transport de passagers en Croatie, de la législation nationale et du droit de l'UE, tandis que Marija Pospisil Miler a parlé de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour la mise en application de la Convention d'Athènes 2002.

Le deuxième jour, le troisième panel a discuté des *Règles de procédure dans les conventions sur la prescription* : une matière neuve dans le programme de travail du CMI, Francesco Berlingieri et Gregory Timagenis ayant expliqué leur travail dans ce domaine.

Le quatrième panel a abordé le thème des *Lieux de refuge.* Stuart Hetherington a présenté une mise à jour sur les lieux de refuge ; Chris Davis a parlé de l'évolution du droit de l'assistance en mer et Archie Bishop a parlé des lieux de refuge – *Sauvetage environnemental.*

Le cinquième panel a discuté de la *Promotion de la qualité du transport maritime,* sous la présidence de Karl Gombrii. Il a parlé de l'étude du FIPOL sur les mesures non techniques visant à promouvoir un transport maritime de qualité pour le transport de pétrole par mer et Jose Maria Alcantara a parlé du partage d'informations sur les clients, du droit et de la pratique de la concurrence comme facteurs clés pour encourager le transport maritime de qualité.

20. Henry Voet

Le 23 août 2007, une figure clé de l'administration du CMI depuis de nombreuses années est décédée. Comme Francesco Berlingieri l'a rappelé dans le bulletin d'information du CMI de l'époque[53], il décéda à l'âge de 93 ans, alors qu'il partageait son temps disponible entre le CMI et l'Association Internationale des Dispatcheurs européens (AIDE). Cette organisation avait été fondée par son père en 1961. Il en est devenu le président honoraire. En 1951, il est devenu membre titulaire du CMI et en 1955, sa société Henry Voet Genicot est devenue le secrétaire administratif du CMI et il est devenu lui-même membre du bureau permanent. Il est devenu trésorier en 1988 jusqu'en 1997. Il avait été élu trésorier *ad honorem*.

21. Comité Directeur 2007/2008

Les trois conseillers exécutifs qui formaient ce comité étaient les deux Vice-Présidents, Karl Gombrii et Stuart Hetherington, et le Secrétaire Général, Nigel Frawley. C'est l'occasion idéale pour expliquer son fonctionnement et le résultat de ses délibérations qui se sont déroulées sur 18 mois.

Il n'est pas surprenant que certaines des matières ayant été identifiées lors de la conférence du centenaire à Anvers en 1997 aient été réexaminées par ce comité, notamment celle relative aux cotisations. Au cours de ses délibérations, le Comité a envoyé deux questionnaires aux députés, afin de mieux comprendre comment les députés collectent des fonds pour financer leurs opérations et se gèrent eux-mêmes, afin de les aider à examiner leur mémoire comptable.

Le Comité s'était réuni pour la première fois, à Londres, le 3 décembre 2007 et avait produit un projet de rapport à soumettre au Conseil exécutif lors de ses réunions à New York les 30 avril et 1er mai 2007.

22. 39ème conférence du CMI, Astir Palace Hotel Vouliagmeni, Athènes, Grèce, 1217 octobre 2008

La cérémonie d'ouverture et la réception ont eu lieu au Megaron, la salle de concert d'Athènes, le dimanche 12 octobre 2008, et des animations musicales ont également été proposées.

Dans son discours de bienvenue, en présence du secrétaire général de l'OMI, Jean Serge Rohart a rappelé aux délégués que la dernière réunion du CMI en

53 Bulletin d'information du CMI n° 2 mai/août 2007.

Grèce remontait à 1962. Après avoir exposé le contenu de la réunion et les sujets abordés, il a courageusement cité un humoriste qui a dit un jour ceci : *Si vous deviez expliquer, en un seul mot, la raison pour laquelle la race humaine n'atteint jamais son plein potentiel, ce mot serait "réunions".*

Il a remercié et félicité le président de l'Association de droit maritime hellénique, son président Anthony Antapassis, ainsi que le comité d'accueil *animé par* John MarkianosDaniolos, Deucalion Rediadis, Vassilis Vernicos et Gregory Timagenis, pour tout le travail accompli en vue de l'organisation de la conférence, non seulement pour avoir choisi *cette brillante salle de concert*, mais aussi pour *avoir situé le reste de la conférence dans les magnifiques locaux de l'Astir Palace à Vouliagmeni, suffisamment loin de l'agitation du centre-ville d'Athènes et du Pirée pour vous inciter à passer toute la semaine dans un cadre reposant et salutaire, au profit de l'unification du droit maritime.*

L'emplacement de l'hôtel était idyllique, le temps était clément, la croisière d'une journée, le mercredi 15 octobre, a permis de retrouver de vieux amis, le dîner s'étant tenu une autre nuit au pied de l'Acropole restera dans les mémoires pendant des années et le dîner de gala a eu lieu dans le gracieux Astir Palace Hotel, qui était situé dans un endroit merveilleux, près de la mer, avec un club nautique se trouvant à proximité.

Les lieux de refuge

Cette conférence a vu l'achèvement du travail du CMI sur les lieux de refuge. Un projet d'instrument a été réalisé. Les documents mis à disposition avant la Conférence sont contenus dans l'Annuaire du CMI 2007 - 2008 Athènes I[54].

Un jour et demi a été consacré à la discussion portant sur ce thème. Des présentations initiales ont été faites par le Président Stuart Hetherington, Lizabeth Burrell a présenté des développements en ce qui concerne les États-Unis et les pratiques des gardes-côtes américains dans ce contexte ; Eric van Hooydonk a discuté des développements récents dans l'Union européenne ; Franz Zoelen, le Président du Comité juridique de l'IAPH (Association internationale des ports), Andrew Bardot, représentant de l'International Group of P&I Clubs (Groupe international des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation) ; Fritz Stabinger, représentant l'IUMI (Union internationale d'assurance maritime), Archie Bishop, représentant l'International Salvage Union (Union

54 Introduction par Stuart Hetherington (pages 126-127) ; Projet d'instrument (pages 128-136) ; Rapport à la réunion du Conseil exécutif de novembre 2006 sur le troisième Questionnaire (pages 137-141) ; Politique des garde-côtes des États-Unis sur les lieux de refuge (pages 142-163) ; Équipe nationale d'intervention des États-Unis ("Lignes directrices pour la prise de décision en matière de lieux de refuge" (pages 164-183).

internationale d'assistance maritime), et le Rapporteur Richard Shaw, qui a discuté des principales dispositions du projet d'instrument. Les présentations figurent dans l'Annuaire du CMI 2009 Athènes II. Tous ont présenté des points de vue différents sur la nécessité d'un instrument international sur ce sujet et sur ce qu'il pourrait contenir. Ces présentations ont donné lieu à un long débat. Le texte qui a été finalement approuvé lors des sessions du comité a été soutenu en séance plénière et il a été décidé qu'il serait soumis au comité juridique de l'OMI, en notant qu'il contenait des options dans deux articles pour des dispositions alternatives à adopter dans tout texte que ce comité pourrait juger approprié à l'avenir (16 délégations ont soutenu l'instrument, 10 ont voté contre, avec 2 abstentions). Le rapport final à l'OMI et le projet d'instrument ont été soumis à l'OMI, le 15 janvier 2009. Les documents de la conférence et les rapports des sessions de la conférence d'Athènes traitant de ces sujets peuvent être consultés dans l'annuaire 2009 Athènes II[55].

Résumé des principales dispositions du projet d'instrument sur les lieux de refuge.

L'article 3 de la Convention contient un certain nombre d'options quant aux exceptions à appliquer par rapport à ce qui est énoncé au début, c'est-à-dire que *toute autorité compétente doit permettre l'accès à un lieu de refuge par un navire ayant besoin d'assistance lorsqu'il en fait la demande.*

L'option 1 prévoyait comme exception la possibilité pour l'autorité compétente de refuser l'accès à un lieu de refuge à la suite d'une évaluation dont il ressort, sur la base de motifs raisonnables, que l'état du navire est tel que celui-ci et/ou sa cargaison sont susceptibles de présenter un risque plus grand si l'autorisation d'entrer dans un lieu de refuge est accordée que si cette demande est refusée.

L'option 2 prévoit une exception à l'obligation principale de l'article 3 si, après évaluation et compte tenu des facteurs suivants, la question de savoir si l'état du navire est tel que celui-ci ou sa cargaison est susceptible de présenter

---

55 United States National Response Team (Équipe nationale d'intervention des États-Unis) ("Lignes directrices pour la prise de décision en matière de lieux de refuge" (pages 164-183) ; Annexe 1 : Politiques de la Garde côtière des États-Unis et équipe nationale d'intervention Lizabeth L Burrell (pages 163-180) ; Annexe 2 : Un instrument sur les lieux de refuge du point de vue des ports Frans van Zoelen (pages 181-195) ; Annexe 3 : Les lieux de refuge pour les navires en détresse – La perspective de l'assureur de protection et d'indemnisation par Andrew Bardot (pages 196-200) ; Annexe 4 : Lieux de refuge par Archie Bishop (pages 201-203) ; Annexe 5 : Lieux de refuge par Fritz Stabinger (pages 204-207) ; Annexe 6 : Notes sur les clauses du projet d'instrument sur les lieux de refuge par Richard Shaw (pages 208-211) ; Annexe 7 : Soumission du rapport et de l'instrument à l'OMI par Richard Shaw (pages 212-226) ; Résolution adoptée par la 39ème Conférence du CMI en ce qui concerne le projet d'instrument sur les lieux de refuge à Athènes le 17 octobre 2008 (page 227).

un risque plus grand si l'autorisation d'accéder à un lieu de refuge est accordée que si cette demande est refusée, et l'existence ou la disponibilité d'un certificat d'assurance, d'une lettre de garantie ou d'une autre garantie financière, mais l'absence d'un tel certificat d'assurance, lettre de garantie ou autre garantie financière ne relèvera pas l'autorité compétente de son obligation de procéder à l'évaluation et ne constitue pas un motif suffisant par lui-même pour qu'une autorité compétente refuse d'accorder l'accès à un lieu de refuge à un navire en détresse, de même que la requête d'un tel certificat ou lettre de garantie ou autre garantie financière ne devra pas mener à un retard dans l'accueil d'un navire nécessitant une assistance.

L'option 3 permettrait de refuser l'accès à un lieu de refuge dans une situation où, à la suite d'une évaluation qui établit, sur la base de motifs raisonnables, que l'état du navire est tel que celui-ci ou sa cargaison est susceptible de présenter un risque plus grand si l'autorisation d'entrer dans un lieu de refuge est accordée que si cette demande est refusée, ou au motif que le propriétaire du navire ne fournit pas de certificat d'assurance, de lettre de garantie ou d'autre garantie financière pour les responsabilités raisonnablement prévues, que l'autorité compétente a définies au cours de son évaluation.

L'article 4 prévoit qu'une autorité compétente n'est tenue d'aucune responsabilité lorsqu'elle accorde raisonnablement l'accès à un lieu de refuge et que des pertes ou des dommages sont causés au navire, à sa cargaison ou à d'autres tiers ou à leurs biens, l'autorité compétente ne devant subir aucune responsabilité découlant de sa décision d'accorder l'accès.

L'article 5 prévoit qu'une autorité compétente qui refuse d'accorder l'accès à un lieu de refuge engage sa responsabilité vis-à-vis d'un autre État, de l'armateur, du sauveteur, du propriétaire de la cargaison ou de toute autre partie qui prouve qu'elle a subi des pertes ou des dommages du fait de ce refus, pour les pertes ou les dommages qui lui ont été causés ou qui leur ont été causés, à moins qu'elle ne puisse établir qu'elle a agi raisonnablement en refusant cet accès.

L'article 6 prévoit que, pour déterminer si un État ou une autorité compétente a agi raisonnablement, les tribunaux doivent tenir compte de toutes les circonstances qui étaient connues (ou auraient dû être connues) de la part de l'autorité compétente au moment en question, compte tenu, entre autres, de l'évaluation faite par l'autorité compétente.

L'article 7 identifie diverses options quant à la forme de la lettre de garantie qui pourrait être acceptable.

L'article 8 enjoint aux États d'établir des plans pour accueillir les navires ayant besoin d'assistance dans des lieux appropriés relevant de leur juridiction le long de leurs côtes. Ces plans doivent contenir les dispositions et les procédures nécessaires pour tenir compte des contraintes opérationnelles et

environnementales, afin que les navires ayant besoin d'assistance puissent se rendre immédiatement dans un lieu de refuge, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente.

L'article 9 prévoit que les États désignent l'autorité compétente à laquelle doit être adressée la demande d'admission dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance[56].

Bien que le Comité juridique de l'OMI ait décidé, en avril 2005 que, malgré l'importance de cette matière et la nécessité de la maintenir sous examen, elle ne justifiait pas la rédaction d'une convention internationale, le Conseil exécutif de la CMI a décidé qu'au vu de toutes les recherches, discussions et travaux effectués sur ce sujet dans de nombreux forums à travers le monde, y compris le CMI, il aurait cherché à rédiger un document de travail-cadre.

Les documents de la conférence d'Athènes d'octobre 2008 (y compris une introduction du président, des documents de Liz Burrell, Frans van Zoelen, Andrew Bardot, Archie Bishop, Fritz Stabinger, les réponses des députés au troisième questionnaire et le rapport final du CMI au Comité juridique de l'OMI, auquel est joint le projet d'instrument qui a été approuvé par résolution de la réunion plénière et de la réunion de l'Assemblée, le 17 octobre 2008) sont disponibles dans les annuaires du CMI[57].

Les traits significatifs du débat qui a eu lieu au cours des 8 années d'existence de ce GTI sont les suivantes :

- L'International Group of P&I Clubs (Groupe international des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation) (dont les membres étaient censés bénéficier de la réglementation) n'a pas pesé de tout son poids dans les discussions du CMI. La seule explication possible à cette décision est que l'International Group of P&I Clubs ne voulait pas qu'une nouvelle convention potentielle détourne l'attention de la ratification de ce qu'il considérait comme les conventions-cadres en matière de responsabilité et d'indemnisation, telles que les conventions CLC (Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures), Bunker, Wreck et HNS (convention SNPD).
- La deuxième caractéristique a été le changement d'avis de l'IAPH (Association internationale des ports), lorsqu'il est devenu clair que tout instrument que le CMI pourrait produire imposerait aux États la

56 On trouvera également un excellent "Aperçu du projet d'instrument sur les lieux de refuge" par le rapporteur Richard Shaw dans le bulletin d'information du CMI n° 1 de janvier/avril 2009.

57 Athènes I 2007-2008 pages 126-183 et Athènes II 2009 pages 158-227.

responsabilité de mener une enquête aussi approfondie et complète que possible sur les problèmes et les risques posés par le navire en détresse avant de prendre leur décision de refuser l'entrée du navire, en particulier alors qu'une charge financière pourrait être imposée à un État qui ne s'acquitterait pas de ses responsabilités à cet égard.

- Le troisième élément surprenant dans le déroulement des travaux du GTI du CMI a été la décision prise par l'OMI de ne pas envisager de développer d'autres interventions réglementaires au-delà des *directives* qu'elle avait promulguées.

En guise de note de bas de page sur ce sujet, on a pu constater, au cours des années suivantes, qu'il y a eu d'autres accidents au cours desquels des États n'ont pas mené d'enquêtes détaillées et/ou ont refusé l'accès à un lieu de refuge à des navires en détresse en temps voulu.

Un examen plus approfondi du projet d'instrument sur les lieux de refuge par Richard Shaw est disponible dans le bulletin d'information du CMI[58].

Règles de procédure relatives à la limitation de la responsabilité en droit maritime.

Les deux premiers jours de la conférence, des sessions sur les règles de procédure relatives à la limitation de la responsabilité en droit maritime ont été organisées simultanément avec les sessions sur les lieux de refuge, sous la présidence de Gregory Timagenis et avec Helen Noble comme rapporteur. Les documents mis à la disposition des délégués avant la conférence figurent dans l'Annuaire du CMI 20072008 Athènes I[59].

D'autres documents relatifs à la conférence figurent dans l'Annuaire du CMI 2009 Athènes II[60].

---

58 Bulletin d'information du CMI N° 1 janvier/avril 2009.

59 Projet de lignes directrices février 2008 (pages 186-220) ; Rapport sur la première réunion du Sous-comité international (Dubrovnik 12 mai 2007) (pages 221-223) ; Rapport sur la deuxième réunion de l'ICS (Paris 13 14 septembre 2007) (page 224) ; Lettre aux Associations de droit maritime (26 février 2008) (pages 225-227) ; Rapport du président sur les questions supplémentaires (26 février 2008) (pages 228-233) ; Mémorandum de Måns Jacobsson (6 février 2008) (pages 234-239) ; Commentaires des membres des Association de droit maritime du Japon et de la République de Corée (pages 240-253) ; Documents supplémentaires contenus dans l'Annuaire 2009 Athènes II.

60 Lettre de Gregory Timagen aux Associations de droit maritime en date du 1er octobre 2008, à laquelle sont joints le projet de lignes directrices et un résumé des observations des Associations de droit maritime, (pages 124-150) et les observations des députés danois, norvégiens et suédois (pages 230-236), le mémorandum de l'Association de droit maritime canadienne (pages 237-240) et la résolution adoptée par la Conférence le 17 octobre 2008, ainsi que les lignes directrices qui y figurent (pages 241-249).

Projet de convention de la CNUDCI sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

L'après-midi du deuxième jour, les sessions ont été consacrées à cette matière. Les documents mis à disposition avant la conférence sont dans l'Annuaire du CMI 20072008 Athènes I[61].

Les documents présentés lors de la conférence figurent dans l'Annuaire du CMI 2009 du CMI Athènes II[62].

Deux sessions se sont tenues le deuxième jour de la conférence, respectivement décrites comme Aperçu de la Convention, présidée par Stuart Beare, au cours desquelles Kate Lannan, la représentante de la CNUDCI, a discuté du contexte de la Convention et de la voie à suivre ; Michael Sturley a identifié les changements par rapport aux régimes existants ; le professeur Hannu Honka a discuté du champ d'application des contrats de volume, en outre, Philippe Delebecque a abordé le point de vue du droit civil sur le projet de convention ; le deuxième panel a discuté de l'*Industrie et des clubs Speak*, présidé par Francesco Berlingieri et a entendu Knud Pontoppidan, vice-président exécutif de AP MøllerMærsk, Nicos Efthimiou, président de l'Union des armateurs grecs, Jan Ramberg, représentant de la FIATA (Association des transitaires et assimilés), et Hugh Hurst de l'International Group of P&I Clubs (Groupe international des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation).

Le quatrième jour de la conférence, deux autres sessions ont eu lieu. La première a été décrite sous l'appellation Équilibre des risques, présidée par Tomotaka Fujita, au cours de laquelle le professeur Berlingieri a parlé des obligations et des responsabilités des transporteurs, Kofi Mbiah a traité de la responsabilité en

---

61 Projet de convention de la CNUDCI sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, modifications du droit existant par Michael Sturley (pages 254-263) ; Le point de vue du droit civil par Philippe Delebecque (pages 264-276) ; Introduction par le Président Tomatako Fujita (pages 277-278) ; Obligations et responsabilités du transporteur par Francesco Berlingieri (pages 279-286) ; Responsabilité en vertu de la Convention et limites de responsabilité par Kofi Mbiah (pages 287-299) ; Obligations et responsabilité du chargeur par Ingerborg Olebakken (pages 300-306).

62 Un bref historique de l'implication du CMI (pages 252-254) ; Champ d'application, liberté contractuelle, par Hannu Honka (pages 255-270) ; Aperçu de la Convention : le point de vue de la CNUDCI, par Kate Lannan (pages 271-276) ; Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, par Jan Ramberg (pages 277-281) ; Le point de vue des propriétaires sur la convention CNUDCI sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, résumé et discours de Knud Pontoppidan (pages 282-291) ; Discours du Président de l'Union des armateurs grecs, M. Nicos D. Efthymiou (pages 292-295) ; Les nouveaux éléments : la facilitation du commerce électronique par Johanne Gauthier (pages 296-300) ; Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam par Gertjan van der Ziel (pages 301-313) ; Rapport des discussions et résolutions (pages 314-315).

vertu de la convention et des limites de responsabilité, et Ingeborg Olebakken a parlé des obligations et responsabilités des chargeurs. La dernière session, intitulée Nouveaux éléments, était présidée par Michael Sturley et a donné lieu à des interventions de Johanne Gauthier sur la facilitation du commerce dans la Convention ; Gertjan van der Ziel sur le Door to Door (porte-à-porte).

D'autres sessions de la conférence ont abordé les sujets variés de *Mesures non techniques pour promouvoir la qualité de transport maritime,* présidée par Karl Gombrii avec Nigel Carden, et Richard Shaw, rapporteur. L'article de Karl Gombrii permet de comprendre l'importance de cette matière. Les années 1980, en particulier, ont été une période où des transports maritimes inférieurs aux normes ont suscité une grande inquiétude de la part des organismes de réglementation internationaux. Des mesures ont été adoptées pour améliorer l'aspect technique de l'exploitation des navires (reflétées dans les conventions SOLAS et MARPOL). L'aspect représenté par le facteur humain a également été pris en compte à sa juste valeur (Convention STWC – Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille). Malgré cela, il y a quand même eu des accidents graves comme le *Braer*, l'*Exxon Valdez* et d'autres encore. L'attention s'est ensuite concentrée sur les systèmes de gestion et le défaut de respect des normes minimales requises (Code ISM – Code international de gestion de la sécurité). Les enquêtes ont montré qu'on assistait à une prolifération de la collecte d'informations qui n'étaient pas nécessairement disponibles pour toutes les parties (sociétés de classification, États du pavillon, États du port et, dans une certaine mesure, États côtiers). Depuis 1992, le FIPOL s'est penché sur ces questions. La question de savoir s'il est nécessaire de modifier la convention CLC (Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) a été examinée. Cette proposition n'ayant pas reçu un soutien suffisant, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions concernant des mesures non techniques et des lignes directrices à l'intention des États contractants du secteur, afin de promouvoir la qualité des transports maritimes. Les questions abordées ont été la faisabilité et l'impact que pourraient avoir des taux d'assurance et de primes différenciés en vue d'encourager un transport maritime de qualité, les mesures possibles de refus ou de retrait de la couverture d'assurance afin d'améliorer la sécurité du transport pétrolier, les facteurs qui empêchent le partage d'informations entre les assureurs maritimes et les efforts pour développer une politique commune ou d'autres mesures qui faciliteraient davantage encore ce partage d'informations. En ce qui concerne la troisième question, le CMI a reçu une invitation en vue d'entreprendre une étude dont les objectifs sont les suivants : permettre, exiger, empêcher les assureurs maritimes et d'autres entreprises commerciales de partager des informations sur les clients,

y compris la législation et les pratiques nationales, et déterminer si le droit et les pratiques en matière de concurrence tiennent compte de la nécessité de prendre des mesures pour encourager le transport maritime de qualité dans le contexte du transport du pétrole. Il a été décidé que le CMI devait se concentrer uniquement sur les difficultés rencontrées, le cas échéant, par les assureurs sur corps. Un questionnaire a été envoyé aux Associations de droit maritime. Une partie des travaux du CMI a également envisagé la possibilité, pour les États du pavillon, de retirer un certificat CLC s'ils disposent d'informations selon lesquelles la qualité n'est pas satisfaisante, ainsi que l'introduction d'incitations économiques, telles que la réduction des tarifs portuaires et la diminution du nombre d'inspections de navires par les représentants de la qualité. Aucune de ces propositions n'a recueilli un soutien suffisant au sein du groupe de travail. Au moment de la conférence d'Athènes, le FIPOL 1992 semblait avoir perdu tout intérêt pour le sujet pour le moment. Il ressort toutefois du questionnaire adressé aux Associations de droit maritime que le droit de la concurrence, le droit à la protection des données et le droit en matière de diffamation sont traités de manière très différente dans les neuf États dont les députés ont répondu au questionnaire.

Dans une autre session, Patrick Griggs a parlé des *Droits de limitation de responsabilité des affréteurs.* Dans son exposé, il a souligné les questions qui avaient été soulevées dans les deux décisions anglaises de l'*Aegean Sea* (1998) 2 Lloyds Rep 39 ,dans lesquelles Thomas J avait jugé qu'un affréteur ne pouvait pas limiter sa responsabilité contre une réclamation faite par le propriétaire, cette décision a été confirmée par le juge Steele dans l'affaire *CMA Djakarta* (2004) 1 Lloyds Rep 460, en vertu de laquelle une demande d'indemnisation d'un propriétaire de navire contre un affréteur pour des dommages au navire lui-même ne pouvait pas faire l'objet d'une limitation, mais la Cour d'appel a jugé qu'un affréteur pouvait limiter sa responsabilité à condition qu'il puisse établir que la demande qui lui est faite relève de l'article 2, et qu'une indemnité pour une demande concernant la cargaison qui relève de l'article 2 pouvait faire l'objet d'une limitation par l'affréteur.

Henry Li a traité de la *Reconnaissance internationale de la vente judiciaire de navires* ; Måns Jacobsson a traité de la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 1996* ; Nigel Frawley a traité du *Projet de convention sur le recyclage des navires*[63].

63 Projet de convention sur le recyclage des navires Annuaire du CMI 2007 2008 Athènes 1 : Résumé du Président Nigel Frawley (page 368) ; Résumé de la présentation de Charlotte Breide (page 369) ; Résumé de la présentation de Michael Stockwood (page 370).

Francesco Berlingieri et Anthony Antapassis ont parlé de la *Mise en œuvre et de l'interprétation des conventions internationales*. Les documents relatifs à cette session figurent dans l'Annuaire du CMI 20072008 Athènes I[64].

Dans un article révélateur publié en pleine page dans le Lloyds List du 15 octobre 2008, Jean-Serge Rohart a parlé de sa présidence et du CMI. Dans cette interview, il a révélé qu'il avait apprécié ses quatre années de présidence, mais qu'il était heureux de pouvoir retourner à la pratique du droit à plein temps. Il a évoqué le fait qu'il avait cherché à voyager le plus possible pour rendre visite aux Associations de droit maritime. Il a souligné l'importance d'encourager les jeunes juristes à participer aux travaux du CMI et de la participation accrue des Associations de droit maritime de Corée (1978) et de Chine (1988) aux travaux du CMI. Il avait fait remarquer au journaliste que *le CMI n'est pas un lieu de pouvoir. Il ne s'agit pas d'un organe directeur. Ce n'est qu'un instrument, un regroupement d'experts, apportant leurs connaissances, leur talent et leur expérience au profit des organisations internationales et, en particulier, de l'OMI.* On a demandé à l'auteur d'expliquer l'empressement que montrent des avocats et d'autres personnes comme lui-même à travailler pour le bien public via le CMI, il a fait remarquer que c'est une organisation qui offre des possibilités d'apprentissage à ceux qui les recherchent et, en fin de compte, la reconnaissance de leur expertise dans le milieu maritime international. *Ils apprennent à connaître le droit maritime d'autres pays que le leur et sont en mesure de faire des comparaisons entre les dispositions législatives des différents pays*, dit-il, *avant de mettre leurs connaissances au service de l'élaboration de nouveaux instruments internationaux grâce à leur travail au sein des groupes de travail et des sous-comités du CMI et, enfin, de ses sessions plénières de conférence*. Il reconnaît néanmoins qu'il règne dans l'organisation une atmosphère de club, ce qui n'est apparemment pas pour lui déplaire. Son travail dépend fortement des relations personnelles, *comme dans un club*, dit-il, ajoutant, de manière peut-être un petit peu énigmatique : les *gens savent se reconnaître*. L'auteur cite également Jean-Serge Rohart, qui a déclaré : *Notre force, notre modernité est fondée sur notre tradition. Nous avons une tradition de 110 ans de travail intellectuel intense, sans avoir été tentés d'exercer une quelconque influence politique.*

---

64 Annuaire du CMI 2007 2008 Athènes : Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales - Introduction par Anthony Antapassis et Francesco Berlingieri (pages 308 313) ; Annexe I : Questionnaire sur la mise en œuvre des conventions internationales (page 314) ; Annexe II : Analyse des dispositions du projet de convention internationale sur le contrat de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer qui font référence aux lois nationales (pages 315 à 319) ; Annexe III : Une brève analyse de certaines règles de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes (pages 320 à 332).

23. Révision de la Convention sur le Sauvetage Décembre 2008

En décembre 2008, Archie Bishop, ancien associé principal de Holman Fenwick & Willan, avocat très renommé dans le domaine des accidents et de l'assistance maritime et conseiller juridique de l'International Salvage Union (ISU), a contacté le CMI en suggérant qu'il serait opportun de réviser la Convention sur l'assistance de 1988, qui approchait de son 20ème anniversaire. Un GTI a été mis en place en 2009, sous la présidence de Stuart Hetherington, Diego Chami (rapporteur) Archie Bishop, Mans Jacobsson et Jorge Radovich.

Comme le veut la tradition, un questionnaire a été envoyé aux Associations de droit maritime en juillet 2009 et une réunion du GTI s'est tenue à Londres en septembre 2009, date à laquelle sept réponses avaient été reçues de la part des Associations de droit maritime. Un document de travail a été préparé par le président avant la réunion du Sous-comité international, en mai 2010, à Londres, date à laquelle sept autres réponses des Associations de droit maritime avaient été reçues.

Le document de travail, y compris les résumés des réponses au questionnaire, se trouve dans l'annuaire du CMI[65]. Le document de travail rappelle que le CMI avait mis en place un GTI, présidé par le professeur Selvig en 1979, et qu'il avait rédigé une convention sur l'assistance à soumettre à l'examen du CMI lors de sa conférence de Montréal en 1981 pour remplacer la convention sur l'assistance de 1910. Un projet de texte avait été approuvé et soumis à l'IMCO (qui a pris le nom d'OMI en 1982). Dans le cadre de son travail, le professeur Selvig avait préparé un *rapport sur la révision du droit de l'assistance maritime* en 1980. Dans ce document, il a proposé un concept décrit sous l'expression *liability salvage*, selon lequel, afin de faciliter la viabilité de l'assistance maritime, les sauveteurs pourraient être indemnisés pour les avantages conférés à un propriétaire de navire dans les opérations de sauvetage par la réduction des responsabilités potentielles envers des tiers. Il s'agit généralement d'activités visant à prévenir les dommages à l'environnement.

La Convention qui a été adoptée en 1989 et qui est entrée en vigueur en 1995 est le résultat d'un compromis de ces suggestions.

Les sauveteurs se plaignaient du fonctionnement et de l'interprétation des articles 13.1 (b), qui définissait, en tant que critère devant être pris en considération lors de la fixation d'une récompense pour l'assistance, *la compétence et les efforts des sauveteurs en vue de prévenir ou minimiser les dommages à l'environnement*, et l'article 14, qui prévoyait une *compensation spéciale aux sauveteurs* lorsqu'un

65 Annuaire du CMI 2010 pages 384-456.

sauveteur *ayant effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pas réussi à obtenir une récompense en vertu de l'article 13, au moins équivalente à la compensation spéciale évaluable conformément au présent article, a droit à une compensation spéciale de la part du propriétaire de ce navire qui équivaut aux frais qu'il a soutenus, tels qu'ils sont définis dans le présent article.*

Substantiellement, les sauveteurs ont suggéré que ces dispositions ne bénéficiaient pas aux sauveteurs d'une manière conforme à leur objectif, vingt ans après leur adoption. Ils ont souligné, en particulier, l'importance accrue que revêt actuellement la protection de l'environnement marin et écologique dans toutes les opérations d'assistance ; le champ élargi de la responsabilité des sauveteurs, tant en common law, pour négligence, que dans le cadre de poursuites pénales découlant de la conduite de leurs activités ; l'absence d'incitations à investir dans la recherche, la formation, la main-d'œuvre et l'équipement au profit de l'environnement, et le fait que l'article 13.1 b) n'a pas eu d'effet positif significatif, car cette disposition est toujours limitée à la valeur du navire. En ce qui concerne l'article 14, il a été dit qu'il s'était avéré coûteux et long à mettre en œuvre, incertain dans son résultat et comme présentant un effet dissuasif pour le sauveteur, plutôt qu'incitatif. La nécessité de prouver que, selon toute probabilité, des dommages auraient été causés à l'environnement sans les services de sauvetage s'avère particulièrement onéreuse.

La *goutte d'eau qui a fait déborder le vase* selon certains est l'interprétation de l'article 14 par la Chambre des Lords dans l'affaire *Nagasaki Spirit*[66], dans laquelle aucun élément de profit n'a été accepté dans les calculs effectués au titre de l'article 14.3. Il a été remplacé en 1999 par la clause SCOPIC dirigée par le secteur de l'assurance marine

Archie Bishop a donc proposé au GTI d'introduire une nouvelle prime dans la Convention sur l'assistance sous la forme d'une *prime environnementale pour la prévention ou la réduction de la pollution par les hydrocarbures*. Cela présente de nettes similitudes avec ce que le professeur Selvig et son précédent GTI avaient initialement discuté et qui avait été appelé *liability salvage.*

24. Colloque incluant la cérémonie de signature des Règles de Rotterdam, Rotterdam, Pays-Bas, 2023 septembre 2009

Le colloque a débuté par une réception de bienvenue et un buffet à l'hôtel de ville de Rotterdam, le dimanche 20 septembre. Le lundi, des discours de

66 (1997) 1 Lloyds Rep. 323.

bienvenue ont été prononcés par le ministre de la Justice des Pays-Bas, par Renaud Sorieul, Secrétaire de la CNUDCI et par le Président du CMI, Karl Gombrii. Le soir, un dîner officiel a eu lieu à l'église Saint Laurens. Le mardi 22 septembre, une présentation sur le Rotterdam World Port World City a eu lieu au New Luxor Theatre, suivie d'un salut aux drapeaux lors de la parade des drapeaux, puis d'une croisière dans le port de Rotterdam sur un bateau à aubes avec déjeuner et, enfin, d'une réception au Musée maritime. Mercredi, la cérémonie de signature des Règles de Rotterdam a eu lieu à la Van Nelle Design Factory, suivie d'une conférence de presse internationale et d'un déjeuner officiel. L'Assemblée du CMI a eu lieu plus tard dans l'après-midi. En même temps que se tenait l'assemblée a eu lieu une réunion pour les jeunes CMI avec, pour orateurs principaux, Yingying Zou, Manuel Fernandes, PierreJean Bordahandy, Fiona Gavin et Jolien Kruit. La veille, le programme des jeunes CMI avait organisé une rencontre sociale.

Dans son communiqué de presse, la CNUDCI a déclaré que le projet de convention actuel :

> *Vise à créer un droit moderne et uniforme concernant le transport international de marchandises, qui comprend un trajet maritime international, mais qui ne se limite pas au transport de marchandises de port à port. Outre le fait qu'il prévoit le transport moderne de conteneurs porte à porte, le projet de convention contient de nombreuses caractéristiques innovatrices, notamment des dispositions autorisant les registres de transport électroniques et d'autres caractéristiques plus techniques, visant à combler les lacunes relevées dans les régimes de transport existants. On s'attend à ce que l'harmonisation et la modernisation du régime juridique dans ce domaine qui, dans de nombreux pays, remonte aux années 1920 ou même avant, puissent mener à une réduction globale des coûts de transaction, à une plus grande prévisibilité lorsque des problèmes se présentent et à une plus grande confiance commerciale lors de la conclusion d'affaires au niveau international.*

Il s'agit d'une réécriture complète du droit dans ce domaine. Il faut faire remarquer que les Règles de La Haye originales comprenaient 9 articles, les Règles de Hambourg 26 articles et la Convention de la CNUDCI 96 articles. Il s'agit d'un document gigantesque pour ceux qui ont l'habitude de traiter un texte relativement simple.

25. Résumé des principales dispositions des Règles de Rotterdam, avec mention des différences éventuelles entre la présente Convention et les conventions précédentes

Sous-palan à *sous-palan*

Comme cela a déjà été mentionné plus haut, l'un des objectifs consiste à étendre le régime auquel il s'applique, qui était de sous-palan à sous-palan dans le cadre des Règles de La Haye, à la période pendant laquelle le transporteur est en charge des marchandises au port de chargement jusqu'au moment similaire au port de déchargement, comme dans les Règles de Hambourg.

C'est ce que fait l'article 12 de la Convention, qui prévoit que la durée de la responsabilité du transporteur *commence lorsque le transporteur ou une partie exécutante reçoit les marchandises pour le transport et se termine lorsque les marchandises sont livrées*. On comprendra que cela fait apparaître instantanément une nouvelle description qui ne se trouve dans aucun des régimes précédents, celle de la *partie exécutante*. Une telle personne est définie à l'article 1, paragraphe 6, comme signifiant :

> *Une personne autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle*

Cette définition confirme ensuite qu'une *partie exécutante* n'est pas une personne retenue par un chargeur ou un destinataire.

Obligations du transporteur

En ce qui concerne les obligations du transporteur, une grande partie du libellé des Règles de La Haye, qui a bien sûr fait l'objet d'une interprétation judiciaire considérable, a été conservée. Par exemple, à l'article 13, paragraphe 1, le transporteur, pendant la période de responsabilité en vertu de l'article 12, est tenu de :

> *procéder de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.*

Les mots « *recevoir* »et « livrer » sont bien sûr nouveaux dans le régime des Règles de La Haye.

Conformément à l'article 13, paragraphe 2, les parties sont libres de convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur ou le destinataire, mais une telle

convention doit être mentionnée dans les *données du contrat*, cette expression étant définie à l'article 1, paragraphe 23, comme signifiant :

> *toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.*

Le *document de transport* est défini au paragraphe 14 de l'article 1 comme signifiant :

> *un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur qui :*
> *(a) constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et*
> *(b) constate ou contient le contrat de transport.*

Le *contrat de transport* est lui-même identifié au paragraphe 1 de l'article 1 comme signifiant :

> *le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.*

Lorsqu'elle a entamé ces travaux, la CNUDCI a fait l'objet d'attaques de la part de l'organisme des Nations unies qui lui est lié, la CNUCED, laquelle est responsable de certaines des conventions terrestres (CMR – Convention des marchandises pour la route, CIM – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires pour le rail). Cette définition a sans doute pour but de s'assurer qu'elle n'est pas perçue comme empiétant sur les plates-bandes d'autres régimes. Cela a conduit certains commentateurs à être fort critiques, d'une part sur la base du fait qu'il s'agit principalement d'une convention maritime rédigée par le CMI, et d'autre part, parce que cela laisse potentiellement place à des arguments quant au régime à appliquer en cas de chevauchement (l'article 82 cherche à résoudre cette question).

L'article 14 contient également des dispositions familières avec des ajouts importants. Il prévoit que le transporteur est tenu, avant, au début et pendant le voyage par mer, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, de l'armer, de l'équiper et de l'approvisionner convenablement ainsi que d'approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que garder les conteneurs fournis par le transporteur, dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation. (Il est intéressant de noter que les mots "*chambres froides*" et "*chambres réfrigérantes*" ont

été supprimés de la formulation des Règles de La Haye). Ainsi, le transporteur est tenu de maintenir l'état de navigabilité du navire, lui fournir un équipage, de l'équiper et de l'approvisionner correctement et de maintenir les cales en bon état et sûres pour la cargaison tout au long du voyage.

Régime de responsabilité

La responsabilité du transporteur est traitée à l'article 17. Sa formulation est légèrement différente de celle des Règles de La Haye, mais une grande partie du langage de l'article 4 des Règles de La Haye est reproduite. Le paragraphe 1 de l'article 17 est cependant différent. Il prévoit ce qui suit :

> *Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4. (Article 11 à 16).*

Le paragraphe 2 de l'article 17 est également formulé dans un langage légèrement différent de celui de l'article 4, règle 2 des Règles de La Haye, qui commence par les mots « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant de....*». Le paragraphe 2 de l'article 17 contient :

> *Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.*

Le paragraphe 3 de l'article 17 prévoit une autre source de réparation pour le transporteur. (Il semblerait qu'en prouvant l'un des événements auxquels il est fait référence au paragraphe 3 de l'article 17, un transporteur se placerait inévitablement dans le cadre du paragraphe 2 de l'article 17). C'est le paragraphe 3 qui reprend en grande partie les exclusions de responsabilité contenues dans l'article 4 Règle 2, la liste bien connue des exceptions. La liste des exceptions ne comprend pas la faute nautique (article 4 règle 2(a) des Règles de La Haye).

Elle inclut cependant les cas de force majeure, les périls de la mer, la guerre, les restrictions dues à des quarantaines ou les actes gouvernementaux, les grèves, les vices cachés qui ne peuvent être découverts par une diligence raisonnable, les actes ou omissions du chargeur, les pertes en vrac ou en poids, ou toute autre perte résultant d'un défaut inhérent, de la qualité ou d'un vice des marchandises, de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage, la sauvegarde ou la tentative de sauvegarde de la vie en mer, les mesures raisonnables pour sauver ou tenter de sauver des biens en mer, les mesures raisonnables pour éviter ou

tenter d'éviter les dommages à l'environnement et les actes du chargeur et en vertu des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16 (ils concernent l'adoption de mesures lorsque les marchandises présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement ou le sacrifice des marchandises en mer lorsque celui-ci a lieu pour garantir la sécurité commune ou pour préserver la vie humaine ou d'autres biens impliqués dans l'aventure commune contre tout péril).

En outre, l'incendie a été retenu, mais sans la réserve qui figurait à l'article 4, règle 2(b) des Règles de La Haye, à moins qu'il n soit causé par le fait ou la faute du transporteur, probablement en raison du paragraphe 4 de l'article 17, qui prévoit que le transporteur reste responsable si le demandeur prouve que la faute du transporteur ou d'une personne visée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué.

En outre, conformément au paragraphe 5 a) de l'article 17, le transporteur demeure responsable dans le cas où :

> *(a) l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard a été ou était probablement causé ou favorisé par :*
>
> *(i) l'innavigabilité du navire*
>
> *(ii) un équipage, un équipement et un approvisionnement inadéquats du navire, ou*
>
> *(iii) le fait que les cales ou autres parties du navire dans lesquelles les marchandises sont transportées (y compris les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées) n'étaient pas adaptées et sûres en vue de la réception, du transport et de la conservation des marchandises ; et*
>
> *(b) le transporteur n'est pas en mesure de prouver, soit que :*
>
> *(i) aucun des événements ou circonstances visés à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard ; ou*
>
> *(ii) qu'il a respecté ses obligations de diligence raisonnable en vertu de l'article 14.*

Le paragraphe 6 de l'article 17 prévoit que lorsque le transporteur est déchargé d'une partie de sa responsabilité en vertu de cet article, il n'est responsable que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

On voit donc que l'effet *ping-pong* de la charge de la preuve est encore bien vivant, découlant en partie de l'arrêt de Lord Esher dans l'affaire *Glendarroch*[67],

---

67 (1894) P 226 à 231.

mais désormais infirmé et critiqué par Lord Sumption à la Cour suprême dans la cause *Volcafe* [68].

Il a été bien accepté que si les marchandises ont été endommagées pendant la période sous-palan/sous-palan et que le destinataire/demandeur présente un connaissement et prouve le dommage, la charge de la preuve incombe au transporteur qui doit se placer dans le cadre de l'une des exclusions de l'article 4, règle 2, et par la suite, le destinataire/demandeur pourrait vouloir apporter la preuve que le transporteur ne peut se prévaloir de l'une de ces dispositions en raison de sa négligence ou de son manque de diligence en vertu de l'article 3 lorsqu'il s'est agi de mettre le navire en état de navigabilité. Ces mêmes charges de la preuve semblent s'appliquer dans le cadre de la Convention.

Le paragraphe 1 de l'article 17 vise à préserver cette position de faute présumée du transporteur, lorsqu'il est établi que la perte et l'avarie ont eu lieu pendant la période de responsabilité du transporteur. C'est ce que prévoit explicitement l'article 5 des Règles de Hambourg. La différence entre les Règles de Hambourg et l'article 17 réside en fait dans l'inclusion des mots "*si le demandeur prouve*", etc. Les Règles de Hambourg faisaient simplement référence à : "*si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu ...*" sans préciser qui devait le prouver.

L'article 18 est intitulé *Responsabilité du transporteur pour d'autres personnes*. Celui-ci confirme que le transporteur est responsable d'une inexécution de ses obligations qui serait causée par les actes ou omissions de toute partie exécutante, du capitaine ou de l'équipage du navire, des membres du personnel ou agents du transporteur ou d'une partie exécutante ou de toute autre personne qui exécute ou s'engage à exécuter l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle.

Il existe des dispositions relatives à la responsabilité des *Parties exécutantes maritimes*, qui sont définies séparément à l'article 1, paragraphe 7. L'article 19 traite de la responsabilité des parties exécutantes maritimes.

Retard

Un autre changement par rapport au régime des Règles de La Haye est représenté par l'inclusion, à l'article 21, d'une définition du *retard* qui forme un concept un peu plus restrictif que la disposition équivalente des Règles de Hambourg. Elle contenait une définition à l'article 5, paragraphe 2, qui faisait

68 (2019) 1 Lloyds Rep. 21.

référence à un délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger de la part d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait.

L'article 21 de la convention est libellé comme suit :

> *Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.*

L'article 17 prévoit expressément que le transporteur *est responsable de la perte, du dommage occasionnés aux biens, de même qu'au retard dans la livraison,...* contrairement aux règles de La Haye, qui ne font expressément référence qu'à la perte ou à l'endommagement des marchandises et il existe des discussions quant à savoir si elles englobaient ou non la perte subie par un expéditeur ou un destinataire en raison d'un retard.

Avis de pertes

Les dispositions relatives à l'avis de pertes apparaîtront familières pour ceux qui connaissent le régime actuel. Toutefois, le délai de trois jours prévu à l'article 3, règle 6, des Règles de La Haye pour la notification lorsque le dommage n'était pas apparent au moment de la livraison a été porté à sept jours en vertu de l'article 23, paragraphe 1. Toutefois, cet avis n'est pas requis lorsque la perte ou l'avarie a été constatée lors d'une inspection contradictoire des marchandises (article 23, paragraphe 3). Il existe un délai spécial de 21 jours dans lequel un avis doit être donné lorsqu'une réclamation pour perte due à un retard est présentée (article 23, paragraphe 4).

Délai pour agir et identification du transporteur

La durée du délai pour agir est un problème qui est couvert par l'article 62, et la période actuelle d'un an a été étendue à deux ans au paragraphe 1. Ce délai peut toutefois être prolongé par la personne contre laquelle une réclamation est faite à tout moment pendant la durée du délai (article 63) ; et une action en indemnisation peut être intentée après l'expiration du délai, à condition qu'elle soit intentée dans le délai prévu par la loi applicable dans la juridiction dans le cadre de laquelle la procédure est engagée ou dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a, soit réglé la réclamation, soit elle-même reçu une signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier (article 64).

Il existe également une autre disposition en matière temporelle (article 65) qui est liée aux articles 36 et 37, qui sont de nouvelles dispositions. L'article 36 précise ce qui doit être inséré dans un document de transport ou un document électronique de transport. Parmi ces informations figurent le *nom et l'adresse du transporteur* (article 36, paragraphe 2(b)).

L'article 37 rend sans effet tout ce qui, dans le document de transport, est incompatible avec l'identification du transporteur dans les données du contrat (paragraphe 1). Conformément au paragraphe 2 de l'article 37, il est prévu que si personne n'est identifié comme transporteur, comme l'exige l'article 36, mais que les données du contrat identifient un navire désigné, le propriétaire enregistré de ce navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue et qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur coque nue est présumé être le transporteur. Par ailleurs, le propriétaire enregistré peut réfuter la présomption d'être le transporteur en identifiant le transporteur et en indiquant son adresse (il en va de même pour l'affréteur coque nue). Rien de ce qui précède n'empêche le demandeur de prouver qu'une personne autre que celle qui est identifiée grâce aux données du contrat ou en vertu du paragraphe 2 de l'article 37 est le transporteur.

L'article 38 exige que le document de transport soit signé par le transporteur ou une personne agissant en son nom.

Pour en revenir aux dispositions relatives à la prescription, en ce qui concerne l'article 37, il est prévu qu'une action contre un affréteur coque nue ou contre la personne identifiée comme étant le transporteur en vertu de l'article 37, paragraphe 2, peut être intentée après l'expiration de la période de deux ans, à condition qu'elle soit intentée dans le délai le plus long entre celui qui est autorisé par la loi applicable dans la juridiction où l'action est intentée et 90 jours après que le transporteur a été identifié ou que le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption qu'il est le transporteur (article 65).

Compétence

L'article 74 prévoit que les dispositions relatives à la compétence ne lient les États que s'ils déclarent, conformément à l'article 91, qu'ils souhaitent être liés par elles. À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'attribution de compétence, l'action contre le transporteur peut être intentée, conformément à l'article 66 (a) : devant un tribunal dans le ressort duquel se trouve soit le domicile du transporteur, soit le lieu de réception convenu dans le contrat de transport, soit le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport, soit le port où les marchandises sont initialement chargées sur le navire, soit le port où les marchandises sont finalement déchargées du navire. En vertu de l'article 66(b), les actions peuvent être intentées devant un tribunal compétent ou des tribunaux désignés en vertu d'un accord ayant été conclu entre le chargeur et le transporteur afin de statuer sur une réclamation contre le transporteur qui peut naître en vertu de la Convention.

Cependant, les accords convenant d'une attribution de compétence en vertu de l'article 66 (b) ne peuvent être conclus que s'ils sont contenus dans des contrats de volume et s'il existe des dispositions spécifiques traitant de ce que ces contrats doivent indiquer. On a prévu, à l'article 67, paragraphe 2, qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat de volume n'est liée que dans certaines circonstances, notamment si elle est dûment avisée, *en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée.* Il sera intéressant de voir comment cette disposition sera interprétée. Par exemple, sera-t-il suffisant que le connaissement mentionne simplement cette information et que la personne concernée ait reçu une copie du connaissement ?

Arbitrage

Il existe également de nouvelles dispositions relatives à l'arbitrage. Elles sont contenues dans les articles 75 à 78, mais l'article 78 précise que ces dispositions ne lieront que les États contractants qui déclarent, conformément à l'article 91, qu'ils s'y soumettront (c'est-à-dire qu'il s'agit également d'une participation sélective).

L'économie des dispositions relatives à l'arbitrage est la même que pour la compétence et permet à la personne qui fait valoir un droit contre le transporteur de choisir le lieu de la procédure d'arbitrage entre tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage ou tout lieu situé dans un État où est situé un des lieux suivants : le domicile du transporteur, le lieu de réception convenu dans le contrat de transport, le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport ou le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où les marchandises sont finalement déchargées d'un navire (article 75, paragraphe 2).

Toutefois, l'article 75, paragraphe 3, prévoit que la désignation du lieu d'arbitrage dans la convention a force obligatoire entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui contient certaines dispositions.

Le paragraphe 4 de l'article 75 est formulé de manière quelque peu différente de ce que l'on pourrait supposer être la disposition équivalente relative à la compétence de l'article 67, paragraphe 2. L'article 75, paragraphe 4, prévoit :

> *Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention si :*
>
> *(a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article*

(b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport ;
(c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage ; et
(d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.

Animaux vivants

L'article 81 reflète la position actuelle des Règles de La Haye en ce qui concerne les *animaux vivants* et prévoit que le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité du transporteur et d'une partie exécutante maritime en ce qui concerne cette cargaison, à moins que *l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit témérairement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement.*

Circonstances particulières

L'article 81 vise également à refléter le dernier paragraphe de l'article 6 des Règles de La Haye et permet l'application d'un régime spécial dans les cas suivants :

Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

Documentation électronique

L'utilisation de documents de transport électroniques s'est évidemment développée depuis l'adoption des régimes de la Haye, de la Haye-Visby et même des Règles de Hambourg. L'article 8 de la Convention reconnaît que tout ce qui, en vertu de la Convention, doit figurer dans ou sur un document de transport peut être enregistré dans un *document électronique de transport* qui, comme la *communication électronique*, est défini à l'article 1, paragraphes 18 et 17 respectivement.

Ils prévoient ce qui suit :

17 : " Communication électronique " : désigne l'information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques

ou des moyens analogues de sorte que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement...

18 : "Document électronique de transport " désigne l'information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui :

(i) constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et

(ii) constate ou contient le contrat de transport.

L'article 9 définit ensuite les procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables et l'article 10 la procédure de remplacement de ces documents lorsque le transporteur et le porteur conviennent de les remplacer ou de l'équivalent électronique d'un document de transport non négociable qui doit être remis.

Les articles 50 à 56 (chapitre 10) sont également nouveaux et concernent les documents électroniques. Ils traitent des *droits de la partie contrôlante*. Ce terme est défini au paragraphe 13 de l'article 1 comme désignant *la personne qui, en vertu de l'article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle* et le *droit de contrôle* est défini au paragraphe 12 de l'article 1 comme désignant *le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.*

L'article 50 limite le droit de contrôle au fait de donner ou de modifier des instructions relatives aux marchandises qui ne constituent pas une modification du contrat de transport, au droit d'obtenir la livraison des marchandises à un port d'escale prévu ou, dans le cas d'un transport intérieur, à tout endroit en cours de route, et au droit de remplacer le destinataire par une autre personne, y compris la partie contrôlante.

Conformément à l'article 51, paragraphe 1, point a), le chargeur est en général la partie contrôlante, et lorsqu'un document de transport non négociable est émis, indiquant qu'il doit être remis afin d'obtenir la livraison des marchandises, le chargeur est également considéré comme la partie contrôlante (article 51, paragraphe 2), mais il peut transférer le droit de contrôle. Lorsqu'un document de transport négociable est émis, le titulaire est la partie contrôlante (article 51, paragraphe 3).

Les dispositions relatives au transfert des droits sont également nouvelles. Elles confirment, au paragraphe 1 de l'article 57, qu'en cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés

dans ce document en le transférant à une autre personne et, à l'article 58, elles précisent qu'un porteur (terme défini au paragraphe 10 de l'article premier, comme étant une personne qui est en possession d'un document de transport négociable, et si le document est un document à ordre, elle y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé, ou s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document) qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

Limitation de responsabilité

Cela introduit de nouveaux montants auxquels le transporteur a droit pour limiter sa responsabilité. Elle va au-delà des limites de Hambourg et prévoit une limite à la responsabilité du transporteur de 875 unités de compte (40 de plus que dans les Règles de Hambourg) par colis ou autre unité de chargement ou de 3,0 unités de compte par kilogramme pour le poids brut des marchandises (5 unités de plus que dans les Règles de Hambourg) (article 59).

La limitation pour le montant qui peut être récupéré pour le retard à deux fois et demie, le fret sur les marchandises ayant subi un retard, et le montant total qui peut être récupéré en vertu des articles 59 et 60 et ne peut pas être plus élevé que pour la perte totale des marchandises.

Le droit de limitation disparaît dans des circonstances similaires à celles des régimes de La Haye et de Hambourg (c'est-à-dire lorsqu'il y a eu un acte ou une omission personnelle de la personne qui revendique un droit de limitation, commis avec l'intention de causer une telle perte ou avec témérité, et en étant conscient qu'une telle perte en résulterait probablement (article 61).

Marchandises en pontée

Les marchandises en pontée sont couvertes par l'article 25, qui prévoit que les marchandises ne peuvent être transportées sur le pont que si :

> *(a) Ce transport est exigé par la loi*
> *(b) Il s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou*
> *(c) Le transport en pontée est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.*

Lorsque les alinéas a) ou c) du paragraphe 1 de l'article s'appliquent, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou de l'avarie de ces marchandises

ou du retard de leur livraison *résultant des risques particuliers liés à leur transport en pontée* (article 25, paragraphe 2).

Toutefois, lorsque les marchandises sont transportées en pontée dans des situations autres que celles qui sont décrites au paragraphe 1 de l'article 25, le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou du retard dans leur livraison qui sont exclusivement causés par leur transport en pontée et ne peut se prévaloir d'aucun des moyens de défense (c'est-à-dire les exceptions énumérées) contenus dans l'article 17.

Le paragraphe 4 de l'article 25 prévoit que le transporteur ne peut pas invoquer le sousparagraphe 1(c) de l'article 25 à l'encontre d'un tiers qui a acquis de bonne foi un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable*, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.*

Le paragraphe 5 de l'article 25 prévoit que le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée, lorsque le transporteur et le chargeur ont expressément convenu que les marchandises seraient transportées en pontée.

Responsabilité du chargeur

Certaines dispositions importantes traitant du fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur figurent au chapitre 7, articles 2734. Le régime actuel est plutôt laconique en ce qui concerne les devoirs et obligations des chargeurs. L'article 3, règle 5 des Règles de La Haye, considère que le chargeur est garant de l'exactitude des informations qu'il fournit concernant les marchandises et prévoit un droit d'indemnisation du transporteur pour toutes les pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. C'est ce type d'information qui devra être donné en vertu de l'article 28, qui prévoit que :

> *Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie que les demande.*

L'article 28 exige que le transporteur et le chargeur coopèrent en fournissant des informations et des instructions et l'article 29 porte :

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour :

la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante...

L'article 30 contient, au paragraphe 1, une disposition générale qui rend le chargeur responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention. L'une de ces obligations est contenue dans l'article 31, paragraphe 1, et consiste à fournir des informations exactes pour l'établissement des données du contrat, telles qu'elles sont requises par l'article 36 (données du contrat).

Le paragraphe 2 de l'article 31 reproduit la position de l'article 3, règle 5, du régime actuel, selon laquelle le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude des indications.

L'article 32 contient des *Règles spéciales sur les marchandises dangereuses*. Elles prévoient que :

(a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement ; et

(b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

Les dispositions actuelles de l'article 4, règle 6, des Règles de La Haye ne sont pas aussi explicites. Elles prévoient simplement :

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité,

et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et de toute dépense provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Les nouvelles dispositions concernant les cargaisons dangereuses ne reprennent étonnamment pas le droit accordé au transporteur dans le cadre du régime actuel de les décharger, de les détruire ou de les rendre inoffensives lorsque le transporteur n'a pas consenti à les transporter, bien que les articles 15 et 16 confèrent au transporteur des droits suffisants à cet égard.

L'article 33 soumet le chargeur documentaire aux mêmes responsabilités que le chargeur. Un chargeur documentaire est défini à l'article 1 paragraphe 9 comme étant une personne qui accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport ou le document électronique de transport. L'article 34 rend le chargeur responsable des actes de toute personne à qui il a confié l'exécution de l'une de ses obligations (mais pas de ceux du transporteur ou d'une partie exécutante à laquelle il a confié l'une de ses obligations).

Documents de transport et documents électroniques de transport

Le chapitre 8, articles 35-42, contient des dispositions importantes. Elles comprennent le droit du chargeur d'obtenir de la part du transporteur un document de transport non négociable, ou un document électronique de transport non négociable ou un document de transport négociable approprié, ou un document électronique de transport négociable (article 35). L'article 39 traite des O*missions dans les données du contrat*, l'article 40 des *Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat* et l'article 41 de la *Force probante des données du contrat*.

L'article 42 est intitulé "*Fret payé d'avanc*e" et confirme ce que la loi sur le principe de l'irrecevabilité prévoit, que le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret lorsque le connaissement a été endossé *fret payé d'avance*, à moins, bien sûr, que le détenteur ou le destinataire soit également le chargeur.

Contrats de volume

Il s'agit d'un domaine qui est nouveau dans le régime de responsabilité des marchandises. Un *contrat de volume* est défini au paragraphe 2 de l'article 1 comme suit :

Contrat de volume : contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.

L'importance de ces contrats a déjà été traitée en relation avec la procédure de juridiction et d'arbitrage, et le fait que l'article 80 prévoit :

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.

Toutefois, le contrat de volume doit contenir une déclaration apparaissant bien en évidence, indiquant qu'il déroge à la convention, il doit faire l'objet d'une négociation individuelle, il précise de manière bien visible les sections du contrat de volume contenant les dérogations, le chargeur a la possibilité de conclure un contrat de transport à des conditions conformes à la convention sans aucune dérogation et il en est informé, la dérogation n'est pas incorporée par référence dans un autre document, ou incluse dans un contrat d'adhésion qui n'est pas soumis à la négociation ; un barème public de prix et de services, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire d'un transporteur n'est pas un contrat de volume conformément au paragraphe 1 de l'article 80, mais un contrat de volume peut incorporer ces documents par référence.

L'article 80, paragraphe 4, prévoit qu'un transporteur ne peut pas, dans un contrat de volume, s'exonérer de sa responsabilité de mettre et de maintenir le navire en état de navigabilité, de le doter d'un équipage, de l'équiper et de l'approvisionner de manière appropriée et de le maintenir ainsi équipé et approvisionné pendant toute la durée du voyage (article 14) ; un chargeur ne peut pas se soustraire par contrat à ses obligations de fournir des informations, des instructions et des documents en vertu de l'article 29, ni à ses obligations relatives aux marchandises dangereuses en vertu de l'article 32, et un transporteur ne peut pas non plus se soustraire par contrat à l'article 61, c'est-à-dire la disposition qui décrit les circonstances dans le cadre desquelles le bénéfice de la limitation de responsabilité peut prendre fin.

L'article 80 poursuit en disant que les clauses du contrat de volume qui dérogent à la Convention, si ce contrat satisfait au présent article, peuvent également s'appliquer entre le transporteur et une personne autre que le chargeur, à condition que cette autre personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention

et consente expressément à être liée par ces dérogations et que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

Par le paragraphe 6 de l'article 80, on a prévu que la partie qui demande le bénéfice de la dérogation supporte la charge de la preuve que les conditions de la dérogation sont remplies.

Validité des clauses contractuelles

L'article 79 prévoit que toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention, ou en cas de violation d'une obligation en vertu de la présente convention, et prévoit également qu'elle est nulle dans la mesure où elle écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention ;ou en cas de violation de l'une de leurs obligations en vertu de la convention (ce qui n'est pas différent de l'article 3, règle 8).

26. Rapport final du comité directeur

Suite aux décisions prises lors des réunions du Conseil exécutif et de l'Assemblée à Rotterdam, le rapport final a été publié en septembre 2009. Le rapport a défini les 9 sujets suivants :

1. Abonnements annuels : Il s'est penché sur le problème des cotisations annuelles et n'a recommandé aucune modification des méthodes de calcul des cotisations, mais a recommandé des réductions importantes des montants facturés à la plupart des associations de droit maritime, en tentant de rationaliser les niveaux de cotisations et les montants payables par chacun d'eux. Ces réductions ont été rendues possibles par les économies importantes réalisées en limitant le nombre de réunions annuelles en modalités face à face du Conseil exécutif. Bien qu'il n'y ait pas eu de niveaux ou de tranches précédemment définis, il y avait un certain nombre d'associations de droit maritime qui payaient globalement des montants similaires au titre des cotisations. En utilisant la structure de niveaux ou de tranches mise en place par le Comité directeur, les modifications les plus importantes correspondent aux réductions suivantes, effectuées d'avant à après 2009 :

Niveau 1	20.856,70 euros à 15.000 euros
Niveau 2	17.443,84 euros à 12.000 euros

Niveau 3	12.736,59 euros à 10.000 euros
Niveau 4	7.242,74 euros à 6.500 euros
Niveau 5	2.916,67 euros à 2.500 euros
Niveau 6	2.256,07 euros à 1.500 euros
Niveau 7	1.587,62 euros à 1 000 euros
Niveau 8	500.00 euros est demeurée inchangée[69].

Dans le cadre de l'examen des cotisations, le Comité directeur s'est demandé si les dépenses administratives liées à la perception des cotisations des membres titulaires étaient justifiées ou même équitables. Il a décidé que ces frais devaient être supprimés. Le travail effectué par le Comité directeur a permis de constater qu'il y avait une incohérence dans la manière dont les Associations de droit maritime traitaient ces frais. Certains ont laissé les membres payer leurs propres cotisations et d'autres Associations de droit maritime les ont payées en puisant dans leurs propres ressources. Les Associations de droit maritime n'ont pas non plus réussi à rester en contact avec leurs membres titulaires lorsqu'ils se sont retirés de la pratique professionnelle ou de leur emploi et à signaler leur décès, ce qui a alourdi la tâche administrative. Le Comité a également estimé que la perception d'une redevance pour ce qui était considéré comme une reconnaissance honorable des contributions volontaires aux travaux des Associations de droit maritime et du CMI, qui bénéficient à la fois à leur nation d'origine et à la communauté internationale ne devait en général pas avoir lieu. Il a également été suggéré que le Conseil exécutif soit plus rigoureux dans son examen des candidatures à ce genre de distinctions.

Avec quelques changements mineurs et l'ajout de nouveaux membres, les revenus du CMI sont restés à environ 180.000 euros depuis le début du présent siècle et les dépenses sont restées dans l'ensemble au même niveau. Lorsque de petits excédents ont été réalisés lors des réunions du CMI, les réserves ont été complétées et il n'a pas été nécessaire de faire appel au Charitable Trust pour couvrir certaines dépenses de la Conférence, comme cela avait été le cas les années précédentes. Le CMI a également partagé une partie de ces excédents avec le Charitable Trust. Le bon niveau de santé des réserves du CMI a parfois abouti à un excédent de richesses qui a impliqué une renonciation ou une réduction des souscriptions certaines années après l'introduction des réformes du comité directeur. La santé financière du CMI a été préservée grâce à

69 Le bulletin d'information du CMI n° 3 d'octobre/décembre 2009 contient en annexe un calendrier des contributions des associations membres pour 2009, qui indique également les cotisations antérieures de 2008.

l'imposition d'une discipline plus stricte, à savoir l'expulsion des Associations de droit maritime qui n'ont pas payé leurs cotisations pendant trois ans. Au cours des vingt dernières années, il n'y a eu que deux réunions à la suite desquelles le CMI a dû aider financièrement l'association de droit maritime hôte.

2. Base de données et site web

L'utilisation accrue de la communication par courrier électronique et de l'Internet a été fortement recommandée par les Associations de droit maritime, ce qui a été approuvé par le comité. Il a été recommandé d'adapter le site web du CMI en vue de permettre une meilleure interaction avec les membres. De la même manière que le Conseil exécutif précédent a encouragé, à la suite de la Conférence du Centenaire mentionnée ci-dessus, les Associations de droit maritime pour que celles-ci fournissent au CMI les coordonnées de leurs membres afin de faire connaître ses publications, le Comité a suggéré que les adresses électroniques des membres soient fournies afin de permettre un tel contact entre le CMI et les membres des Associations de droit maritime. Lors de la deuxième itération du site web du CMI, cette fonction a été intégrée au site web et, pendant un certain temps, les communications ont été envoyées directement aux membres des Associations de droit maritime qui avaient fourni les coordonnées de leurs membres. Malheureusement, cela n'a pas été mis à jour et le manque de soutien de la part d'autres Associations de droit maritime a fait en sorte que cette facilité n'a plus été proposée dans la version la plus récente du site web, ayant été lancée en 2018 (des problèmes liés à la protection de la vie privée avaient influencé certaines Associations de droit maritime dans leur décision de ne pas fournir les coordonnées des différents membres et ce genre de problème était devenu plus pressant dans le monde en général en 2018)

Le Comité a également proposé que l'on envisage d'inclure les textes des conventions sur le site web, ainsi que les listes des conventions maritimes et de leurs ratifications qui sont publiées dans l'annuaire. Il a également suggéré que les documents relatifs à la formation des Associations de droit maritime, les directives à l'intention des organisateurs de conférences (et autres réunions), les rapports du président présentés à chaque réunion de l'assemblée et traitant des activités du CMI au cours des 12 derniers mois, la publication régulière du bulletin d'information à intervalles trimestriels, ainsi que l'annuaire soient tous placés sur le site web du CMI et qu'une brochure décrivant les buts et objectifs du CMI, ainsi que les coordonnées des membres du conseil exécutif et des Associations de droit maritime soit fournie comme cela avait été suggéré à la suite de l'examen au cours de la Conférence du centenaire.

3. Adhésion individuelle et associations régionales

Le Comité directeur a également examiné le problème lié à l'adoption d'une possibilité d'adhésion individuelle au CMI et l'a rejetée. Il a également examiné

le problème des associations régionales et a estimé que celles-ci devaient être encouragées lorsque les circonstances le justifient. Les États du Golfe et certains pays d'Afrique du Nord et de l'Est ont été envisagés comme pouvant être appropriés.

4. Universités

En réponse à la suggestion de développer les relations du CMI avec les universités dans le monde entier, le comité directeur a estimé que les relations existantes avec l'IMLI et la WMU (World Maritime University) méritaient d'être soutenues, mais que les Associations de droit maritime étaient mieux placées pour gérer ce genre de relations dans leurs propres juridictions.

5. Des contacts plus étroits avec les Associations de droit maritime

Le Comité a recommandé une responsabilité plus ciblée pour les conseillers exécutifs, de sorte que chacun d'entre eux ait un groupe désigné d'Associations de droit maritime dans sa région géographique, avec lequel il doit établir des contacts réguliers et se tenir informé des développements qui ont lieu au sein du CMI, en particulier des réunions du Conseil exécutif.

Le Comité directeur a également identifié un certain nombre de pays, dont certains avaient auparavant des Associations de droit maritime, qui avaient cessé d'être membres, mais qui présentaient un bon potentiel en vue de redevenir membres du CMI. Certains des pays cités sont depuis devenus membres à part entière du CMI (notamment la Pologne, la Roumanie, l'Inde, la Malaisie et le Cameroun). Il a été suggéré de demander aux conseillers exécutifs individuels de garantir le suivi et la liaison avec les pays identifiés pour faciliter la formation d'Associations de droit maritime au sein de ces juridictions.

6. Publications

Le Comité directeur s'est penché sur la question de savoir si, à l'ère du tout numérique, il était encore nécessaire de produire des copies imprimées des documents du CMI. Il a estimé que l'annuaire devait continuer à être publié sous forme imprimée, mais qu'il devait être distribué en plus grand nombre aux Associations de droit maritime européennes, et qu'il devait être fourni systématiquement et gratuitement aux universités.

7. Résumé des réponses au Premier questionnaire, y compris la taille du Conseil exécutif, la durée de son mandat et la représentation géographique

Le rapport contient en annexe un résumé des réponses reçues de la part des Associations de droit maritime au Premier questionnaire (auquel 35 Associations de droit maritime avaient répondu, sur un total de 55). Il a estimé que l'effectif global des Associations de droit maritime était supérieur à 11.000 personnes. En réponse au questionnaire, les Associations de droit maritime ont suggéré d'envisager une augmentation de la taille du Conseil exécutif et de réduire la durée du mandat des conseillers exécutifs. Le Comité directeur

ne pense pas que la charge de travail actuelle du Conseil exécutif puisse justifier une augmentation du nombre de membres, mais il est très conscient du désir de certaines Associations de droit maritime d'élargir la représentation géographique du Conseil exécutif. Il a été noté que l'ensemble du continent africain (puisque John Hare a terminé son mandat de conseiller exécutif), le Moyen-Orient et le Proche-Orient, ainsi que l'Amérique centrale n'étaient pas représentés. Le comité directeur a recommandé de réduire le mandat de tous les fonctionnaires à un maximum de six ans, c'est-à-dire trois ans, suivis de trois autres années, au lieu des quatre données actuelles, plus quatre autres années.

8. Jeunes avocats

Un autre problème ayant été examiné par le Comité directeur était représenté par la participation des jeunes avocats. Il a salué les efforts des Associations de droit maritime du Royaume-Uni, de la France, des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la Belgique, qui ont inauguré un séminaire régional annuel pour leurs jeunes membres, ainsi que les Associations de droit maritime des États-Unis, du Canada et de la Norvège, qui ont toutes mis en place des mesures significatives en vue d'encourager les jeunes avocats. Il a été suggéré qu'une session soit consacrée, lors des prochaines conférences, aux présentations des représentants des jeunes avocats. Le projet pour la prochaine conférence d'Athènes était d'inclure un événement social pour les jeunes avocats, ce qui a été recommandé par le Comité directeur.

9. Responsable de la communication et des publications

Le Comité directeur a suggéré qu'un membre du conseil exécutif du CMI soit nommé responsable de la communication et des relations publiques.

À l'exception de la dernière, toutes les recommandations du Comité directeur ont été adoptées et mises en œuvre d'une manière ou d'une autre, ou sont actuellement en cours de mise en œuvre (à savoir la prochaine publication du Manuel des Conventions Maritimes et sa mise à disposition sur le site web).

27. Suivi du Comité directeur

Le 14 juin 2010, un deuxième questionnaire a été envoyé aux Associations de droit maritime afin de mieux comprendre les associations membres, d'améliorer le dialogue entre le CMI et les Associations de droit maritime et de s'assurer que le futur programme de travail reflète mieux les aspirations des différents membres. En ce qui concerne les Conférences, les réponses ont montré que certains étaient favorables à une réduction de leur durée de 5 à 4 jours, mais que la plupart étaient satisfaits des formats des conférences. En ce qui concerne les jeunes membres, les suggestions suivantes ont été faites : réduction des frais d'inscription et augmentation des possibilités de prise de parole lors des

événements du CMI ; nomination de jeunes membres dans les GTI et organisation d'événements sociaux destinés aux jeunes membres.

Il y a eu peu de réactions sous forme de suggestions concrètes pour de futures matières de travail. La nécessité d'une révision constante, d'une mise à jour du site web et d'une diffusion plus rapide des publications a été suggérée par certaines Associations de droit maritime. Certains se sont portés volontaires pour contribuer régulièrement au bulletin d'information du CMI, mais se présentaient divisés quant à leur volonté de fournir des adresses électroniques pour permettre au CMI de communiquer directement avec leurs membres, pour des raisons de confidentialité.

28. Colloque, Marriott Plaza Hotel Buenos Aires, Argentine, 24 au 27 octobre 2010

Il y avait 233 délégués, y compris les orateurs, 66 personnes accompagnatrices et 37 jeunes membres inscrits à ce colloque.

L'organisation de ce colloque par l'Association argentine de droit maritime, sous la direction de son président Alberto Cappagli, a été exemplaire. Comme il l'a souligné dans son introduction au programme, 2010 a été une année importante dans la vie de l'Argentine puisqu'elle représentait le bicentenaire de la révolution de mai 1810, qui a été le premier pas vers l'obtention de l'indépendance de l'Argentine. Karl Gombrii a rappelé aux délégués qu'il s'agissait du deuxième Colloque organisé en Amérique du Sud, le premier ayant eu lieu au Venezuela en 1980.

Le programme social comprenait une réception d'ouverture à l'hôtel Marriott Plaza, avec le spectacle de tango Mora Gadoy, une croisière sur le delta de Tigre, jusqu'au célèbre restaurant El Gatto pour le déjeuner et un dîner de gala au Modero Yacht Club. Comme l'a rapporté Nigel Frawley[70], les jeunes membres ont organisé une soirée en ville dans un bar local, et il *est maintenant confirmé par des preuves photographiques que quelques membres plus âgés les ont rejoints..... On raconte également que certains délégués ont pris des cours de tango.* Certains délégués ont réussi à visiter les chutes d'Iguazu lors d'une excursion avant ou après le colloque. Tous ont apprécié ce qui, pour beaucoup, était leur première visite en Argentine, en profitant du style de vie dynamique des Argentins.

---

70 Annuaire du CMI 2010 pages 125-126.

29. Convention sur l'assistance maritime

L'un des principaux sujets de discussion du premier jour du Colloque était une table ronde sur l'examen de la Convention sur l'assistance maritime, qui posait la question suivante : *Est-ce que cela fonctionne? Protège-t-elle l'environnement ?* qui a suscité un grand intérêt et certaines controverses en raison des opinions opposées exprimées[71].

Comme le veut la tradition, un questionnaire a été envoyé aux Associations de droit maritime en juillet 2009 et une réunion du GTI s'est tenue à Londres en septembre 2009, date à laquelle sept réponses avaient été reçues de la part des Associations de droit maritime.

Lors du Colloque, le Président a fait quelques remarques préliminaires sur le sujet : *Examen du droit sur l'assistance. Est-ce que cela fonctionne* ? Protège-t-il l'environnement *?*[72] ; Diego Chami *Rapport sur l'assistance environnementale* a résumé les réponses au questionnaire reçu de la part des Associations de droit maritime et de la réunion du sous-comité international, qui avait eu lieu plus tôt dans l'année[73] ; Nicholas Gooding a parlé du *Point de vue de l'assureur de biens maritimes*[74] ; Kiran Khosla, au nom de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), a parlé du *Droit de l'assistance : est-ce que cela fonctionne ? Protège-t-il l'environnement ?*[75] et a mis en garde contre la *réactivation du concept d'assistance environnementale* ; Archie Bishop s'est exprimé sur le thème *Primes environnementales – Comment pourraient-elles être obtenues*[76] et, en faveur d'une réforme, a montré comment l'article 13.1(b) pourrait être supprimé et un nouvel article 14 inséré dans la Convention ; Todd Busch, le Président de l'ISU, dans son intervention sur *Récompense équitable pour la protection de l'environnement – Le point de vue du sauveteur*[77]*,* a expliqué pourquoi le secteur de l'assistance aspirait à une réforme ; Hugh Hurst, dans son exposé sur l'*Amendement de la Convention de 1989 sur l'assistance le point de vue du Groupe international des clubs de protection et d'indemnisation*, a fait valoir qu'il ne fallait pas bouleverser les compromis auxquels on était arrivé à Montréal[78] et, en particulier, qu'il ne fallait pas chercher à rétablir le concept de *liability sauvage* qui n'avait pas été

71 Annuaire 2010 pages 383 à 514.
72 Pages 457 à 461 de l'Annuaire.
73 Pages 462 à 469 de l'Annuaire.
74 Pages 470 à 477 de l'Annuaire.
75 Pages 478 à 487 de l'Annuaire.
76 Pages 488 à 492 de l'Annuaire.
77 Pages 493 à 498 de l'Annuaire.
78 Pages 499 à 510 de l'Annuaire.

accepté à Montréal ; et Nick Sloane, *L'œil du cyclone*[79], a expliqué de quelle manière le secteur de l'assistance avait changé de manière significative depuis la première rédaction de la Convention, près de 30 ans avant sa présentation. Le CMI a eu la chance d'avoir un sauveteur extrêmement compétent comme Nick Sloane pour s'exprimer[80].

30. Ventes judiciaires

L'autre sujet principal de la première journée du Colloque fut représenté par la première détaillée discussion ayant lieu lors d'une réunion du CMI sur la *Reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires* qui a été abordée par Henry Li, Président, Jonathan Lux, coprésident, Andrew Robinson, rapporteur, Aurelio Fernandez Concheso, Frank Smeele, Benoit Goemans et Louis Mbanefo[81].

Henry Li a présenté une *Brève introduction au sujet de la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires*[82]. C'est le document qu'Henry Li a produit à la suite d'une discussion sur ce sujet lors de la réunion du Conseil exécutif en 2007 et qui a convaincu le Conseil exécutif que celui-ci avait identifié un bon domaine d'étude pour le CMI, qui pourrait finalement s'avérer extrêmement utile pour unifier ce domaine du droit, qui s'est jusqu'à présent appuyé sur la courtoisie internationale. Comme l'a montré Henry Li, cela n'a pas fonctionné dans certaines juridictions, où un acheteur lors d'une vente judiciaire s'est vu confronté à une nouvelle saisie du navire pour des créances qui avaient été réglées par la vente judiciaire ou qui n'avait pas pu obtenir la radiation du registre d'origine du navire afin que celui-ci soit réenregistré sous un autre pavillon. Aurelio Fernandez Concheso[83] a fait une *Présentation sur la première série de questions* du questionnaire auquel vingt Associations de droit maritime avaient répondu. Benoit Goemans a présenté un *Rapport sur les principaux éléments de procédure concernant les ventes judiciaires de navires (deuxième série de questions)*[84]. Louis Mbanefo a présenté un *Commentaire sur les réponses au troisième groupe de questions*[85]*;* Frank Smeele a présenté un exposé sur la

79 Page 511 de l'Annuaire.

80 Nommé par la suite président de l'International Salvage Union en 2022, cet homme allait devenir encore plus connu en tant que sauveteur du "Costa Concordia" et faire une présentation sur cette opération remarquablement complexe lors de la conférence du CMI à New York en 2016.

81 Annuaire du CMI 2010 pages 199 à 382.

82 Annuaire du CMI, pages 200 à 206.

83 Annuaire du CMI, pages 207 à 211.

84 Annuaire du CMI, pages 212 à 219.

85 Annuaire du CMI, pages 220 à 224.

Reconnaissance des effets juridiques des ventes judiciaires étrangères de navires[86]*;* Andrew Robinson a présenté *Le questionnaire du CMI sur la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires, commentaire sur les réponses au cinquième groupe de questions*[87]*;* Jonathan Lux a présenté un *Bref résumé de la session sur la reconnaissance des ventes judiciaires de navires à l'étranger*[88]*;* et Francesco Berlingieri a produit un *Résumé du questionnaire des réponses des associations de droit maritime (de 22 pays)*[89].

Le deuxième jour, Klaus Ramming[90], a présenté une communication sur *Le centenaire de la Convention sur les abordages de 1910.* Cette communication a été suivie d'un exposé sur la piraterie aujourd'hui, par Patrick Griggs[91], puis d'une séance de discussion portant sur le sujet : *Une comparaison des régimes légaux entre l'Arctique et l'Antarctique* par Nigel Frawley et Mario Oyarzabal, ils ont été rejoints par le conseiller juridique adjoint du ministère argentin des Affaires étrangères. Cela a été suivi d'un débat sur *L'harmonisation des régimes de pollution des pays liés à la voie navigable Hidrovia Paraguay Parana*, animé par Jorge Radovich[92] et d'une présentation par Aldo Brandani[93].

Le troisième jour, une table ronde sur les Règles de Rotterdam[94], au cours de laquelle un accent particulier a été mis sur sa pertinence pour l'Amérique du Sud, a été présidée par Chris Davis, avec des intervenants tels que Stuart Beare *Le besoin de changement et les travaux préparatoires du CMI*[95] Carlos Lesmi, Johanne Gauthier et Tomotaka Fujita *La couverture des règles de Rotterdam*[96]. Le deuxième panel sur le même sujet était présidé par Jose Vicente Guzman, alors que les intervenants étaient Jose Vicente Guzman *Les obligations et la responsabilité des chargeurs selon les règles de Rotterdam*[97]*;* Manuel Alba Fernandez, Alberto Cappagli *Limitation de responsabilité dans les règles de Rotterdam – une perspective latino-américaine*[98]*;* Antonia Zuidwijk *Les règles de Rotterdam proposées et les*

---

86 Annuaire du CMI, pages 225 à 234.

87 Annuaire du CMI, pages 235 à 244.

88 Annuaire du CMI, pages 245 à 246.

89 Annuaire du CMI, pages 247 à 382.

90 Annuaire du CMI 2010 pages 522 à 528.

91 Annuaire du CMI 2010 pages 529 à 534.

92 Annuaire 2010 pages 547 à 556.

93 http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/en/colloquium documentation.

94 Annuaire du CMI Questions et réponses sur les Règles de Rotterdam pages 128 à 145.

95 Annuaire du CMI pages 146 à 149 ; Kate Lannan (Les présentations Powerpoint de Kate Lannan et Maya Albert Fernandez figurent dans l'Annuaire du CMI 2010, page 557 à l'adresse http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/en/colloquium documentation).

96 Annuaire du CMI, pages 150 à 155.

97 Annuaire du CMI, pages 156 à 162.

98 Annuaire du CMI, pages 163 à 175.

objections contenues dans la déclaration de Montevideo[99] ; Une analyse de ce que l'on qualifie de déclaration de Montevideo[100] et Michael Sturley.

Ces discussions se sont poursuivies dans l'après-midi de ce même jour, suivies de la réunion de l'Assemblée, qui a également coïncidé avec un programme pour les jeunes membres, dont les organisateurs étaient Violeta Radovich, Hernan Lopez Saabedra et le modérateur Yiannis Timagenis. Des exposés ont été présentés par Maria Pospisil sur l'*Assurance protection et indemnisation face aux nouveaux développements du droit maritime international*, Eric Espinosa Sobarzo sur le nouveau canal de Panama : *La meilleure manière d'avancer* ; par Violeta Radovich sur les *Régimes juridiques des plates-formes offshore Les préoccupations environnementales* et les *Règles de Rotterdam – Quelques controverses* par Stuart Beare[101].

31. Séminaire Oslo, 26 septembre 2011

Environ 120 délégués ont assisté à cet événement fascinant, organisé par DNV à son siège social à Hovik, à l'extérieur d'Oslo, sur le thème *Une vision futuriste sur les mégatendances du transport maritime pour le futur*, auquel les délégués se sont rendus en bateau. Les délégués ont été accueillis par Thor Winther, VicePrésident et Responsable des Affaires juridiques de DNV Corporate, suivi des présentations par les soins de : Thor Guttormsen, de l'Association des armateurs norvégiens, sur les *Défis réglementaires dans le Grand Nord* ; Turis Stemre, de la Direction maritime norvégienne, sur les *Négociations du Code polaire ;* Felix Tschudi, de Tschudi Shipping Company AS, sur la *Route maritime du Nord, l'alternative commerciale viable* ; Elisabeth Harstad, de DNV Research & Innovation, sur les *Perspectives technologiques 2020, une étude sur les grandes tendances de notre avenir* ; Eirik Nyhus, de DNV International Affairs – Environment, sur le *Transport maritime et l'environnement : moteurs, réponses et les implications de tout cela* ; et enfin Erik Rosaeg, de l'Institut scandinave de droit maritime, sur le thème *L'avocat en droit commercial dans un nouveau futur.*

Tous ces événements ont suscité la réflexion et les intervenants ont essayé de scruter les boules de cristal pour imaginer l'avenir.

Comme indiqué dans la lettre d'information du CMI[102] le 5 mai 2012, le CMI a été acclamé par l'IMLI *en tant que candidat le plus méritant pour le prix des contributions méritoires au développement progressif et à la codification du*

---

99 Annuaire du CMI, pages 193 à 198

100 Annuaire du CMI, pages 176 à 192.

101 Annuaire du CMI 2010 pages 515-520.

102 N° 1 janvier/avril 2012.

droit maritime international, qui a été remis au président Karl Gombrii par le professeur David Attard.

Ce même bulletin d'information contient un rapport détaillé de Richard Shaw sur les réunions du Comité juridique de l'OMI qui se sont tenues à Londres, du 16 au 20 avril 2012, à l'occasion desquelles on a pu débattre de la question soulevée par l'Australie, à la suite de l'échouement du *Pacific Adventurer* au large des côtes du Queensland en 2009, concernant l'augmentation des limites de la Convention sur la limitation de responsabilité de 1976, en utilisant la procédure d'amendement tacite prévue par le protocole de 1996. Il en est résulté une augmentation considérable des montants de limitation (qui figurent dans le Rapport, mais qui sont bien inférieurs à ceux demandés par l'Australie).

32. 40ème Conférence, Hôtel Kempinski, Pékin, Chine, 1419 octobre 2012

Ce sont 352 délégués et 60 accompagnateurs qui ont assisté à ce premier événement du CMI, sans parler de la Conférence, se tenant en Chine, bien que de nombreux dirigeants et conseillers exécutifs du CMI aient visité la Chine et donné des conférences depuis les années 1980. L'hôtel Kempinski était un hôtel moderne parfaitement adapté à la tenue d'une conférence de la taille de celles du CMI. Les organisateurs avaient fait un choix judicieux, car des lieux beaucoup plus grands avaient également été envisagés. Un rapport détaillé de la Conférence figure dans le bulletin d'information[103].

Le président et le secrétaire général ont consacré beaucoup de temps à la préparation de cette conférence, notamment en se rendant en Chine, et avec l'aide précieuse de Henry Li et Song Dihuang, du comité d'accueil de l'Association chinoise de droit maritime et du secrétaire général, le Dr Li Hu. La conférence a également bénéficié du soutien financier des sponsors locaux, dont COSCO, Sinotrans Ltd, CLPCT, PICC et China Shipping, entre autres.

Sur le plan social, les délégués ont pu profiter de divertissements dans un style typiquement chinois lors de la réception de bienvenue et du dîner de gala à l'hôtel. Le point culminant pour les nouveaux visiteurs fut bien sûr la visite automnale de la Grande Muraille en milieu de semaine, avec déjeuner au retour au GuiGongFu Royal Club à Pékin. Les délégués ont également eu l'occasion de visiter la Cité interdite, la place Tiananmen et le Palais d'été.

Le président a inauguré une réunion très réussie des présidents des Associations de droit maritime à cette conférence, qui s'est poursuivie lors de réunions successives à Dublin, Hambourg et Istanbul, généralement avant la

103 Bulletin d'information du CMI n° 3 octobre/décembre 2012.

cérémonie de bienvenue, au début de la réunion. L'objectif était de permettre aux présidents des Associations de droit maritime d'échanger des nouvelles de leurs propres associations et, on l'espère, d'offrir l'occasion, notamment aux nouvelles associations, de recevoir des idées pour leur propre développement.

Le directeur et président de COSCO, M. Ma Zehua, a accueilli les invités lors de la réception de bienvenue, qui a été suivie d'une "soirée culturelle", avec un spectacle comprenant de l'opéra pékinois, des acrobates, un spectacle de changement de masques et des spectacles d'instruments traditionnels chinois. Lors du dîner de gala, des discours ont été prononcés par le nouveau président du CMI et par M. Zhao Huxiang, président de Sino Trans.

La Conférence a été époustouflante par la profondeur de son ambitieux programme de travail mis en place par Nigel Frawley. De nombreuses sessions parallèles ont eu lieu, utilisant tant les sessions de travail traditionnelles de la conférence CMI que des panels de discussion et des présentations de type séminaire. Le temps nous dira si c'était la dernière conférence de 5 jours pour le CMI (avec une excursion en milieu de semaine, donc 4 jours complets de travail).

Avant la cérémonie d'ouverture, une réunion officielle et une cérémonie de consommation du thé ont eu lieu avec M. Hua Jianmin, vice-président du comité permanent du Congrès national du peuple, M. Wan Jifie, président du CCPIT, le président du CMLA et le président de COSCO, le capitaine Wei Jiafu, le vice-président du CMLA et le vice-président du CCPIT, M. Dong Songgen, et d'autres hauts responsables du CMI et de l'Association de droit maritime chinoise.

Avant la conférence, on s'attendait à ce que les travaux soient conclus sur deux sujets : les ventes judiciaires et la révision de la Convention sur l'assistance maritime. Seule cette dernière a été conclue, mais pas d'une manière qui ait pu satisfaire le secteur de l'assistance maritime, tandis que les ventes judiciaires ont manqué de temps. En outre, un grand nombre de sujets, dont beaucoup se déroulaient simultanément, ont été abordés, tels que les règles de Rotterdam, les activités offshore et la responsabilité en matière de pollution, le traitement équitable des marins, la piraterie et la violence maritimes, l'assurance maritime, l'influence des cultures occidentale et orientale sur l'arbitrage maritime et son développement récent en Asie, l'insolvabilité transfrontalière, les régimes juridiques de l'Arctique et de l'Antarctique, l'industrie de la construction navale en Asie, les problèmes et les défis. En outre, il y a eu une session sur l'*Avenir du CMI*, la première session de ce type depuis la conférence du centenaire de 1997.

Les travaux de la Conférence et les documents pour la Conférence figurent dans l'Annuaire du CMI 2011-2012 Pékin I[104].

---

104 Ventes judiciaires : Lettre du président aux Associations de droit maritime (pages 124 et

Le travail du CMI effectué à Pékin peut être consulté dans l'Annuaire du CMI 2013 Pékin II[105].

---

125) ; Commentaire sur le deuxième projet d'instrument sur la reconnaissance internationale des ventes judiciaires étrangères de navires (pages 126 à 131) et sur le deuxième projet de travail de l'instrument sur la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires (pages 131 à 136) Révision de la Convention sur l'assistance maritime de 1989 : Lettre de Stuart Hetherington (pages 138 et 139) avec le rapport et les annexes aux Associations de droit maritime (pages 140-84); Les Règles de Rotterdam à Pékin par Michael Sturley (page 286) ; Les Règles d'York et d'Anvers : Rapport aux Association de droit maritime par Karl Gombrii, Richard Shaw et Bent Nielsen (pages 289 à 294) comprenant des exemples de redistribution des indemnités de sauvetage dans l'AG de juin 2012 et des propositions de modification des règles d'York et d'Anvers 2004 (pages 295 à 299) ; Réglementation des activités en mer – Responsabilité en matière de pollution et autres aspects : Une introduction par Richard Shaw (pages 302 à 310) ; Droit international et pratique du traitement équitable des gens de mer par Olivia Murray (pages 312 à 332) ; La piraterie aujourd'hui Mise à jour par Andrew Taylor (pages 334 à 344) ; Question maritime pour et par les juges : Une première pour le CMI : Une session par des juges pour des juges par la juge Johanne Gauthier (pages 346 à 347) ; Assurance maritime Rapport sur les travaux du GTI sur l'assurance maritime, y compris le questionnaire sur l'assurance obligatoire en vertu des conventions internationales (pages 350 à 364) ; Insolvabilité transfrontalière : Lettre de Karl Gombrii aux Associations de droit maritime (pages 366 à 367) et Une introduction à l'insolvabilité transfrontalière de Sarah Derrington (pages 368 à 372) ; Questionnaire (pages 373 à 380) ; Problème juridique Arctique/Antarctique : Commentaires de Nigel Frawley sur le Règlement sur les abordages de 1972 (pages 382 à 383) ; Commentaires de Douglas Davis sur les lignes de charge (pages 383 à 384) ; Commentaires d'Aldo Chircop sur la Convention SAR et l'Accord NuuK (pages 385 à 386) ; Commentaires de Donald Rothwell sur EPR et MARPOL (pages 386 à 388) ; Les défis juridiques des opérations maritimes dans l'océan Austral par Donald Rothwell (page 389) ; Briser la glace : Défis pour la navigation dans l'Arctique dans un environnement de gouvernance en évolution par Aldo Chircop (pages 390 à 391) ; Le futur du CMI : Lettre de Karl Gombrii aux Associations de droit maritime (page 394) ; L'avenir du CMI dans les décennies à venir par Stuart Hetherington (pages 395 à 406) et Annexe I : Document ANTW/97 (pages 407 à 408) et Annexe 2 (pages 409 à 415).

105 La conférence de Pékin sur la Vente judiciaire de navires. Note d'ouverture Henry Li (pages 130 à 131) ; Résumé concis des divers commentaires reçus concernant le 2ème projet d'instrument par Andrew Robinson (pages 132 à 142) ; La vente judiciaire de navires en Allemagne comme exemple de concept de droit civil par Jan Erik Pötschke (pages 143 à 149) ; La vente judiciaire de navires dans les juridictions de Common law de la région Asie-Pacifique par Lawrence Teh (pages 150 à 165) ; Vers un instrument international pour la reconnaissance des ventes judiciaires de navires, aspects politiques par William Sharpe (pages 166 à 181) ; Vers une reconnaissance universelle des ventes judiciaires de navires à l'étranger ? par Frank Smeele (pages 182 à 193) ; Commentaires et propositions d'amendement sur le deuxième projet d'instrument sur la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires par James Zhengliang Hu (pages 194 à 208) ; Rapport du Groupe de travail international du CMI sur la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires (pages 209 à 211) ; Lettre aux présidents concernant les ventes judiciaires de navires du 25 mars 2013 (page 212) ; Avant-projet de convention internationale sur la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires (connu sous le nom de "Projet de Pékin"), fait à Pékin le 19 octobre 2012 (pages 213 à 219) ; Commentaire sur le Projet de Pékin (pages 220 à 239) ; Convention sur le sauvetage : Rapport sur les discussions et les décisions relatives à la Convention de Sauvetage de 1989 par Stuart Hetherington et Diego Chami (pages 230 à 253) ; Discours d'ouverture et commentaires de clôture de l'ISU par Robert Wallis (pages 254 à 257) ; Revue de la Convention sur l'assistance maritime – Propositions des sauveteurs pour l'indemnité de sauvetage environnemental par Kiran Khosla (pages 258 à 263) ; Règles de Rotterdam : Les Règles

Lors des sessions sur les *règles d'York et d'Anvers*, les propositions d'amendements aux YAR 2004 qui avaient été préparées par le groupe de travail *ad hoc* et transmises aux Associations de droit maritime en juillet 2012 pour tenter de résoudre l'impasse des YAR 2004 ne furent pas jugées acceptables pour les délégués. En conséquence, il a été décidé de nommer un nouveau

---

de Rotterdam à Pékin par Michael Sturley (pages 266-272) ; Les Règles de Rotterdam et le contrat de vente sous-jacent par Alexander von Ziegler (pages 273 à 286) ; Sur l'uniformité des lois sur le transport international que visent les Règles de Rotterdam par Zhang Yongjian (pages 287 à 299) ; Analyse et évaluation des Règles de Rotterdam dans l'industrie maritime chinoise par Si Yuzhu, Zhang Jinlei (pages 300 à 309) ; Mise à jour des règles sur le transport international de marchandises par mer : les Règles de Rotterdam par Kofi Mbiah (pages 310 à 321) ; La limitation de la responsabilité du transporteur du point de vue de la répartition des risques par José Vicente Guzmán (pages 322 à 326) ; La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ; Les "Règles de Rotterdam" : implications pratiques pour les transporteurs par Andrew Bardot (pages 327 à 331) ; Corrections du texte original des Règles de Rotterdam (pages 332 à 334) ; Règles d'York et d'Anvers : Rapport sur les réunions du groupe de travail *ad hoc* du CMI concernant l'avarie commune par Bent Nielsen, Richard Shaw (pages 336 à 337) ; Réglementation de la responsabilité en matière de pollution par les activités offshore et autres aspects : Une convention internationale sur les fuites d'hydrocarbures en mer ? Par Steven Rares (pages 340 à 359) ; Traitement équitable des marins : Un rapport sur la session à Pékin sur le traitement équitable des marins par Giorgio Berlingieri (pages 362 à 363) ; Piraterie : La piraterie aujourd'hui : une mise à jour par Andrew Taylor (pages 366 à 376) ; Assurance maritime : Les assurances obligatoires dans les conventions internationales Dieter Schwampe, Pengnan Wang (pages 378 à 385) ; L'impact de l'influence culturelle occidentale et orientale sur l'arbitrage maritime et son développement récent en Asie : L'impact de la culture orientale et occidentale sur l'arbitrage et le développement récent de l'arbitrage en Chine par Yu Jianlong (pages 388 à 395) ; Les influences culturelles orientales et occidentales sur l'arbitrage maritime et son développement récent en Asie par Philip Yang (pages 396 à 405) ; Les questions juridiques Arctique/Antarctique : Défis réglementaires pour la navigation et le transport maritimes internationaux dans l'Arctique dans un environnement de gouvernance en évolution par Aldo Chircop (pages 408 à 427) ; Défis réglementaires sur les opérations maritimes dans l'océan austral par Donald R Rothwell (pages 428 à 447) ; l'industrie navale en Asie : Lois et pratiques en matière de financement du commerce en Chine par Saibo Jin (pages 448 à 472) ; Lettres de crédit Standby en Chine : Revue de la législation et des affaires par Saibo Jin (pages 473 à 483) ; Risques pour la sécurité découlant de la vente de navires (achevés et en construction) par Peter Koh (pages 484 à 501) ; L'avenir du CMI dans les décennies à venir par Stuart Hetherington (pages 504 à 509); Jeune CMI : Saisie de navires et ventes judiciaires de navires en Afrique du Sud par Patrick Holloway (pages 512 à 525) ; La législation et la pratique en matière de saisie de navires par les cours maritimes de la République populaire de Chine par Margot Luo (pages 526 à 533)

Un besoin croissant de navires de ravitaillement dans l'industrie offshore des pays d'Amérique du Sud : le régime de responsabilité "knock for knock", est-ce la solution ? par Javier Franco Zárate (pages 534 à 538) ; Activité offshore – Nouvelles réglementations par Violeta Radovich (pages 539 à 547) ; Exécution des créanciers des compagnies maritimes par Yiannis Timagenis (pages 548 à 562) ; Saisie de navires en Allemagne par Olaf Hartenstein (pp 563 à 569) ; Rapport sur les événements du Jeune CMI à la conférence de Pékin par Yingying Zou, Yiannis Timagenis (pages 570 à 573 ; Shanghai Add On : Brèves réflexions sur près de 20 ans à Shanghai par Peter Murray (pages 576 à 579) ; Discours à la 40ème Conférence internationale du CMI par Xie Zhenxian (pages 580 à 584) ; Pratiquer le droit maritime du point de vue d'un avocat chinois par Wang Hongyu (pages 585 à 588).

groupe de travail international chargé de procéder à une révision générale des règles d'York e d'Anvers. L'examen aurait notamment porté sur les lois régissant l'assistance et les salaires de l'équipage dans un port de refuge.

En ce qui concerne la *Révision de la Convention sur l'assistance*, à une exception près, aucune des réformes proposées pour les articles 14, 1(b), 5, 11, 13 et 21, 16 et 27 et le Protocole Brice (conçu pour améliorer les problèmes de la Convention de l'UNESCO sur le patrimoine culturel subaquatique) n'a pas trouvé grâce aux yeux des délégués. La proposition d'amendement potentiel à la Convention sur l'assistance, qui a été vue d'un bon œil de la part des délégués, concernait la suppression des mots "*eaux côtières ou intérieures ou zones adjacentes*" dans l'article 1(d) de la Convention sur l'assistance 1999. Il s'agit clairement d'un résultat décevant pour l'International Salvage Union. Le processus a également suscité beaucoup d'inquiétude au sein des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation, dont certains ont critiqué le CMI pour avoir entrepris ce projet sans leur approbation. Alors que le Groupe international des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation a apporté une contribution considérable (ainsi qu'une adhésion) aux GTI ces dernières années, lorsque les intérêts de leurs membres furent mis en jeu, il y eut une baisse notable de l'engagement de ceux-ci avec le CMI et son Conseil exécutif depuis le départ à la retraite de Bill Birch Reynardson en particulier, et peut-être un manque de compréhension aux niveaux supérieurs des gestionnaires des clubs de protection et d'indemnisation quant au mode de fonctionnement du CMI. Il semble probable que le CMI aurait procédé à la révision de la Convention sur l'assistance, étant donné l'entité des problèmes identifiés dans le secteur de l'assistance maritime et les changements survenus depuis l'adoption de la Convention, même si des observations avaient été faites au nom des armateurs à un moment antérieur.

Les travaux sur la *Vente judiciaire de navires* n'ont pas été achevés à Pékin, mais on espère qu'ils pourront l'être d'ici la prochaine réunion à Dublin.

Activités offshore : Le document de Richard Shaw, avec l'aide du juge Rares de la Cour fédérale d'Australie, appelant à une convention internationale, a fait beaucoup pour remettre cette matière à l'honneur qui, comme Richard Shaw l'a expliqué, était en sommeil depuis 1998 en ce qui concerne le GTI du CMI, mais les événements de 2010 impliquant la plate-forme *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique et l'incident de Montara dans la mer de Timor, en 2009, l'ont remis au centre des préoccupations des régulateurs internationaux.

Les sessions sur les *Règles de Rotterdam*, qui comprenaient un certain nombre de panels discutant de différents aspects du problème, ont été présentées par de nombreux intervenants qui avaient été intimement impliqués dans leur rédaction.

Les documents présentés sur le *Traitement équitable des marins*, et la *Piraterie et la violence maritime*s ont permis aux délégués de se tenir au courant de ce qui

se passe dans le monde dans ces deux domaines qui affectent la vie quotidienne des marins.

La session sur l'*Assurance maritime* a discuté des réponses reçues au questionnaire sur l'assurance obligatoire.

L'*insolvabilité transfrontalière* représentait un exercice de collecte d'informations auprès de diverses juridictions sur la manière dont elles font face au chevauchement troublant entre la loi type de la CNUDCI et les droits de poursuite dans l'Amirauté.

Les Régimes juridiques de *l'Arctique et de l'Antarctique* ont suscité un intérêt considérable, en raison de l'érudition qui sous-tendait les communications présentées et ont montré qu'il y avait beaucoup de travail à faire pour ce groupe récemment créé.

Les sessions qui se voulaient éducatives sur les *Activités et la culture juridiques et procédurales chinoises* ont été très suivies et tout aussi instructives et informatives en ce qui concerne l'arbitrage maritime et la construction navale.

La réunion des *Jeunes avocats* a réalisé de nombreux travaux. Violeta Radovich, Zou Yingying, Ioannis Timagenis et un certain nombre de participants chinois, dont Qi Ji de l'Association de droit maritime chinoise, Sun Jinsheng de COSCO et Zhai Jun de Sinotrans, ont aidé à organiser un événement social le 15 octobre et un séminaire le 19 octobre, auquel ont participé 60 délégués. Les thèmes du séminaire comprenaient la saisie de navires et les ventes judiciaires telles qu'elles ont lieu dans diverses juridictions, notamment en Chine, en Allemagne, au Panama et en Afrique du Sud. Une autre session a abordé le sujet des activités offshore. Le premier jour de la conférence, environ 60 délégués ont participé à une réception dans un bar situé sur une terrasse ouverte à environ 20 minutes du lieu de la conférence, le long du lac Chao Yang. Ce fut l'occasion pour la plupart des jeunes avocats de faire connaissance avant le début de la conférence. Les activités sociales et professionnelles ont été considérées comme un grand succès par les délégués[106].

La conférence a joué un rôle important et a été un grand succès, non seulement parce qu'elle était la première en Chine, mais aussi en raison de l'élection d'un président résidant en dehors de l'Europe, ce qui, avec le projet de bureau régional du CMI à Singapour, est le symbole des changements en cours au sein du CMI, une reconnaissance de l'évolution du monde maritime. Il y a également eu un séminaire inaugural de 3 heures, organisé par Johanne Gauthier pour 19 membres de la magistrature qui participaient à la Conférence,

106 Le Bulletin d'information du CMI n° 1 d'octobre/décembre 2012 contient un rapport sur la conférence de Pékin par Stuart Hetherington.

qui ont discuté de sujets tels que la livraison de marchandises sans présentation de connaissements, l'utilisation de causes étrangères pour interpréter les Conventions, et les *antisuit injunctions*.

33. L'avenir du CMI dans les décennies à venir

En préparation de la conférence de Pékin, au cours de laquelle un temps devait être réservé à la discussion du sujet susmentionné, Stuart Hetherington a préparé un document de discussion qui a été envoyé par lettre par le président Karl Gombrii aux Associations de droit maritime en juillet 2012 pour contribuer aux délibérations à Pékin[107].

Le rapport de la session de Pékin figure également dans l'Annuaire 2013 Pékin II[108]. Le Président Karl Gombrii a ouvert la réunion en se référant au document de travail et aux grandes rubriques suivantes qui y figurent : Questions de gouvernance, Projets de travail actuels, Programme de travail futur, Site web et technologie, Développement de nouvelles associations de droit maritime, Jeunes avocats et Amélioration des relations avec les autres organisations internationales. Le rapport contient le détail des interventions qui ont été faites lors de cette réunion, l'une d'entre elles étant une suggestion du président de l'Association de droit maritime des États-Unis (Bob Parrish) de nommer un comité pour examiner en profondeur toutes les questions soulevées.

34. Shanghai, Conférence complémentaire

Après Pékin, 105 délégués et 35 accompagnateurs se sont rendus à Shanghai, où ils ont pu profiter d'une merveilleuse palette de divertissements sociaux et intellectuels. Le voyage en train de Pékin à Shanghai n'a eu d'égal que le voyage plus court (et plus rapide) de Shanghai à l'aéroport, au cours duquel ce délégué a photographié le compteur de vitesse à 419 km/h avant de devoir s'asseoir.

Nous avons visité un port à conteneurs récemment construit, le port de Yang Han, ainsi que le musée maritime de Shanghai, situé dans la nouvelle ville de Linsang, dans un magnifique bâtiment moderne, et sa collection d'objets d'art, dont la pièce maîtresse est une réplique d'un vaisseau de la dynastie Ring. La visite à Shanghai

---

107 Annuaire du CMI 2011-2012 Pékin I pages 394-415 : La lettre et le document de travail (y compris ses annexes : un document qui fut préparé pour aider les délégués à la Conférence d'Anvers de 1997 et un document décrivant les préoccupations soulevées par les délégués avant et pendant cette Conférence).

108 Bulletin d'information du CMI n° 1 janvier/août 2013.
Annuaire du CMI 2013 Pékin II pages 504-509.

comprenait également une visite du moderne tribunal maritime de Shanghai, où un juge principal et des praticiens locaux, Peter Murray et Wang Hongyu, ont expliqué les développements qui ont eu lieu dans la juridiction maritime en Chine depuis l'introduction du Code maritime 20 ans plus tôt. Un séminaire a également été organisé pour célébrer le 30ème anniversaire de l'Institut de droit maritime de l'université de Southampton et du Centre de droit maritime de Thulane à La Nouvelle-Orléans. Sir Bernard Der, de la Haute Cour de Londres, et Windows Gallon, du tribunal de première instance des États-Unis dans le district oriental de la Louisiane, ont pris la parole dans le magnifique Shanghai Club, se trouvant dans l'ancien palais des congrès de Shanghai. Il y eut également un dîner-croisière magique sur le fleuve entre les horizons des districts de Bund et de Pudong.

35. Siège du CMI

À l'instigation du nouveau président du CMI, Stuart Hetherington, une réunion a été convoquée en avril 2013, à laquelle ont participé les présidents des Associations de droit maritime belge, française, suisse, néerlandaise et italienne, afin de discuter de certaines questions clés relatives à la gestion du CMI. Des inquiétudes sont apparues quant au fait que les mesures de réforme impliquant la nomination éventuelle d'un administrateur ne résidant pas à Anvers et l'institution du bureau régional à Singapour priveraient la Belgique de sa place historique en tant que siège du CMI et cette réunion a été convoquée pour apaiser ces craintes. D'autres questions ont été traitées, liées à l'emplacement du siège du CMI et de la personne exerçant des fonctions administratives à Anvers.

La réunion s'est déroulée dans la magnifique salle de réunion du bâtiment récemment rénové qu'occupe l'Association royale des armateurs belges, au 8 Ernest Van Dijckkaai, à Anvers. À la suite de cette réunion, l'Association royale des armateurs belges a offert un espace dans le bâtiment, au prix d'une redevance annuelle minimale, amplement suffisant pour répondre aux besoins du CMI. Le Conseil exécutif a approuvé les accords ayant été pris et l'offre a été acceptée avec gratitude en juin 2013.

Dans le cadre des modifications apportées à la suite de cette réunion, le titre de la fonction de trésorier a été changé en *Trésorier (et directeur du siège social)* afin de refléter les décisions prises également lors de la réunion, à savoir que, lorsque Wim Fransen se retirera de son rôle d'administrateur, un non-Belge assumera ce rôle, ce qui permettra de choisir un autre membre du Conseil exécutif en dehors de la Belgique, et le trésorier sera également responsable de la gestion directe de l'employé de l'assistant administratif, un rôle largement assumé *de facto* par le trésorier, Benoit Goemans, dans les bureaux duquel l'assistant administratif était alors situé.

L'emplacement du siège du CMI dans les locaux de l'Association royale des armateurs belges a non seulement permis à l'assistante administrative de disposer de son propre local, mais a également permis d'accueillir les textes du CMI (annuaires, bulletins d'information, travaux préparatoires et autres publications), de les mettre aux archives et de mettre à disposition une salle de réunion pour le Conseil exécutif ou les comités de gestion du CMI en cas de besoin. Au cours des années suivantes, de nombreuses réunions de ce type ont eu lieu à cet endroit. De plus, lorsque Benoît Goemans a demandé à être déchargé de ses responsabilités de trésorier, l'ancien directeur général de l'Association royale des armateurs belges, Peter Verstuyft, qui avait rendu les changements susmentionnés possibles, a repris le rôle de trésorier au moment de son départ à la retraite.

Simultanément à la mise en place de ces dispositions, le siège social du CMI a été identifié comme étant situé dans le bâtiment occupé par l'Association royale des armateurs belges. Le siège du CMI s'est donc installé dans le plus magnifique des bâtiments. Il a été construit en 1896 par Gustave Albrecht, qui a fait construire un bel hôtel particulier pour sa petite famille, d'où il dirigeait au rez-de-chaussée ses activités d'armateur, de courtier maritime, d'agent maritime et d'importateur de charbon. La maison a continué à être utilisée à des fins résidentielles pendant une partie du XX^{e} siècle, mais elle a également connu d'autres utilisations, notamment un restaurant porteur d'étoiles au guide Michelin de 1962 à 1976. Il a été ajouté à la liste des monuments protégés en 1981 en raison de ses intérieurs exceptionnels. De 2005 à 2008, il a été inoccupé, avant d'être acquis par l'Association royale des armateurs belges, qui a effectué d'importants travaux de restauration, permettant de combiner des bureaux performants avec le charme historique de l'ancienne maison. Il s'agit aujourd'hui d'un lieu d'affaires tout à fait approprié, mais qui a aussi l'aura de la fin du XIX^{e} siècle dans sa salle de conférence et ses salles de réunion, avec vue sur l'Escaut, dans un emplacement central d'Anvers, près de sa magnifique cathédrale.

Une réception des plus conviviales a été organisée le soir même par l'Association de droit maritime belge dans le charmant musée Eugeen Van Mieghem au rez-de-chaussée du bâtiment de l'Association royale des armateurs belges.

36. La représentation de l'Extrême-Orient : Bureau de Singapour

C'est Karl Gombrii qui, lorsqu'il était président du CMI, vivait et travaillait en partie à Singapour, qui a conçu et proposé que le CMI nomme une personne en Extrême-Orient chargée d'encourager les pays qui n'ont pas d'Association de droit maritime à la créer et à adhérer au CMI, afin d'élargir la portée géographique de

ce dernier. Le protocole d'accord entre le CMI et l'Association de droit maritime de Singapour a été signé en mars 2013. Une partie des coûts du bureau est prise en charge par l'Autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA), ce dont le CMI a toujours été extrêmement reconnaissant. La seule personne qui ait occupé le poste de chef du bureau de représentation depuis sa création en 2013 est Lawrence Teh, aujourd'hui administrateur du CMI. Depuis qu'il a repris ce rôle, il a effectué de nombreuses visites au nom du CMI (en plus des réunions d'affaires auxquelles il participait déjà, ce qui a permis de minimiser les coûts pour le CMI), avec le plus grand succès. En tant qu'administrateur, Lawrence Teh a allégé la charge de travail du secrétaire général qui, depuis au moins l'époque de Nigel Frawley, était en grande partie responsable de l'organisation des conférences et des réunions internationales, ainsi que de la supervision des travaux académiques du CMI. Aussi bien Nigel Frawley que son successeur, John Hare, ont rempli ces deux rôles avec une diligence et une compétence exceptionnelles.

Le bulletin d'information du CMI contenait des documents présentés par Patrick Griggs et Mans Jacobsson lors de la 100ème session du Comité juridique de l'OMI, le 18 avril 2013.

La communication de Patrick Griggs était intitulée *Le CMI et la commission juridique – Travailler ensemble* et celle de Mans Jacobsson était intitulée *Un pont au-dessus de l'eau trouble : le voyage du Comité juridique dans un monde en mutation*.

37. Symposium, Shelbourne Hotel Dublin, Irlande, 29 septembre au 1er octobre 2013

Le point culminant de l'année a été sans aucun doute le symposium de Dublin, qui s'est tenu dans l'hôtel historique Shelbourne, fondé en 1824 au centre de Dublin, où 238 délégués et 37 accompagnateurs étaient inscrits et qui a été superbement organisé par l'Association de droit maritime irlandaise, sous la direction de sa présidente Helen Noble et de son comité d'organisation. Tous les délégués se sont sentis extrêmement bien accueillis. Ces quelques jours ont été bien remplis, puisque des réunions du Sous-Comité International ont eu lieu sur les thèmes des règles d'York et d'Anvers et des ventes judiciaires, ce dernier cherchant à finaliser le travail qui était resté inachevé à Pékin. Un rapport de cet événement, rédigé par Nigel Frawley, est publié dans le bulletin d'information du CMI[109]. Comme l'a noté Nigel Frawley, 32 délégués ont participé à la réunion

109 Bulletin d'information du CMI n° 2 octobre/décembre 2013).

du CMI sur les ventes judiciaires et 29 à la réunion sur les règles d'York et d'Anvers, des progrès considérables ayant été réalisés sur ces deux questions, bien que le problème des ventes judiciaires n'ait pu être conclu avant la réunion ultérieure du CMI, prévue à Hambourg en 2014.

Lors de la réception d'ouverture, le Président a rendu hommage à trois pères (et bons amis depuis de nombreuses années) dont on espérait qu'ils auraient pu assister à la réunion : Niall McGovern, Francesco Berlingieri et Bill Birch Reynardson, qui ont occupé diverses fonctions de président à vice-président et de conseillers exécutifs pendant de nombreuses années mais dont aucun n'a pu se joindre à la réunion. Leurs trois enfants étaient cependant présents. Le fils de Niall McGovern, le juge Brian McGovern, a rejoint les orateurs lors de la cérémonie de bienvenue. La réunion a été ouverte par le ministre des Transports de la République d'Irlande, Leo Varadkar, qui allait plus tard devenir le Premier ministre irlandais. Un dîner fut organisé dans la magnifique Mansion House de Dublin, avec des danseurs et des musiciens irlandais, et une *fête de clôture* a été organisée au Gravity Bar de la Guinness Storehouse, une façon merveilleuse de se détendre après ces quelques jours bien remplis.

Les travaux du symposium de Dublin figurent dans la deuxième partie de l'Annuaire du CMI 2014[110].

La journée d'ouverture comprenait des sessions de panel, le matin concernant : *Épanchement d'hydrocarbures – La perspective de l'UE*, au cours de laquelle les intervenants étaient Chris Reynolds de la Garde côtière irlandaise, Jean Serge Rohart, Dr Vincent Power, Carlos Llorente, et Olivia Murray ; *La nécessité d'une réglementation des responsabilités provoquées par l'exploration en mer*, au cours de laquelle les intervenants furent : Rosalie Balkin, Ben Browne, et Rob Dorey. Dans l'après-midi, les sessions du panel ont abordé les questions relatives aux *Industries des croisières et des ferries sur la base des événements récents*

---

110 Annuaire du CMI 2014 Accidents/responsabilités dans le secteur offshore : L'affaire de la Commune de Mesquer par Vincent Power (pages 148-173) ; Le "Prestige" dans les tribunaux américains par Carlos Llorente (pages 174-178) ; Y a-t-il une place pour la réglementation des plates-formes pétrolières offshore dans le droit maritime international ? Si non, alors où ? par Rosalie Balkin (pages 179-185) ; Limitation de la responsabilité : Commentaire du CMI sur la liste des questions à prendre en considération pour les travaux futurs par Helen Noble (pages 188- 195) ; Assurance maritime : La future réforme du droit de l'assurance maritime au Royaume-Uni par D Rhidian Thomas (pages 198-203) ; Jeunes avocats Limitation de la responsabilité Coupure des câbles et rupture de la limitation par David Kavanagh (pages 206-210) ; Une vue d'ensemble de la Convention du travail maritime 2006 et ses implications sur la navigation moderne par Darren Lehane (pages 211-222) ; Une analyse juridique de la limitation de la responsabilité des sociétés de classification par Denise Micallef (pages 223-241) ; La responsabilité des sauveteurs pour négligence professionnelle par Miso Mudric (pages 242-258) ; Procédures sur les droits réels en droit espagnol, à la recherche de votre position la plus forte par F Javier Zabala (pages 259-263).

(l'accident du *Costa Concordia* a eu lieu le 13 juillet 2012), au cours desquelles les orateurs étaient Michael McCarthy du port de Cork, le commandant Giuseppe Troina, Ann Waite et Colm O'Hoisin SC ; et *Les navires à passagers – Droits et responsabilités*, au cours desquelles les orateurs étaient David Baker, Hugh Kennedy, Henrik Ringbom et Tim Reardon.

Le deuxième jour, les panels de la session du matin ont discuté des *Insolvabilités transfrontalières, des difficultés du cadre juridique existant pour gérer les insolvabilités transfrontalières*, dont a traité Olaf Hartenstein ; de *La limitation de la responsabilité, du commentaire du CMI et de la liste des questions à prendre en considération pour les travaux futurs*, à propos de quoi Martin Davies a discuté de la manière dont la faillite affecte les questions de limitation ; *La mise en œuvre des conventions maritimes*, un examen des difficultés nationales de mise en application existantes, dont a traité Deucalion Rediadis ; et de l'*Assurance maritime*, de l'assurance obligatoire et d'autres problèmes actuels dont a traité Rhidian Thomas. Dans l'après-midi, les *Jeunes avocats* ont discuté de la responsabilité du sauveteur pour négligence professionnelle (Muso Mudric, lauréat du prix de l'école d'été de Ravenne) ; de la limitation de la responsabilité des *Sociétés de classification* (Denise Micallef, lauréate du prix CMI à l'IMLI, Malte) ; de la *Convention du travail maritime 2006* et de ses implications pour le transport maritime moderne (Darren Lehane) et de la *Responsabilité en matière de droits réels* en droit espagnol et des dispositions comparatives en droit irlandais (Javier Zabala et Edmund Sweetman).

Une session Juges a également été organisée le premier jour.

38. 41ème conférence du CMI, Atlantic Kempkinski Hotel, Hambourg, Allemagne, 15-19 juin 2014

Deux cent quatre-vingt-cinq délégués ont participé à cette conférence, avec près de 40 accompagnateurs. Elle a été précédée d'un week-end de réunions du Sous-comité international sur la *Vente judiciaire de navires* et sur les règles de *York et d'Anvers* et suivie d'une réunion complémentaire à Berlin où les délégués ont séjourné à l'hôtel historique Kempinski Adlon. Cet événement (qui n'aurait pas été une conférence, si ce n'est que le projet de *Ventes judiciaire*s devait être achevé et que ses travaux devaient être finalisés en session plénière et approuvés par l'Assemblée avant de passer à l'étape suivante de son parcours) a été extrêmement réussi à de nombreux niveaux et, inutile de le dire, bien organisé par la DVIS sous la direction de Dieter Schwampe, Klaus Ramming et Tilo Wallrabenstein. La conférence fut bien soutenue par le secteur maritime allemand, par le biais de parrainages et par de nombreux cabinets d'avocats de Hambourg.

Le premier soir, les délégués et leurs accompagnateurs ont marché de l'hôtel jusqu'à la jetée voisine, où ils ont pris un ferry pour se rendre au club anglo-allemand, qui se trouve de l'autre côté de l'Alster pour la cérémonie de bienvenue. À leur arrivée, les invités ont traversé le Club pour se rendre dans un grand jardin, où le Président s'est retrouvé debout sur la terrasse située derrière le Club et s'est adressé aux délégués assemblés à quelque distance en dessous de lui pour leur souhaiter la bienvenue à cet événement, qui a eu lieu le jour de la fête des pères dans de nombreuses juridictions des Associations de droit maritime. Le Président rappela aux délégués que la 30ème Conférence du CMI s'est tenue à Hambourg en 1974, à l'Atlantic Hotel et à l'Hôtel de Ville. (Des photographies en noir et blanc des délégués aux sessions d'affaires et sociales de cette conférence étaient disponibles pour les délégués). Étaient présents lors de cette première soirée les docteurs Herber et Kroger, qui avaient participé à la conférence de 1974, ainsi que l'ancien conseiller exécutif Thomas Reme. D'autres événements sociaux se sont déroulés dans un cadre *glamour*, notamment au Musée maritime, où les invités ont pu voir les expositions (à condition qu'ils n'aient pas choisi de regarder un match de la Coupe du monde de football qui se jouait au même moment !), à l'hôtel de ville (Rathaus), puis au dîner de gala dans la salle de bal de l'Atlantic Hotel.

Lors de la cérémonie à l'hôtel de ville, organisée par le Sénat de la ville libre et hanséatique de Hambourg, le président a rappelé que, lors de la conférence du centenaire du CMI, en 1997, une visite avait été effectuée dans la ville de Bruges, où les délégués avaient appris l'importance de cette ville dans la diffusion et le développement d'une compréhension commune du droit maritime et, en particulier, des Rouleaux d'Oléron. Il a évoqué le fait que les règles du droit maritime et les lois hanséatiques qui se sont développées dans la région de la Baltique, notamment dans les villes de Lübeck et de Hambourg, ont convergé, en 1407, lorsque 22 villes hanséatiques se sont réunies à Lübeck et ont donné lieu à une codification. Les Articles de Lübeck, l'Ordonnance d'Amsterdam et les Rouleaux d'Oléron ont ensuite été repris en un ensemble plus large dans les Lois de Wisby à cette époque. Le sénateur Schiedek, Sénateur de la justice de Hambourg, a chaleureusement accueilli les visiteurs à la réception.

Le président et le co-président Dieter Schwampe du Deutscher Verein für Internationales Seerecht – Association de droit maritime allemande (DVIS) ont accueilli les délégués le lendemain matin au moment de l'ouverture de la conférence, où le discours d'ouverture a été prononcé par Hubert Weis, directeur général du droit commercial et économique au ministère fédéral de la Justice et par Thomas Rehder, président de l'ECSA.

Le mercredi 18 juin, la Conférence s'est déplacée au TIDM (Tribunal international des droits de la mer), où les délégués furent accueillis par le

Président Yanai du TIDM. (Malheureusement, la salle d'audience était en cours de rénovation et n'a pas pu être visitée à cette occasion, bien que le Conseil exécutif, lors de sa réunion à Hambourg quelques années auparavant, ait pu admirer l'impressionnante salle d'audience, avec son banc pouvant accueillir au moins 22 juges). Le greffier de la Cour, Philippe Gautier, a décrit certaines des affaires dont le Tribunal a été saisi[111]. En remerciant le Président et le Greffier de la Cour de nous avoir permis de passer un peu de temps dans le bâtiment du Tribunal, le Président a rappelé que la première affaire soumise au Tribunal s'est produite exactement cent ans après la formation du CMI.

La Conférence est bien décrite par John Hare dans le bulletin d'information[112]. Tout au long de la réunion, des sessions intitulées respectivement "Des navires en eaux chaudes" et "Des navires en eauxfroides" ont permis de discuter du *Financement et du refinancement des navires* (Stefan Rindfleisch), de l'*Insolvabilité transfrontalière* (Patrick Kirkby), de la *Responsabilité des sociétés de classification* (John Hare et Henning Jessen), et de *La saisie injustifiée de navires : un cas de réforme* (Aleka Mandaraka Sheppard), la *Piraterie et les questions juridiques découlant de l'utilisation de gardes armés* (Kiran Khosla), la *Législation allemande concernant les sociétés privées de sécurité maritime* (Dieter Schwampe), la *Révision des règles sur l'avarie commune* (Bent Nielsen et Taco van der Valk), et deuxièmement des interventions passionnantes sur des questions d'actualité examinées par le GTI "Navigation polaire" : *Les navires du code polaire en eaux froides – Examen des problèmes de l'Arctique* (Tore Hendriksen), *Les lignes de charge polaires pour la sécurité maritime : une question négligée dans la réglementation internationale de la navigation et du transport maritime dans les eaux arctiques ?* (Aldo Chircop, Nicolò Reggio, David Snider, Bert Ray) *Responsabilité civile pour la pollution pétrolière dans les environnements marins polaires* (Lars Rosenburg Overby).

Comme l'a fait remarquer John Hare, il y avait aussi une série de sujets qui ne correspondaient pas tout à fait à l'un ou l'autre des thèmes, sur les Émissions des navires : *les changements induits par les nouvelles réglementations* (Peter Hinchcliffe), la *Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves* (Klaus Ramming), et la *Convention du travail maritime 2006 : questions et mise en œuvre* (Cleopatra Doumbla Henry). Le groupe des *Jeunes CMI* a également présenté un après-midi de sessions et de discussions autour du thème complexe du degré de faute *La perte du droit de limitation de responsabilité en droit maritime*

111 Annuaire du CMI 2014 Le Tribunal international du droit de la mer et de règlement des différends relatifs aux questions maritimes par Philippe Gautier (pages 400 à 406).

112 Bulletin d'information du CMI n° 3 septembre/décembre 2014.

argentin (Eduardo Adragna), *L'imprudence en connaissance de cause* (Duygu Damar), *L'imprudence et la connaissance de cause en droit japonais* (Gen Goto), et *L'imprudence et la connaissance qu'un dommage en résultera probablement : l'interprétation du terme devant les tribunaux croates* (Muso Mudric). Ces sessions ont fait l'objet d'un enregistrement audiovisuel, afin qu'elles puissent être regardées par les délégués qui avaient également assisté à la réunion de l'Assemblée parallèle.

39. Richard Shaw

C'est avec une grande tristesse que l'on s'est souvenu, au début de la réunion de l'Assemblée, de Richard Shaw, Niall McGovern (vice-président honoraire), S. Venkiteswaran (Venki), Hidetaka Moriya et Sergio Turci, qui ont tous joué un rôle important dans la vie du CMI. Aucun d'entre eux n'est plus proche que Richard Shaw (membre *Honoris Caus*a) qui avait participé à la conférence de Pékin et qui est décédé le 17 octobre 2013[113].

Le président avait alors décrit Richard Shaw comme l'un des *grands fantassins* du CMI. Les archives montrent que non seulement il a assisté (avec Patrick Griggs) aux réunions du Comité juridique de l'OMI et du FIPOL et qu'il en a fait un compte-rendu assidu pour le bulletin d'information CMI pendant de nombreuses années, mais qu'il a présidé des GTI, en particulier en ce qui concerne les activités en mer, pendant de nombreuses années et qu'il a participé activement, en tant que rapporteur ou membre de nombreux autres GTI, notamment pour les règles d'Anvers, les lieux de refuge et la convention sur l'assistance en mer. Dans les commentaires de Patrick Griggs sur son vieil ami lors de la réunion de l'Assemblée, il a cité une correspondance envoyée à l'épouse de Richard pendant sa dernière maladie, de la part d'un avocat letton qui a dit : *Quand je pense à Richard, c'est toujours à un homme souriant et solaire, jamais en colère ou mécontent*. Le mot *enthousiaste* est un autre mot qui le résume bien.

Venki a joué un rôle déterminant dans le travail effectué pour relancer l'Association de droit maritime indien afin qu'elle redevienne membre du CMI.

40. Réunion complémentaire de Berlin

Près de 100 délégués ont voyagé de Hambourg à Berlin et ont profité d'une session dans l'une des salles de réunion de la commission au Bundestag pour entendre un discours de Stefan Evers, parlementaire berlinois, et de brèves

113 Annuaire du CMI pages 3-7, Hommage à Richard Shaw par Patrick Griggs.

présentations par des membres des Associations de droit maritime d'Allemagne, de Belgique, du Brésil, du Japon et d'Espagne, traitant des efforts récents de réforme des lois maritimes de ces pays. Cette session a connu un grand succès et l'on a estimé qu'elle devrait devenir un élément régulier des réunions du CMI. Un dîner spectaculaire a été organisé au restaurant Roof Garden du Bundestag (le bâtiment du Reichstag).

Les articles de la conférence sont publiés dans l'annuaire du CMI[114].

John Hare, à l'issue du dîner de gala dans la salle de bal décorée en bleu et blanc de l'Atlantic Hotel, a inauguré (ce qu'il a pu appeler quelques années plus

---

114 Annuaire du CMI 2014 Discours d'ouverture par Hubert Weis (pages 267-272) ; La responsabilité des sociétés de classification Quelques questions pratiques par Henning Jessen (pages 275-281) ; Saisie illicite de navires : Un cas de réforme par Aleka Mandaraka Sheppard (pages 282-307) ; Piraterie et questions juridiques découlant de l'utilisation de gardes armés – Un aperçu par Kiran Khosla (pages 308-315) ; Législation allemande concernant les sociétés privées de sécurité maritime – Un modèle pour les autres nations ? par Dieter Schwampe (pages 316-320) ; Examen général des règles relatives aux avaries communes de Pékin à Hambourg : le travail accompli jusqu'à présent par Taco van der Valk (pages 321-322) ; Responsabilité des sociétés de classification : état actuel et initiatives passées du CMI par John Hare (pages 323-330).

Les navires en eaux froides : les enjeux de l'Arctique examinés : Le Code polaire Les navires en eaux froides Les questions arctiques examinées par Tore Henriksen (pages 332-344) ; "Lignes de charge polaires : pour la sécurité maritime : Un problème négligé dans la réglementation internationale de la navigation et des transports maritimes dans les eaux arctiques ?" par Aldo Chircop, Nicoló Reggio, David (Duke) Snider et Bert Ray (pages 345-356) ; Responsabilité civile (pour la pollution par hydrocarbures) dans les environnements marins polaires par Lars Rosenberg Overby (pages 357-366).

Un mélange maritime : Émissions des navires : changements induits par les nouvelles réglementations par Peter Hinchliffe (pages 368-371) ; La Convention sur l'enlèvement des épaves : état actuel et problèmes par Klaus Ramming (pages 372-376) ; Perte du droit de limitation de responsabilité en vertu du droit maritime argentin par Eduardo Adragna (pages 377-379) ; L'imprudence en connaissance de cause par Duygu Damar (pages 380-383) ; "L'imprudence en connaissance de cause" en droit japonais par Gen Goto (pages 384-387) ; L'Imprudence et la connaissance qu'un dommage en résultera probablement : L'interprétation du terme devant les tribunaux croates par Mišo Mudrić (pages 388-398).

Maintien des lois maritimes : Le nouveau code commercial brésilien par Camila Mendes, Vianna Cardoso (pages 408-412) ; La réforme du droit maritime au Japon par Tomotaka Fujita (pages 413-419) ; Maintien des lois maritimes : Un aperçu de la récente réforme du droit en Espagne par Jesús Casas (pages 420-424).

Rapports présentés à l'Assemblée : Rapport du GTI sur l'insolvabilité transfrontalière par Chris Davis (pages 426-427) ; Rapport du GTI sur le traitement équitable des marins par Olivia Murray (pages 428-430) ; Rapport du GTI sur les avaries communes par Taco van der Valk (pages 431-432) ; Rapport du GTI sur la vente judiciaire de navires par Henry Hai Li (page 433) ; Rapport du GTI sur les règles d'assurance maritime par Dieter Schwampe (pages 434-438) ; Rapport du GTI sur les activités offshore par Patrick Griggs (pages 439-440) ; Rapport du GTI sur les problèmes de navigation polaire par Aldo Chircop (pages 441-446) ; Mise à jour sur la piraterie par Andrew Taylor (pages 447-449) ; Rapport du GTI sur les règles de Rotterdam par Tomotaka Fujita (pages 450-451) ; Rapport sur le jeune CMI par Taco van der Valk (pages 452-453) ; Rapport du comité *ad hoc* sur le rôle du CMI par Elizabeth Burrell (pages 454-455).

tard *une tradition de longue date* !), par laquelle l'*association hôte était invitée à remettre les couleurs du CMI (bannière) au Secrétaire général avec beaucoup de solennité* (ce sont ses propres mots) afin qu'il puisse *les présenter à la délégation turque chargée de la réunion suivante*. Cette innovation a été appréciée par tous les participants et a été réalisée avec beaucoup de solennité depuis lors.

41. Colloque du CMI, Sheraton Akatoy Hotel, Istanbul, Turquie, 79 juin 2015

Le Colloque qui s'est tenu à Istanbul a été un grand succès, puisqu'il a vu la participation de 229 délégués, d'autant plus qu'il avait été précédé d'une certaine inquiétude quant à la sécurité à Istanbul, en raison des récents actes de violence survenus après qu'il avait été décidé d'y tenir la réunion. Grâce au travail acharné du secrétaire général, John Hare, et de l'Association de droit maritime turque et de son comité d'organisation présidé par le président de l'association, Samim Unan et par Bulent Sozer. Le Colloque s'est déroulé sans incidents et les participants ont pris beaucoup de plaisir à assister tant aux sessions de travail qu'aux sessions sociales de la réunion. L'hôtel Sheraton Atakoy, situé face à la mer de Marmara, mais pas trop loin des sites de Sainte-Sophie, du palais de Topkapi et des marchés, était idéal. Il était éloigné du centre d'Istanbul et semblait donc plus sûr. Le point culminant des activités sociales fut le dîner-croisière sur le Bosphore, où les bâtiments et les ponts illuminés sur le rivage sont féeriques.

Au cours du week-end précédant le début du Colloque, des réunions du GTI sur les avaries communes et une réunion de l'ISC sur les activités offshore ont eu lieu et leurs travaux se sont poursuivis pendant les sessions du Colloque[115].

Dans son allocution d'ouverture[116], le Président a profité de l'occasion pour transmettre la substance d'un article récent d'un ancien vice-président de l'Association de droit maritime d'Australie et de Nouvelle-Zélande sur une visite qu'il a effectuée à Bodrum, dans le sud de la Turquie, en particulier, la description d'un musée archéologique où sont exposés les restes d'un navire qui a fait l'objet de fouilles entre 1985 et 1994, après avoir été découvert pour la première fois en 1982. Le bois du navire a été daté de 1305 av. J.-C. mais ce qui a été mis en évidence pour les délégués, c'est la cargaison qui a été trouvée à bord et qui comprenait : des lingots de cuivre et d'étain, des jarres canaanites et de la résine de pistache, des lingots de verre, des rondins de bois noir provenant

---

115 Annuaire du CMI 2015 New York I pages 148-171 Avarie commune par Taco van der Valk : Rapport de la réunion tenue lors du colloque d'Istanbul 2015 ; Didem Algantürk Light (pages 172-182) ; Comment les concepts d'avarie commune ont-ils évolué dans les pays et les juridictions maritimes ?

116 Annuaire du CMI 2015 New York I pages 140-142.

d'Afrique, de l'ivoire, des dents d'hippopotame, des carapaces de tortue, de la poterie et des lampes à huile chypriotes, des récipients en bronze et en cuivre, des perles et autres bijoux, des armes et des outils, des poids de balance et des aliments. On a pu établir que le navire était parti d'un port chypriote ou syro-palestinien et qu'il naviguait vers la région située à l'ouest de Chypre, quelque part dans la mer Égée, Rhodes étant une destination possible, tandis que la destination finale aurait pu être l'un des palais mycéniens de la Grèce continentale. On pense que les objets trouvés à bord du navire présentaient des origines géographiques allant de l'Europe du Nord à l'Afrique, aussi loin à l'ouest que la Sicile et aussi loin à l'est que la Mésopotamie. Ils étaient le produit de 9 ou 10 cultures, ce qui suggère qu'à la fin de l'âge du bronze, la mer Égée faisait l'objet d'un commerce international peut-être basé sur les cadeaux royaux offerts au Proche-Orient (). Le navire ne mesurait qu'environ quinze mètres de long.

Outre cette histoire commerciale, remontant à 1305 av. J.-C., le président a également rappelé aux délégués la loi de l'époque romaine, lorsque l'Empire romain était dirigé depuis Constantinople et que Petrus Sabbatius est devenu empereur en 527 ap. J.-C., lui qui est aujourd'hui connu sous le nom de Justinien. Il avait ordonné la compilation d'un recueil de décrets impériaux en 529 après J.-C. dans le Code dit de Justinien. Il s'ensuivit la rédaction d'un recueil comprenant les écrits des juristes classiques, organisés sous forme de titres. Il ordonna également la publication des *Institutiones*, principes élémentaires, qui furent publiés à Constantinople, le 21 novembre 533. Ces *Institutiones* étaient entrés en vigueur en tant que loi, avec un Digeste du 30 décembre 533 après J.-C., ainsi que d'autres promulgations faites au cours de son règne jusqu'en 565. Le Code, les Pandectes et les *Institutiones* constituent le *corpus juris civilis* ou le corps du droit civil. Il renaît au XII^{e} siècle et se répand dans toute l'Europe au cours des siècles suivants. La redécouverte de ces œuvres à Bologne a coïncidé avec l'essor des cités-États italiennes et de leur intense commerce maritime.

Ce qui précède est également tiré d'un exposé présenté par un juge de la Cour fédérale australienne, Arthur Emmett, sur les *Traces romaines dans le droit australien*. Arthur Emmett conclut dans son article que *quelle que soit la véritable origine du droit maritime de Rhodes du XVII^{e} siècle, il semble y avoir une sérieuse présomption permettant de le lier, au moins en partie, à la jurisprudence de Rome*, qui a été dérivée de celle de Constantinople.

Un discours a également été prononcé par le président du comité d'organisation, Bulent Sozer[117]. Il a poursuivi le thème du développement

117 Annuaire du CMI 2015 New York I pages 144-146.

précoce du droit maritime à partir du *corpus juris civilis*, en se référant particulièrement à l'un des principaux sujets abordés lors du colloque, l'avarie commune. Constantinople, aujourd'hui Istanbul, avait été le centre de l'Empire romain, de Byzance et de l'Empire ottoman.

Pour ajouter au caractère historique de la visite du CMI en Turquie, une remarquable collection de connaissements était en place sur le lieu du colloque, ainsi qu'un beau livret. L'Association turque de construction navale avait aimablement accepté de parrainer le colloque.

Parmi les sujets abordés lors du Colloque, citons *Activités offshore*[118], *La Turquie en tant qu'État côtier : Droit des détroits et contrôle de l'État des port*s ; *Fonds de limitation concurrents – Loi type de la CNUDCI et procédures traditionnelles de saisie et de saisie-arrêt en Amirauté* ; *Assurance maritime : Actions en subrogation contre un co-assuré et droits de subrogation des assureurs en matière d'assurance – Développements récents en droit anglais* et *Réforme du droit maritime en Turquie, aux États-Unis et dans l'UE* ; présentations des *Jeunes CMI* : *Le traitement équitable des gens de mer en cas d'abandon : une perspective caribéenne ; Hypothèque de navires contre privilège maritime : quels sont les changements en faveur du créancier hypothécaire en droit turc ; La Convention de Nairobi (enlèvement d'épaves) : Les implications pratiques à court terme et la perspective des souscripteurs d'assurance de protection et d'indemnisation; les saisies de navires et les développements pertinents en matière de risque dans le droit turc.*

42. 42ème Conférence, Hilton Mid Town (avec les sessions conjointes de l'Association de droit maritime des États-Unis), 3-6 mai 2016

Il existe deux excellents rapports sur cette conférence CMI, unique en son genre, préparés par John Hare et Patrick Griggs. (Ce dernier se concentrant sur le produit des travaux de la réunion)[119].

John Hare a qualifié, à juste titre, la conférence de *réellement ambitieuse*. Grâce au temps et aux efforts considérables qu'il a consacrés à son organisation au cours des années précédentes, l'événement a également été extrêmement agréable et réussi. Il y eut 977 délégués pour y assister et y participer. Il y avait 421 inscrits payants (dont 69 de l'Association de droit maritime des États-Unis)

---

118 Annuaire 2015 New York I – Prise de position de l'Institut ibéro-américain de droit maritime concernant la nécessité d'une convention internationale sur l'activité extractive offshore promue par l'OMI (pages 184-192).

119 Bulletin d'information du CMI 1, janvier/août 2016.

et 379 inscrits supplémentaires de l'Association de droit maritime des États-Unis, 66 personnes accompagnantes pour la conférence complète et 85 autres qui se sont inscrites à des événements spécifiques. Il est remarquable que les comptes n'aient donné lieu à aucune perte.

Le président de l'Association de droit maritime des États-Unis à l'origine de l'événement était Pat Bonner, qui avait proposé d'accueillir une conférence du CMI. Après son acceptation, les premiers préparatifs de la conférence ont été confiés à son successeur, Bob Parrish, et la conférence a eu lieu sous la direction du président Bob Clyne. Une personne de référence tout au long du processus d'organisation du point de vue de l'association hôte fut représentée par Vincent Foley, lequel a fait un travail magnifique et a été loué à juste titre pour tout le travail qu'il a accompli tout au long de la période. Il fut ambitieux car il a essayé de combiner une conférence CMI typique avec la réunion de printemps de l'Association de droit maritime des États-Unis, à New York. Dès le début, on a compris qu'il existait une synergie considérable en ce qui concerne les matières (qui n'avait probablement jamais été réalisée auparavant par beaucoup de membres du CMI ou de l'Association de droit maritime des États-Unis) entre les groupes de travail du CMI et les comités de l'Association de droit maritime des États-Unis. L'astuce consistait à s'assurer que les présidents des groupes et des comités respectifs se réunissent pour organiser les sessions de travail qui seraient d'intérêt à la fois pour les inscrits traditionnels du CMI et pour les membres de l'Association de droit maritime des États-Unis, participant à leur réunion annuelle de printemps. Le travail de la conférence a donc dû mêler les travaux classiques d'une réunion du sous-comité international, comme dans le cas de la rédaction des amendements aux règles de York et d'Anvers, en même temps que les réunions du Comité de la réunion de printemps de l'Association de droit maritime des États-Unis, avec des présentations de type séminaire et des discussions en panel sur une grande variété d'autres sujets.

C'était également extrêmement complexe d'un point de vue financier, car les membres de l'Association de droit maritime des États-Unis, qui assistaient à leur réunion de printemps ne devaient payer que leur dîner à la fin de la semaine. John Hare et Vincent Foley ont extrêmement bien géré ce problème, en créant une structure à deux niveaux qui demandait aux inscrits de l'Association de droit maritime des États-Unis qui étaient présents mais qui n'étaient pas des inscrits à part entière de participer aux coûts, en versant une contribution *sociale*.

Le lieu de la conférence était l'hôtel historique Hilton Midtown. Si certains délégués n'ont pas été très élogieux quant à la qualité de l'hébergement, il ne fait aucun doute que les installations de la conférence étaient exceptionnelles pour répondre aux multiples besoins de cet énorme événement. Il est difficile d'imaginer que d'autres infrastructures de conférence à Manhattan auraient pu

être aussi efficaces. La cérémonie d'ouverture s'est déroulée dans la magnifique salle de bal du Trianon, conçue comme une salle de bal française classique du XVIII[e] siècle. C'était un lieu parfait pour la Broadway Revue, qui a suivi les discours d'ouverture, pour *A Taste of New York* et pour la réception de bienvenue. C'était un magnifique commencement pour une semaine frénétique, et ce fut aussi le cadre du divertissement du dîner de gala par les soins du Seven Seas Maritime Band (qui comprend l'administrateur du CMI Lawrence Teh, avec une performance de l'ancien secrétaire général et conseiller exécutif Alexander von Ziegler).

Un certain nombre d'événements sociaux très agréables ont eu lieu au cours de la semaine pour les accompagnateurs et les délégués, notamment au Rockefeller Centre, le mercredi soir et au dîner de gala pour 1342 délégués et leurs invités, avec en point d'orgue la passation des couleurs du CMI (organisée par John Hare), de Bob Clyne et de son comité d'organisation à Giorgio Berlingieri au nom de l'association de droit maritime italienne, qui devait accueillir la prochaine réunion du CMI à Gênes en septembre 2017.

Le samedi matin suivant, une excursion facultative était prévue dans le port de New York pour observer les navires qui concouraient en vue de la qualification pour la Coupe de l'America. Malheureusement, il n'y a eu que peu de courses, car le temps, qui n'avait pas été particulièrement clément pendant la semaine, ne s'est guère amélioré le samedi. Il s'agissait de la première étape de la compétition pour la Coupe de l'America 2017, à laquelle participaient toutes les équipes de la Coupe qui tentaient de se qualifier. Au cours de la semaine s'est déroulé l'agréable déjeuner annuel du conseil exécutif de l'Association de droit maritime des États-Unis, au New York Yacht Club, auquel le conseil exécutif du CMI était invité.

John Hare a donné à la conférence le sous-titre *Construire des ponts pour harmoniser le droit maritime*. Lors de la cérémonie d'ouverture, des discours ont été prononcés par les présidents de l'Association de droit maritime des États-Unis et du CMI. En outre, nous avons eu le privilège d'avoir avec nous sur l'estrade le Secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim[120]. Dans son discours, le Secrétaire général a souligné la longue association entre l'OMI et la CMI et la manière dont chacune a renforcé l'autre au cours de cette période. Il a rappelé que les origines de cette association remontent à la catastrophe du *Torrey Canyon* en 1967, à la convention CLC (Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) et aux conventions ultérieures telles que la convention d'Athènes sur le transport par mer de passagers

120 Annuaire du CMI 2016, New York II, pages 150-154.

et de leurs bagages (1974), la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (1976), la convention sur l'assistance en mer (1989) et la coopération continue entre les deux organisations en ce qui concerne le protocole LLMC (Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes) de 1996, la convention d'Athènes de 2002, la convention Bunkers sur les hydrocarbures de soute et la convention sur l'enlèvement des épaves. Il a ensuite traité d'un sujet qui lui tient à cœur, à savoir la mise en œuvre des conventions internationales. Il a souligné à quel point *la contribution du CMI aux travaux de l'OMI est appréciée et appréciable. Vous nous avez aidés à élaborer les règles et réglementations qui régissent le secteur du transport maritime, un secteur essentiel au développement durable à l'avenir.*

Dans le discours d'ouverture du président du CMI, il a été fait référence à la présence de Peggy Healy, la fille de feu Nick Healy, qui avait été président de l'Association de droit maritime des États-Unis lors de sa dernière réunion à New York, en 1965. Il a également été fait référence à son neveu, Kevin White, qui a apporté son aide précieuse à l'organisation de la réunion. Un autre invité de marque était Betty MarksCohen, la veuve de Michael MarksCohen, qui avait participé à de nombreux événements CMI précédents. Frank Wiswall et Libby Wiswall étaient bien sûr présents. Le CMI est vraiment une famille.

Le président a fait remarquer que la conférence de 1965 est la première que le CMI a tenue en dehors de l'Europe, 68 ans après sa fondation. Lors de la conférence de 1965, l'accent avait été mis sur la révision de la Convention internationale sur l'unification de certaines lois relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles le 10 avril 1926. En 1965, les réunions commençaient à 9h30 et il y avait des pauses déjeuner de deux heures les lundi, mardi, jeudi et vendredi. La Constitution du CMI, qui a été incorporée dans le livre de la Conférence, comportait 8 articles de fond, le 9ème portant sur les membres du Bureau permanent, ce qui était alors la dénomination de l'actuel Comité exécutif. Au moment de la conférence, la Constitution du CMI comptait 25 articles. En 1965, il y avait 28 associations membres et en 2016, il y en avait 55.

Dans son discours, le président a également fait référence au parrainage extraordinairement réussi de la part de John Kimball et ses collègues du comité de parrainage pour l'organisation de la conférence.

Dans une motion de remerciement au Secrétaire général de l'OMI, Frank Wiswall a fait référence à un dîner donné à New York le 23 novembre 1899 par le Barreau de l'Amirauté pour les chefs des principales délégations à la première conférence diplomatique internationale qui s'est tenue en octobre 1889 à l'invitation du Président Benjamin Harrison à Washington et à laquelle ont participé les délégués de 28 nations. Les participants ont choisi de travailler à l'élaboration d'un règlement international pour prévenir les collisions en

mer, qui a été adopté le 31 décembre 1889. Lors du dîner du 23 novembre, un discours a été prononcé par Robert Dewy Benedict, le *doyen* des avocats maritimes de New York qui allait, dix ans plus tard, devenir le premier président de l'Association de droit maritime des États-Unis, dans lequel il a déclaré ce qui suit :

> *Je dois cependant aborder encore un autre sujet. Je pense que cette Conférence maritime internationale, qui siège actuellement, ne sera pas la seule conférence de ce genre. Je la considère plutôt comme la première d'une longue série de conférences, au cours desquelles des gens, des juristes et des hommes de la pratique provenant de différentes nations se concerteront sur leurs divers systèmes de droit, en vue de donner à tout ce qu'il y a de meilleur chez chacun... nous avons la chance, mes collègues du barreau de l'amirauté, d'avoir le privilège d'honorer ici nos distingués invités, membres de notre propre profession, qui sont venus de pays étrangers pour assister à cette conférence, et qui consacrent leur temps et leur travail dans l'espoir d'accomplir quelque chose qui contribuera à l'harmonie entre les nations et à la sécurité sur la mer*[121].

Comme l'a souligné Frank Wiswall, c'est là que se trouvent les *germes de ce qui, avec le temps, est devenu le CMI et l'OMI*[122]. (Des réunions des Associations de droit international avaient, bien sûr, eu lieu en Europe depuis les années 1870, notamment sur les lettres de change à Brême en 1876 ; les règles d'York et d'Anvers, à Anvers en 1877 ; et le Code d'affrètement à Hambourg en 1885)

Le programme officiel contenait des photos des délégués en 1965 en train de dîner au Waldorf Astoria.

Des réunions du Sous-comité international et du GTI se sont tenues le mardi, mais les sessions de travail de la conférence se sont déroulées les mercredi et jeudi 4 et 5 mai 2016 toutes les sessions ont eu lieu dans les vastes espaces de conférence du Midtown Hilton. Quatre réunions simultanées ont eu lieu le mercredi et parfois cinq le jeudi. Il y a également eu une session des juges le 4 mai, un petit-déjeuner des présidents des Associations de droit maritime, le 5 mai, un dîner des jeunes avocats du CMI et de l'Association de droit maritime des États-Unis le 5 mai et un programme du Comité des avocats pénaux canadiens le 6 mai.

Lors de l'ouverture, l'Amiral Steven Poulin, le JAG sortant et avocat en chef des garde-côtes américains, a prononcé un discours d'ouverture. La session qui

---

121 Annuaire du CMI 2016, New York II, pages 144-149.
122 Annuaire du CMI 2016, New York II, pages 155-156.

a immédiatement suivi, avant que la conférence ne se divise en plusieurs lieux dans les infrastructures de conférence du Hilton de New York, a été inspirante. Un public nombreux a écouté le Capitaine Nick Sloane faire l'historique de l'*Opération de sauvetage et d'enlèvement de l'épave du Costa Concordia,* suite au naufrage du bateau de croisière, le 13 janvier 2012 lorsqu'il a heurté un rocher immergé, faisant 32 morts (27 passagers et 5 membres d'équipage) au large de l'Île du Giglio, en Toscane. Les directives strictes en matière de protection de l'environnement imposées par les autorités italiennes, le début de l'opération de sauvetage par chargement latéral en septembre 2013, et le renflouement final en juillet 2014 sous des réservoirs de flottaison soudés à ses flancs, puis le remorquage vers Gênes pour la démolition ont donné lieu à une présentation fascinante.

D'autres présentations passionnantes ont été faites par l'auteur Peter Singer et le journaliste de Bloomberg, Michael Riley, qui ont esquissé des scénarios inquiétants en matière de cybersécurité dans le transport maritime, suivis d'un aperçu de la cybersécurité dans les ports et à bord.

Le problème de l'*Avarie commune* a occupé la totalité du premier et du deuxième jour, le transport maritime polaire a également occupé une journée entière, le deuxième jour. Les sujets discutés ont également impliqué des comités de l'Association de droit maritime des États-Unis, afin que les présentations puissent être faites à la fois par des membres de cette association et par des membres de la communauté mondiale du CMI. Parmi les sujets abordés, citons *la navigation polaire*, *les navires sans équipage et autonomes*, *les questions d'insolvabilité transfrontalière*, *l'arbitrage maritime : la Convention de New York sur l'arbitrage* et les questions relatives à *la compétence et à l'arbitrage dans les documents de transport maritime*, *l'assurance maritime*, *la reformulation des principes de la Lex Maritima*, *la piraterie, les réformes des lois maritimes nationales*, *la mise à jour du droit maritime de l'UE*, *les responsabilités découlant des activités offshore*, *la réponse aux pandémies en mer*, *la migration des réfugiés en mer et la nomenclature des navires.* La documentation préparatoire à la Conférence peut être consultée dans l'Annuaire du CMI 2015 New York 1[123].

123 Annuaire 2015 New York I Insolvabilité transfrontalière dans l'amirauté : Un compromis de courtoisie réciproque par Martin Davies (pages 196-215) ; Un rapport sur les travaux du GTI (pages 216-218) ; lettre du Président du CMI aux membres du CMI, datée du 29 mars 2016 (page 220) ; lettre de Bent Nielsen aux députés expliquant les modifications proposées (pages 223-225) ; proposition sur les règles d'York et d'Anvers 2016 (sous forme de tableau, comparant les règles de 1994 et de 2004 (pages 226- 256)) ; proposition de directives du CMI sur les règles d'York et d'Anvers (pages 257-274) ; proposition de modification de la règle XXI(b) des règles d'York et d'Anvers 2004 relative à la détermination du taux d'intérêt dans les règles (pages 274-275).

Le travail effectué à New York peut être consulté dans l'Annuaire du CMI 2016 New York II[124].

Ventes judiciaires – Lettre du président du CMI aux membres du CMI, à laquelle est jointe la soumission au Comité juridique de l'OMI (pages 278-286) ; Projet de convention du CMI sur la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires – Le voyage jusqu'ici par Jonathan Lux (pages 287-292) ; le Projet de convention du CMI et la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères de navires Progression en collaboration avec l'OMI (pages 293-294).

Responsabilité en cas d'arrestation injustifiée Un rapport sur cette étude et sur les activités du GTI par Giorgio Berlingieri (pages 296- 299) ; Résumé des réponses des députés au questionnaire du CMI par Aleka Mandaraka Sheppard (pages 300-352).

Mémorandum sur l'assurance maritime concernant les critères suggérés (directives) pour les gouvernements nationaux en matière d'exigences d'assurance obligatoire en vertu de certains traités internationaux par le GTI du CMI (pages 354-358).

Transports maritimes polaires – Rapport concernant le cadre légal de la responsabilité civile pour les navires à l'origine de déversements d'hydrocarbures dans les régions polaires par Lars Rosenberg Overby (pages 360-412) ; Dignité polaire : Une nouvelle norme de navigabilité dans le contexte polaire ? par Peter Cullen (page 413) ; la Convention sur les lignes de charge et la navigation dans l'Arctique par Aldo Chircop (page 414) ; Le Code polaire par Steven Poulin (page 415) ; la Réglementation de la navigation polaire par Alexander Skaridov (page 416) ; Les leçons de l'Antarctique par David Baker (page 417).

Pratiques en matière de finances et de sécurité – Lettre du président du CMI joignant un questionnaire pour les députés en date du 29 mars 2016 (pages 420-427) ; Un tour d'horizon sur les activités du GTI par Anne Fenech (pages 428-429).

Reformulation de la Lex Maritima - Rapport sur la portée et les activités du GTI par Eric Van Hooydonk (pages 432-434).

Les règles de Rotterdam - Un rapport sur les activités du GTI par Tomotaka Fujita (pages 436-438).

124 Annuaire du CMI New York II

Avarie commune : Règles d'York et d'Anvers 2016 (pages 178-188), Directives du CMI relatives à l'avarie commune (pages 189-200), Taux d'intérêt de l'avarie commune 2016 2017 (page 201), Résolution de l'Assemblée adoptée à New York 6 mai 2016, Directives du CMI relatives à l'avarie commune (page 202) et Résolution de l'Assemblée adoptée à New York le 6 mai 2016 Avarie commune règles d'York et d'Anvers 2016 (page 203).

Une analyse comparative sur la façon dont les tribunaux de différents pays traitent les clauses de compétence et d'arbitrage dans les connaissements et autres documents de transport maritime : Clauses de compétence et d'arbitrage dans les connaissements et autres documents de transport maritime au Japon par Tomotaka Fujita (pages 206-211 ; Traitement des réclamations selon les règles de Rotterdam par Chester Hooper (pages 212-228) ; Clauses d'arbitrage et de compétence en Australie par Sarah Derrington (pages 229-234) ; Position des États-Unis par Susan Dorgan (pages 235-249). Pratiques de sécurité pour le financement des navires : Une introduction au GTI sur les pratiques de sécurité du financement des navires par Ann Fenech (pages 252-255) ; Hypothèques/Mortgages, privilèges maritimes et ventes obligatoires : Tentatives d'unification par Giorgio Berlingieri (pages 256-258). Vers une compilation des principes de la Lex Maritima par le GTI du CMI par Eric Van Hooydonk (pages 260-262). Insolvabilité transfrontalière : Coordination de la juridiction concernant l'insolvabilité transfrontalière maritime en Chine par Beiping Chu (pages 264-266). Arbitrage maritime : La Convention de New York et le droit maritime par Luc Grellet (pages 268-272) ; "Public Policy", équité et convention de New York en Australie par Matthew Harvey (pages 273-280) ; Convention de New York : la reconnaissance et l'exécution des sentences maritimes dans les pays de droit civil et de common law par Lindsay East (pages 281-290) ; La Convention de New York de 1952 Convention sur la saisie par Hiroshi Kimura (pages 291-297) ; la Convention de New York

Il s'agissait d'un programme dont les prédécesseurs du CMI de 1965 n'auraient même pas pu rêver.

Révision des règles d'York et d'Anvers

Il s'agissait du sujet prioritaire du programme de travail. On espérait qu'il verrait l'achèvement des travaux qui avaient initialement commencé lors de la conférence de Pékin en 2012 pour tenter de résoudre l'impasse créée par le rejet, par l'association des armateurs, des précédentes modifications apportées aux règles d'York et d'Anvers à Vancouver en 2004. Le CMI est bien évidemment le gardien de ces règles.

Les résolutions prises lors de la session plénière en ce qui concerne les règles et les directives qui ont été adoptées lors de l'Assemblée peuvent également être trouvées dans l'Annuaire du CMI 2016 New York II[125].

Lors de la réunion de l'Assemblée du 6 mai, les règles d'York et d'Anvers 2016 et les Lignes directrices ont été approuvées.

Les points clés à souligner, du point de vue du CMI, concernant la révision qui a été accomplie sont les suivants :

(a) Les négociations ont duré trois ans ;

(b) Elles ont été approuvées à l'unanimité par les représentants des armateurs et des assureurs, à savoir la Chambre internationale de la marine marchande, le BIMCO (Conférence maritime baltique et internationale), le Groupe international des clubs de protection et d'indemnisation et l'IUMI (Union internationale des assureurs maritimes).

(c) On peut dire qu'elles sont plus conformes à la version 1994 de ces

---

et l'arbitrage maritime : une perspective brésilienne et latino-américaine par Godofredo Mendes Vianna (pages 298-312). Transports maritimes polaires : Comité des organisations internationales et GTI/CMI sur la navigation polaire par Phillip Buhler et Aldo Chircop (pages 314-316) ; Conséquences pratiques et défis des marées noires – Leçons tirées de l'incident du Deepwater Horizon par David Walker (pages 317-323) ; Déclaration concernant la prévention de la pêche en haute mer non réglementée dans l'océan Arctique central (pages 324-326). Responsabilité pour saisie injustifiée : Remarques introductives Sir Bernard Eder (pages 328-329) ; La saisie injustifiée en Corée du Sud par Hyeon Kim (pages 330-335) ; Brefs faits saillants de la loi américaine sur les saisies injustifiées par Hamilton Whitman (pages 336-337) ; Vers des règles uniformes en matière de saisie injustifiée ou encore sous l'emprise du droit de la juridiction dans laquelle la saisie a eu lieu ? (pages 338-399). Activités offshore : Mise à jour de la situation actuelle par Patrick Griggs (pages 342-347) ; Bref commentaire sur la déclaration de principe de l'Institut ibéro-américain de droit maritime (IIDM) sur les activités offshore, présenté au comité juridique de l'OMI LEG 102, le 14 avril 2015 par Jorge Radovich (pages 348-354). Questions de droit maritime relatives à la réponse à une pandémie en mer : Pandémie : pas besoin de paniquer ! par Natalie Shaw et Charles Darr (pages 356-364).

125 Annuaire du CMI 2016 New York II pages 202 et 203.

règles qu'à la version 2004. Essentiellement, les parties, dans leurs négociations, sont revenues aux règles de 1994 qui avaient été finalisées à Sydney lors de la conférence du CMI cette année-là, et les ont modifiées plutôt que de faire référence aux modifications de 2004 à Vancouver et de travailler à rebours.

(d) Le comité documentaire du BIMCO s'est réuni le 10 mai 2016 et a annoncé que toutes les chartes-parties et tous les connaissements nouveaux et révisés du BIMCO feront référence aux règles d'York et d'Anvers 2016.

Les règles d'York et d'Anvers 1994 sont la version qui est incorporée dans la plupart des contrats de transport, qu'il s'agisse de connaissements ou de chartes-parties. Et ce, bien que les règles aient été modifiées pour la dernière fois, de manière substantielle, en 2004, lors de la conférence du CMI à Vancouver. Malheureusement, ces amendements n'ont pas été largement soutenus par la communauté maritime et, par conséquent, ils ont rarement été intégrés dans les dispositions contractuelles. Karl Gombrii avait bien tenté de négocier un rapprochement entre les intérêts du transport maritime et de l'assurance à la mi-2012, lors de la préparation de la précédente conférence du CMI à Pékin en octobre de la même année, mais la réunion de Pékin n'a pas accepté les propositions qui ont été discutées. Un GTI a donc été créé, immédiatement après la conclusion de la conférence de Pékin, sous la présidence de Bent Nielsen et avec les rapporteurs Richard Cornah (l'expert en avaries internationales très réputé) et Taco van der Valk, le président de l'Association de droit maritime néerlandaise.

Grâce au travail considérable qu'ils ont accompli au cours des trois dernières années, au moment où la question a été débattue lors de la conférence de New York, la plupart des principaux problèmes et différends avaient été résolus entre les communautés de la navigation et de l'assurance. Les deux questions les plus controversées portaient sur la manière dont l'assistance en mer est traitée dans le contexte de l'avarie commune et la manière dont les salaires du capitaine et de l'équipage dans les lieux de refuge sont traités. La position, à ces deux égards, telle qu'elle existait avant 2004 a, pour l'essentiel, été rétablie.

Lowndes et Rudol : L'ouvrage *La législation sur l'avarie commune et les règles d'York et d'Anvers* quinzième édition, à la page 57, identifie les principaux points de l'accord qui a été conclu, notamment :

- *Nouvelle rédaction de la règle B concernant les remorqueurs et les remorqués.*
- *Introduction de nouvelles mesures énergiques au sein de la règle E, en vue de réduire les retards dans le processus d'ajustement.*
- *Retour à la position où le sauvetage était autorisé en tant qu'avarie commune,*

mais en limitant les circonstances dans lesquelles les sauvetages dans le cadre de contrats tels que Lloyds Open Form (où chaque partie était responsable et payait une partie de l'indemnité de sauvetage) pouvaient être autorisés en tant qu'avarie commune et être à nouveau répartis.

- *Rétablissement des indemnités pour le salaire de l'équipage pendant qu'il est retenu dans un port de refuge.*
- *Retour au traitement des réparations temporaires tel qu'il est prévu par les règles de 1994.*
- *Suppression de toute allocation pour commission et passage à un taux d'intérêt flexible, basé sur le LIBOR plus 4 %.*
- *Maintien des dispositions relatives à la prescription des règles de 2004.*

Les changements importants apportés par les Règles de 2016, par rapport aux Règles de 2004, sont les suivants :

La règle VI (a) a été modifiée comme suit :

Les dépenses engagées par les parties à l'aventure maritime commune en matière de sauvetage, que ce soit en vertu d'un contrat ou autrement, sont admises en avarie commune à condition que les opérations de sauvetage aient été effectuées dans le but de préserver du péril les biens impliqués dans l'aventure maritime commune et sous réserve des dispositions des paragraphes b), c) et d).

La règle VI (b) prévoit également que le sauvetage ne sera autorisé en avarie commune que si l'un des cinq facteurs suivants s'applique. Ce sont :

(i) lorsqu'il y a eu un accident ou une autre circonstance subséquente qui a entraîné des pertes ou des dommages matériels au cours du voyage et qu'il existe une différence importante entre les valeurs sauvées et les valeurs contributives ;
(ii) il y a des sacrifices d'avarie commune considérables ;
(iii) les valeurs de sauvetage sont manifestement incorrectes et la répartition des frais de sauvetage est sensiblement incorrecte ;
(iv) l'une des parties au sauvetage a payé une part importante du sauvetage dû par une autre partie ;
(v) une part importante des parties a satisfait à la demande d'assistance à des conditions substantiellement différentes, sans tenir compte des intérêts, de la correction monétaire ou des frais de justice du sauveteur ou de la participation contributive.

La règle VI (c) prévoit également que ces dépenses d'assistance comprennent toute indemnité d'assistance qui a été autorisée en vertu de l'article 13(1)(b) de la Convention sur l'assistance (prévention ou réduction des dommages à

l'environnement, c'est-à-dire l'indemnité d'assistance renforcée introduite par cette disposition de la Convention sur l'assistance).

La règle VI (d) confirme également que les indemnités spéciales payables en vertu de l'article 14 et les indemnités de type SCOPIC ne seront pas autorisées dans le cadre des avaries communes.

La règle XI (a), qui était le deuxième domaine dans lequel les armateurs s'opposaient fortement à la réforme des règles d'York et d'Anvers de 2004, a également été modifiée, de telle sorte que les émoluments et l'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage lorsqu'ils sont retenus dans des ports de refuge peuvent désormais être réclamés en avarie commune.

La règle XVII (a) (ii) des règles d'York et d'Anvers 2016 contient désormais une disposition selon laquelle :

> *L'une des cargaisons peut être exclue de la contribution aux avaries communes si l'expert en avaries estime que le coût de son inclusion dans l'ajustement serait probablement disproportionné par rapport à sa contribution éventuelle.*

Il s'agit de la disposition qui traite des *cargaisons de faible valeur* et qui a été considérée comme une réforme nécessaire des règles d'York et d'Anvers pour faciliter la gestion des ajustements d'avarie commune lorsque, en particulier en ce qui concerne les cargaisons transportées par conteneurs, il peut y avoir des centaines, voire des milliers de contributeurs potentiels avec des cargaisons présentant des valeurs très faibles.

Une autre modification qui a été accueillie favorablement, notamment par le secteur des assurances, concerne les intérêts sur les pertes autorisées en avarie commune en vertu de la règle XXI. Le taux qui est maintenant prévu pour le calcul des intérêts est le taux ICE LIBOR à 12 mois pour la devise dans laquelle l'ajustement est préparé, augmenté de 4 %.

L'autre réforme accueillie avec faveur par le secteur de l'assurance est la suppression de la commission de 2 % sur les débours des propriétaires, qui était auparavant autorisée.

Un communiqué de presse publié par l'IUMI (Union internationale des assureurs maritimes) après l'adoption de ces réformes lors de la conférence du CMI à New York laissait entendre que le *taux d'intérêt de 7 % et la commission de 2 % du passé avaient augmenté le coût des sinistres maritimes de 10 à 30 %*.

Les lignes directrices non contraignantes ont été préparées pour favoriser les intérêts commerciaux en matière d'avaries communes.

On ne saurait faire de plus grand compliment sur le travail ayant été accompli par Bent Nielsen, le président, par Taco Van der Valk et Richard Cornah, les rapporteurs, que celui ayant été fait quelques jours après la fin de la conférence, le 12 mai 2016, lorsque Andrew Paton, s'exprimant au nom de l'Association of

Average Adjusters sur la matière *Clauses sur corps et réclamations – il est temps de faire du conseil matrimonial* dans un appel à la réforme dans un secteur différent du marché londonien de l'assurance maritime a déclaré, à propos des règles d'York et Anvers, que les praticiens du marché londonien des assurances sur corps devraient *suivre les exemples donnés récemment dans le domaine de l'avarie commune... Je pense que le vaste exercice de consultation mené à bien par le GTI du CMI et son vaste cycle de réunions de discussion sont l'exemple à suivre pour une révision des clauses sur corps. Cependant, qui assurera le leadership qui est nécessaire pour procéder à cette révision ?*

Le Comité des *Jeunes avocats* du CMI a discuté des sujets suivants : *Perspectives sur la faillite OW*, dont les orateurs étaient : Darren Azman, Justin Heilig, Marie Larsen, Jason Lattanzio, Brian Maloney, Evangeline Quek, Luis Raven et Harald Sondergaard; *Les différences procédurales dans l'obtention de preuves aux États-Unis, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas*, à propos desquels les orateurs étaient Dharshini Bandara, Marissa Henderson, Robert Hoepel et Kasee Sparks ; et *Le conflict Aegeon sur le plateau continental et les accords de développement conjoint en tant que voie vers une coopération efficace.* Présenté par le lauréat du prix CMI/IMLI, Haris Kazantzis.

Un commentaire sur la réunion de New York ne serait pas complet sans mentionner la conférence de Nicholas J Healy, qui s'est tenue au Vanderbilt Hallon de l'Université de New York, le 5 mai[126].

Dans son allocution de bienvenue, John Kimball a informé l'auditoire qu'il s'agissait de la 13ème conférence de la série bisannuelle qui a débuté en 1992. Il a présenté un bref historique de la vie et de la carrière de Nick Healy, au nom duquel la série de conférences a été lancée. Après la réunion, une réception a eu lieu pour les participants, et certains ont eu la chance d'être invités à dîner à l'université avec les intervenants.

Le document présenté par le juge en chef Allsop mérite d'être étudié. C'est un exercice merveilleux que de chercher à identifier la théorie du droit maritime en se référant particulièrement à son développement aux États-Unis, à la common law en Angleterre, aux conventions internationales, au droit du Commonwealth anglais et, en raison des choix et des décisions politiques prises dans les diverses juridictions, il montre comment les développements mènent inévitablement à créer des différences, mais, *ce qui est important, les conceptions,*

---

126 Annuaire du CMI 2016, New York II, 157 ; Notes de bienvenue de John Kimball New York II, pages 158-159 ; "Introduction" de l'honorable Robert Katzmann, pages 163-175 ; "Comité et unité dans le droit maritime" de l'honorable James Allsop, juge en chef de la Cour fédérale d'Australie pages 163-175 ; un commentaire supplémentaire a été fait par la juge Johanne Gauthier, de la Cour fédérale du Canada et ancienne vice-présidente du CMI.

la terminologie et le cadre d'analyse sont les mêmes.....le droit maritime moderne, y compris les règles de droit international privé qui régissent l'activité maritime, doit être fondé sur des sources maritimes et internationales ; le patrimoine commun des principes maritimes existe et imprime sa marque au développement juridique.

Dans la matinée du troisième jour, l'assemblée générale annuelle de l'Association de droit maritime des États-Unis s'est tenue sous sa forme traditionnelle dans le Grand hall du Barreau de la ville de New York, 42, West 44th Street entre la cinquième et la sixième avenue, tandis que l'assemblée du CMI s'est tenue dans l'après-midi, en même temps que les réunions des Jeunes CMI.

43. Frank Wiswall

Début 2016, le CMI avait proposé la candidature de Frank Wiswall au Prix maritime international 2015 de l'OMI. C'est avec une grande joie que le bulletin d'information du CMI[127] a annoncé que, le 8 juillet 2016, le Conseil de l'OMI a fait savoir que Frank Wiswall avait été déclaré lauréat du prix de l'OMI pour 2015. Le discours prononcé par Rosalie Balkin lors de cette réunion, le discours prononcé par le Secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim, lors de la remise ultérieure du prix, le 5 décembre 2016, et les discours prononcés par Patrick Griggs et Frank Wiswall à cette occasion figurent dans le Bulletin d'information. Dans ses notes, Patrick Griggs a attiré l'attention sur l'extraordinaire curriculum vitae de Frank Wiswall. Outre son rôle de président du Comité juridique pendant 12 ans et des nombreuses activités qu'il exerçait pour le compte du CMI (y compris ce que Patrick Griggs a décrit comme étant son rôle *de gardien de la constitution du CMI*, de président des GTI et de vice-président et conseiller exécutif), Patrick Griggs a évoqué son rôle de conseiller de l'Amirauté au Bureau des affaires maritimes de la République du Liberia, qui a pris très au sérieux ses responsabilités portant sur les enquêtes de haut niveau. Frank Wiswall était le conseiller du Tribunal, décrit par Patrick Griggs comme une *sorte de procureur*. Il a décrit les enquêtes comme étant *approfondies et bien menées grâce, en grande partie, à la préparation et à la présentation soignées réalisées par Frank*. Frank Wiswall a rendu hommage à son épouse Libby, et a évoqué ses débuts chez Burlingham Underwood à New York, puis à la Banque internationale de Washington et une longue collaboration avec l'OMI. Il a également fait référence à son enseignement à l'Université maritime mondiale pendant 19 ans, ainsi qu'à l'IMLI. Ses commentaires de l'époque valent la peine

127 Bulletin d'information du CMI n° 3, septembre/décembre 2016.

d'être lus. Il s'agit d'un honneur tout à fait mérité pour Frank Wiswall et d'une reconnaissance de l'énorme contribution qu'il a apportée au droit maritime et, en particulier, à son uniformité.

44. Ventes judiciaires : Étapes de la Convention

À l'époque où l'Instrument sur la vente judiciaire a été conclu à Hambourg en 2014, il y avait très peu de chances qu'un gouvernement national puisse convoquer une conférence diplomatique pour donner ses effets à une convention maritime, bien qu'une réunion ait eu lieu en 2013, à laquelle ont participé des membres du Conseil exécutif, des membres de l'Association belge de droit maritime et un haut fonctionnaire du gouvernement belge, avec qui des discussions ont eu lieu sur une éventuelle reprise de la pratique antérieure selon laquelle la Belgique pourrait convoquer une conférence diplomatique lorsque le projet sur la vente judiciaire aurait été achevé. Un changement de gouvernement a eu lieu avant que le projet de Pékin ne soit achevé et ce n'était donc plus possible.

Le Comité juridique de l'OMI a été considéré comme le lieu d'accueil idéal, compte tenu de sa participation antérieure à la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes et aux Conventions sur la saisie conservatoire, et en raison des relations de travail très étroites existant entre le CMI et le Comité juridique de l'OMI. La CMI a donc contacté le Comité juridique de l'OMI et a de fait procédé à deux présentations à celui-ci, lors de deux réunions consécutives en 2015 et 2016. La proposition selon laquelle l'OMI prenne ces travaux en charge a été co-parrainée par la Chine et la République de Corée. Le CMI était représenté aux réunions de l'OMI par Jonathan Lux, qui avait été le rapporteur du GTI et par Henry Li (qui avait été le président) à ces deux occasions. La première présentation était une simple introduction sur la matière et la seconde visait à obtenir l'approbation de l'inscription des travaux dans le programme de travail du comité juridique. Au cours de la seconde occasion, le CMI a échoué lorsque, le 10 juin 2016, il a été décidé qu'il *n'y avait pas de besoin impérieux d'*un tel instrument.

Lorsque l'approche du CMI en juin 2016 a été rejetée par le Comité juridique de l'OMI, il a fallu trouver une autre solution. Il y avait un projet bien avancé au sein de la Conférence de La Haye (HCCH) concernant la réciprocité des jugements, qui n'était pas très différent de celui du CMI. Avec l'aide du Secrétariat de la Conférence de La Haye, le CMI a été invité à faire une présentation lors de la réunion prévue en février 2017 de la *Commission spéciale sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers* et a préparé un projet de document que la Commission spéciale a produit à ce moment-là, auquel le projet d'instrument

du CMI pourrait être mis en annexe. Jonathan Lux a de nouveau pris la parole lors de cette réunion. Il était accompagné du président de l'Association de droit maritime néerlandaise, Taco van der Valk, qui avait assuré la liaison avec le secrétariat de la conférence HCCH.

La Commission spéciale a décidé que le travail qu'elle avait effectué était trop avancé pour que l'instrument CMI y soit ajouté. Le Secrétariat a suggéré que le CMI soumette une proposition au Conseil de la conférence HCCH qui se réunissait le 15 mars 2017 afin que l'instrument du CMI soit ajouté au programme de travail de la conférence HCCH. Comme le président du CMI devait de toute façon être à Londres, il a été décidé qu'il ferait la présentation et il s'est rendu à La Haye avec Taco van der Valk. Il a été décidé au préalable que, comme pour l'OMI, il s'agirait d'une présentation explicative en vue d'un retour 12 mois plus tard, lorsqu'une décision serait prise. Bien que des voix favorables se soient fait entendre lors des discussions qui ont suivi la présentation, certains ont considéré que la conférence HCCH ne représentait pas le forum le plus approprié et d'autres (en particulier le délégué canadien) ont suggéré que la CNUDCI serait préférable.

Le CMI avait entretenu des relations étroites avec la CNUDCI pendant et après le projet des Règles de Rotterdam. Alexander von Ziegler a joué un rôle de premier plan à cet égard et il a estimé, avec d'autres membres du Conseil exécutif, qu'il serait utile de lancer un appel à la CNUDCI. Des demandes d'information ont également été présentées par l'intermédiaire de John O'Connor, l'ancien président de l'Association de droit maritime canadienne (et membre de le Conseil exécutif du CMI), par le biais du délégué canadien qui avait pris la parole à la réunion de la HCCH (Conférence de La Haye de droit international privé). Le président a alors contacté Kate Lannan à la CNUDCI, qui avait assisté aux réunions du CMI, plus récemment, à Dublin, et qui était généralement bien connue au sein du CMI grâce à sa longue participation au projet des Règles de Rotterdam. Elle, et le secrétaire général de la CNUDCI, Renaud Sorieul, ont apporté leur soutien. Une place a été obtenue par le Secrétariat lors de la réunion de la 50ème session de la Commission de la CNUDCI à Vienne (321 juillet 2017). Un document a été préparé avec l'aide de Kate Lannan, faisant une *proposition pour un éventuel travail futur sur les questions transfrontalières liées à la vente judiciaire de navires*, basée sur le matériel qui avait été utilisé pour les approches de l'OMI et de la HCCH.

Alexander von Ziegler a assisté à la réunion de la Commission. La Commission a remercié le CMI pour sa proposition et a décidé de ne pas renvoyer la proposition à un groupe de travail pour le moment, mais il a été convenu que la *CNUDCI, par l'intermédiaire de son secrétariat, soutiendrait et participerait à un colloque qui serait organisé par le CMI afin de discuter et de faire avancer la proposition, et que la question serait réexaminée lors d'une session ultérieure.*

Le président a assisté à la 8ème conférence asiatique sur le droit maritime, les 29 et 30 septembre 2016 a Singapour et a évoqué l'histoire du CMI, le projet d'instrument sur les ventes judiciaires, les travaux du GTI sur la responsabilité pour saisie injustifiée, la conférence de New York 2016 qui s'est tenue quelques mois plus tôt, notamment les résultats concernant les règles d'York et d'Anvers et les travaux menés sur les navires sans équipage et la cybercriminalité.

45. Séminaire, Bristol Palace Hotel, Gênes, Italie 78 septembre 2017

Cet événement a vu le jour sur une suggestion émanant de John Hare, qui y voyait une excellente occasion de rendre hommage à Francesco Berlingieri dans sa ville natale.

Comme l'ont noté John Hare et Giorgio Berlingieri dans les notes de programme : c'était la troisième fois qu'une réunion de l'Assemblée se tenait dans cette ville merveilleuse, la première en 1925 et la seconde en 1992 ; la première était présidée par un autre Francesco Berlingieri, le grand-père de l'homme qui était honoré à cette occasion ; un autre Giorgio Berlingieri, le grand-père du président de l'association italienne qui organisait cet événement, était également présent à cette première réunion de l'Assemblée à Gênes ! Le choix de Gênes, à cette époque, répondait à une bonne inspiration. Francesco Berlingieri était en bonne santé et, à 96 ans, il a pris la parole au début de la réunion[128].

La plupart des délégués ont séjourné à l'élégant Bristol Palace Hotel. Il y avait 227 délégués et 38 accompagnateurs. Comme on pouvait s'y attendre de la part de l'Association de droit maritime italienne, ce séminaire a été superbement organisé et, bien qu'il ne se soit déroulé que sur deux jours, les délégués ont eu droit à des réunions et à des événements sociaux dans les bâtiments et les lieux les plus splendides.

Le Séminaire s'est déroulé dans le magnifique *Palazzo Ducale – Sala del Maggior Consiglio (Salle du Grand Conseil)*, un lieu inspirant pour un tel événement, et l'Assemblée s'est tenue dans le Palazzo della Borsa (l'ancien bâtiment de la Bourse). Les événements sociaux prévoyaient une cérémonie de bienvenue pour les délégués et leurs accompagnateurs à l'Aquarium de Gênes et le dîner de gala pour tous les délégués à la Villa Lo Zerbino, qui s'est déroulé en plein air dans le parc de cette antique villa génoise magnifiquement conservée, construite à la fin du XVIe siècle, dans la chaleur d'une soirée italienne de septembre.

Un petit-déjeuner a également été offert aux 33 présidents des Associations de

---

128 Bulletin d'information du CMI n° 2, 2018, qui comprend également un hommage de Luis Cova Arria.

droit maritime ou à leurs représentants qui étaient présents. Avant le Séminaire et l'Assemblée, un certain nombre de GTI se sont réunis.

Dans son discours d'ouverture, Giorgio Berlingieri, Président de l'Association de droit maritime italienne, poste auquel il a été nommé en 2005, a rappelé aux délégués qu'un séminaire avait eu lieu à Gênes en 2010 à l'occasion de la présentation des Essais en l'honneur de Francesco Berlingieri, Président *ad Honorem*, auquel avaient participé Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart et Jan Ramberg parmi beaucoup d'autres, et qui s'était également tenu dans le magnifique bâtiment médiéval de l'ancien palais de la Bourse, où la réunion de l'Assemblée du CMI aurait lieu cet après-midi-là.

Dans son discours d'ouverture, le président a rendu hommage à Francesco, décrivant certaines de ses nombreuses réalisations et caractéristiques, et lui a remis un plateau en argent portant l'inscription suivante : *Francesco Berlingieri. Membre du Conseil exécutif depuis 1972, président de 1976 à 1991, président ad honorem depuis 1991. En reconnaissance et gratitude pour son service et son dévouement au CMI.* Les notes d'ouverture du président sont publiées sous forme de mémorandum dans l'annuaire du CMI[129]. Elles évoquaient essentiellement sa carrière navale, son engagement à l'occasion de la collision entre l'*Andrea Doria* et le *Stockholm* au large de Nantucket, en juillet 1956, sa présidence de l'Association de droit maritime italienne, sa présidence du CMI de 1976 à 1991, les distinctions qui lui ont été décernées par le CMI en tant que président *ad honorem* et par l'Empire britannique (OBE), ainsi que de nombreux diplômes d'institutions académiques en Italie et dans le monde. Il n'était bien sûr pas le premier Berlingieri à être engagé dans les affaires du CMI, qui avaient commencé dès 1900, puisqu'un jeune avocat maritime, Francesco Berlingieri, originaire de Gênes, assistait à la conférence du CMI à Paris en 1900. L'engagement de Francesco s'est poursuivi longtemps après la fin de son rôle de président et il a été extrêmement actif dans les négociations qui ont abouti à la conclusion des règles de Rotterdam.

Francesco Berlingieri s'est ensuite adressé aux délégués et a rappelé comment il est devenu président du CMI, en succédant à Albert Lilar. Au cours de la réunion de Gênes, Francesco a assisté aux réunions du Conseil exécutif et de l'Assemblée, ainsi qu'au dîner de gala.

Lors de la réunion de Gênes, Giorgio Berlingieri a transmis à Taco Van der Valk le rôle de rédacteur en chef des publications que la famille Berlingieri a assumé pendant de nombreuses années, tandis que John Hare a confié à Rosalie Balkin le poste de secrétaire général, comme il l'avait annoncé à New York. À

129 Annuaire du CMI 2017-2018.

l'issue de la réunion de l'Assemblée, John Hare s'est vu remettre une statuette de la Lanterne de Gênes, John étant un passionné de phares nautiques. La réunion de Gênes a permis de mener à bien de nombreuses choses et a été appréciée par tous ceux qui y ont participé, mais pour certains, ce fut une réunion plutôt douce-amère, puisqu'elle fut ensuite marquée par le décès de Francesco, en 2018.

Les séminaires se sont déroulés dans le magnifique Palazzo Ducale, dans lequel Ann Fenech est restée presque sans voix lorsqu'elle s'est levée pour faire une présentation sur les sûretés financières sur les navires, tant elle s'est montrée impressionnée par l'environnement dans lequel se tenait son discours. Mans Jacobsson a fait une présentation sur l'*Importance du Torrey Canyon – 50 ans après*[130], personne n'étant mieux placé pour décrire cette importance que l'ancien directeur du FIPOL et membre du Conseil exécutif du CMI pendant deux mandats. La deuxième session, intitulée *OW Bunker Solutions nationales à l'effondrement global*, comprenait un exposé, présenté avec son panache et ses habituelles vertus intellectuelles, par le professeur Martin Davies de l'université de Tulane : *Une analyse comparative et les réponses nationales à l'effondrement financier d'OW Bunker* [131]. Cette session a été suivie de la session sur les *Pratiques en matière de sûreté financière sur les navires* et d'une présentation par Ann Fenech, qui a fait *Le point sur les travaux du GTI sur les pratiques en matière de sûretés financières sur les navires*[132]*;* la question des *activités offshore* a été abordée lors de la session suivante du colloque, à l'occasion d'une communication de Lorenzo Schiano di Pepe, qui a traité de la question *Des installations offshore et de la responsabilité qui en découle*, avec une référence toute particulière à la position en droit européen et au rôle de la directive 2013/30/UE sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières offshore. Sur le thème de *L'insolvabilité transfrontalière de la faillite de Hanjin*, des communications ont été présentées par Sarah Derrington et Maurizio Dardani[133].

Lors de la dernière session, une matière qui est très pertinente en ce qui concerne les eaux qui entourent l'Italie, hier et aujourd'hui, a été abordée par Valeria Eboli, qui a présenté une mise à jour de *La perspective italienne sur les problèmes juridiques découlant de l'immigration des réfugiés, du sauvetage et des pertes en mer*[134].

---

130 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 188-196.

131 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 198-207.

132 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 208-219.

133 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 220-231 Maurizio Dardani "Développements récents du droit européen en matière de droit de l'insolvabilité, le traitement des droits réels : un mariage difficile".

134 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 232-256.

Cette réunion a permis de dégager un excédent d'environ 19.000 euros, grâce aux contributions considérables des sponsors, qui se sont élevées à 30.000 euros.

46. Réunion de l'Assemblée, Gênes, 8 septembre 2017

Bill Birch Reynardson

Ce fut avec la plus grande tristesse que de nombreux membres de la famille du CMI a appris le décès de Bill Birch Reynardson, le 4 juillet 2017, peu avant la réunion de Gênes. Son influence sur le CMI pendant de nombreuses années, depuis au moins les années 1960, a été très profonde. Il a encouragé Patrick Griggs dans son ascension vers la présidence du CMI et a participé de manière significative à la préparation et à la rédaction d'importants travaux du CMI à cette époque, notamment de ce qui est devenu la Convention de 1969 sur la responsabilité civile à la suite de la catastrophe du *Torrey Canyon* en 1967 (elle a été rédigée pour la première fois sur la table de sa cuisine). Il s'est rendu en Australie et a fait une présentation sur le CMI lors de la conférence annuelle de l'Association de droit maritime d'Australie et Nouvelle-Zélande en 1983 à Sydney. Le document qu'il a présenté est publié sur le site du CMI. Comme son ami, Francesco Berlingieri, il a été un grand ambassadeur du CMI.

On a évoqué sa mémoire au début de la réunion de l'Assemblée. Comme Patrick Griggs l'a rappelé aux délégués dans son hommage, il avait été nommé au Bureau permanent du CMI en 1970 et a continué à siéger au Conseil exécutif lorsque celui-ci a été créé. Il a été élu vice-président en 1978 et, en 1996, il a été élu en qualité de premier membre Honoris Causa du CMI, en reconnaissance des services exceptionnels qu'il a rendus à cette institution. Il a assisté aux réunions du CMI depuis 1954, a été associé principal chez Thomas R Miller de 1991 à 1998, ainsi que secrétaire/trésorier de l'Association de droit maritime britannique pendant plusieurs années. Patrick Griggs a déclaré dans ses notes d'ouverture : Si quelqu'un, à l'avenir, écrit une histoire du CMI, je suis sûr que la contribution de ces deux personnes (Francesco Berlingieri et Bill Birch Reynardson), à la fois individuellement et conjointement, sera considérée comme essentielle à la survie du CMI au XXI^{e} siècle. On se souviendra également de Bill pour avoir créé le CMI Charitable Trust en 1985, à une époque où il était en mesure de faire le tour de ses nombreux contacts dans différentes villes et d'obtenir de la part de ceux-ci des contributions au fonds qui prospère encore aujourd'hui. Il a été fait commandeur de l'Empire britannique (CBE) pour services rendus à l'unification du droit maritime international et a également reçu un doctorat honorifique à l'IMLI, en reconnaissance de son grand soutien à cette organisation. Il a été nommé High Sheriff d'Oxfordshire en 1974, un rôle que cinq générations successives de la famille Birch Reynardson ont contribué à

exercer. Patrick Griggs a conclu qu'il avait la capacité de faire avancer les choses – non pas, peut-être, toujours de la manière la plus conventionnelle – mais il avait la capacité de persuader les gens que ce qu'il pensait être la voie à suivre était, en effet, la bonne voie ! Le CMI doit beaucoup à Bill[135].

Bent Nielsen

Un aspect agréable de la réunion de l'Assemblée a été de pouvoir rendre un hommage particulier à Bent Nielsen, qui a été élu membre honoris causa pour les services qu'il a rendus au CMI pendant tant d'années, en particulier dans le domaine de la réforme des règles d'York et d'Anvers mais aussi en tant que Président du Comité des candidatures de 2004 à 2013. Il a participé aux réunions du CMI depuis les années 1970 et a été le rapporteur du Sous-comité international sur la Convention sur l'assistance en mer, qui a été achevée lors de la conférence du CMI de 1981, à Montréal. Il a ensuite, sous la présidence de David Taylor, été membre du GTI qui a produit les Règles d'York et d'Anvers (Sydney) de 1994, puis a présidé le GTI qui a formulé les Règles de Vancouver en 2004, avant d'assumer la tâche de présider le GTI des Règles d'York et d'Anvers au cours de la Conférence de Pékin, en 2012, destiné à poursuivre le travail sur les Règles d'York et d'Anvers qui ont abouti aux Règles d'York et d'Anvers de 2016. Il a également été le rapporteur au nom du CMI auprès du Comité juridique de l'OMI sur la matière liée à l'enlèvement des épaves, après avoir consulté les membres du CMI sur leur droit national relatif à ce sujet. Depuis 2005, il est chargé de cours à l'IMLI de Malte, où sa matière principale est l'avarie commune. Comme Patrick Griggs l'a dit à l'Assemblée de Gênes, il a réellement rendu des services exceptionnels et mérité d'être nommé membre Honoris Causa. Cette proposition a été chaleureusement approuvée par l'Assemblée.

47. Colloque, La Valette, Malte, Ventes judiciaires, 27 février 2018

Un colloque a été organisé dans des délais très brefs par l'Association de droit maritime de Malte, sous la direction de son infatigable présidente, Ann Fenech, destiné à se tenir à La Valette en février 2018. Il a été extrêmement réussi et bien suivi, notamment par les étudiants du monde entier qui fréquentaient l'IMLI, ainsi que par les représentants de nombreuses organisations impliquées dans la communauté maritime, tant au niveau international qu'à Malte, qui n'avaient pas

135 Patrick Griggs a examiné ces aspects et d'autres de la participation de Bill Birch Reynardson au CMI dans le bulletin d'information CMI n° 1 de janvier 2018. Son fils Tom a également rédigé un merveilleux récit de la vie de son père, qui figure dans l'annuaire 2017-2018 du CMI.

encore participé au projet de ventes judiciaires du CMI, notamment le BIMCO, l'ITF, le FONASBA et les financiers qui ont été unanimes dans leur soutien au projet.

Lors de ce Colloque mis en place un peu à la hâte mais superbement organisé et très fréquenté, qui s'est déroulé sur une demi-journée, les présentations suivantes ont eu lieu : Une allocution de bienvenue (pages 330-331) par la présidente de l'association de Malte, Ann Fenech, dans laquelle elle a souhaité la bienvenue au Juge en chef de Malte et au ministre des Transports. Elle a fait remarquer que ce séminaire avait attiré 180 participants. Ceux-ci sont formés d'armateurs, financiers, équipages, autorités portuaires, prestataires de services et délégués de 50 pays, dont des étudiants de l'IMLI et Ryan Harrington de la CNUDCI, dont l'aide s'est avérée fort précieuse dans l'organisation du Colloque.

Un discours d'ouverture a été prononcé par le président du CMI[136], qui a fait un bref historique des travaux du CMI et a évoqué la décision prise lors de la réunion de l'assemblée générale de la CNUDCI en juillet 2017. Il a fait référence au document écrit qui a été fourni aux délégués et qui comprend une brochure du CMI (suggérée pour la première fois lors de la réunion sur l'avenir du CMI en 1997). Les conditions préalables essentielles d'une vente judiciaire et la façon dont elles sont devenues un problème dans la communauté maritime internationale ont été expliquées. Le deuxième document qui avait été mis à la disposition des délégués était une série d'extraits de prononcés judiciaires de tout premier plan, rendus dans le monde entier et soulevant des préoccupations quant au manque de courtoisie dans les ventes judiciaires menées au niveau international. Un troisième document fourni aux délégués était un résumé de 12 cas, illustrant au mieux ces difficultés. Le président a souligné l'identité des principales parties prenantes aux ventes judiciaires, l'objectif principal d'une vente judiciaire, qui est d'obtenir le meilleur prix de vente possible, et le contenu du projet d'instrument du CMI, comme la nécessité de notifier une vente judiciaire aux personnes concernées, le fait que la vente entraîne l'extinction de toutes les charges antérieures sur le navire, la délivrance d'un certificat par l'État qui vend le navire, visant à confirmer que la vente a été effectuée conformément à ses propres procédures, et le fait que, sur présentation d'un certificat de vente, l'État du pavillon devra effacer l'enregistrement antérieur. La dernière pièce jointe était un article d'un universitaire néo-zélandais demandant à ses lecteurs d'imaginer le scénario dans lequel ils achètent un navire à la suite d'une vente judiciaire et où l'État du pavillon refuse d'effacer le navire de ses registres, ou encore d'imaginer que s'ils étaient le créancier hypothécaire du navire et

136 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 332-337.

découvraient par hasard qu'un tribunal d'une juridiction étrangère avait vendu ce navire sans préavis, ils seraient naturellement fort inquiets.

Les discours d'ouverture, le programme de la réunion et les documents préparés pour celle-ci, ainsi que le projet d'instrument du CMI, figurent dans l'annuaire du CMI[137]. Le CMI a ensuite préparé un Rapport du Colloque, avec l'assistance de la CNUDCI (Ryan Harrington) pour la 51ème session de la Commission à New York, 25 juin 13 juillet 2018. La présidente, Ann Fenech et Alexander Von Ziegler ont assisté à cette réunion et, grâce au travail préparatoire effectué par un certain nombre d'associations de droit maritime avec leurs représentants gouvernementaux, le CMI a été soutenu par de nombreuses délégations et la CNUDCI a dûment ajouté le projet à son programme de travail.

Le rapport figure également dans l'annuaire du CMI[138]. On trouvera également un rapport portant sur le colloque et la réunion à la CNUDCI à New York dans le bulletin d'information CMI[139].

48. Visite de l'IMLI

À l'occasion du Colloque de La Valette, un certain nombre de Conseillers exécutifs du CMI, dont la Présidente, Ann Fenech, Alexander Von Ziegler, Luc Grellet et Giorgio Berlingieri, ont rendu visite à l'IMLI et rencontré les étudiants et le Professeur David Attard, une réunion à l'occasion de laquelle est apparu évident le lien étroit existant entre le CMI et l'IMLI, entretenu par les nombreux membres de la famille du CMI qui y donnent régulièrement des conférences, comme Patrick Griggs, Bent Nielsen, le professeur Francis Reynolds, Frank Wiswall et, plus récemment, Andrew Taylor et, dans le passé, Bill Birch Reynardson et Francesco Berlingieri, entre autres. Un compte-rendu de cette réunion est publié dans le Bulletin d'information[140].

49. Réunion de l'Assemblée à Londres en novembre 2018

Cette réunion a eu lieu dans le bâtiment de l'OMI et, à l'occasion d'événements commémoratifs, le CMI a rappelé le décès de Francesco Berlingieri, Jan Ramberg et Jose Ray, dont la nouvelle a été reçue avec une très grande tristesse.

---

137 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 329-358.
138 Annuaire du CMI 2017-2018 pages 359 -364.
139 Bulletin d'information du CMI n° 2 2018.
140 Bulletin d'information du CMI n° 2, 2018.

Francesco Berlingieri

Lors de ses funérailles, un hommage floral avait été envoyé au nom du CMI. En l'honneur de Francesco, le CMI a inauguré une conférence commémorative occasionnelle, qui aura lieu lors des événements du CMI. Après le discours d'ouverture de bienvenue de Lord Phillips, le président de l'Association de droit maritime britannique, la réunion s'est poursuivie avant la réunion de l'Assemblée avec la conférence inaugurale en l'honneur de Francesco Berlingieri, donnée par Sir Bernard Eder, Conseiller de la Reine, *Navires sans pilote : les défis à venir.* Patrick Griggs a ensuite retracé l'extraordinaire histoire de l'implication de la famille Berlingieri dans le CMI, qui s'étend sur quatre générations, et a rendu hommage au travail de pionnier de Francesco, notamment sur la Convention de 1989 sur l'assistance, la Convention SNPD de 1996, la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, la révision des Règles d'York et d'Anvers, la Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires et l'élaboration des Règles de Rotterdam, ainsi que sa présidence de 1976 à 1991, période au cours de laquelle le CMI s'est rapproché des organes de l'ONU, devenus de plus en plus énergiques, et a contribué à assouvir la soif de connaissance du droit maritime international dans une Chine renaissante. C'était un géant du CMI. Les travaux préparatoires qu'il a réalisés et tous ses écrits perdureront pendant des générations. Sa mémoire sera vénérée dans les années à venir par tous ceux qui l'ont connu. Un hommage particulier lui avait été rendu en personne lors de l'ouverture du séminaire de Gênes, qui est reproduit au début de l'Annuaire du CMI 2017-2018.

50. Rapport du groupe de travail

Suite à une suggestion faite par le président de l'Association de droit maritime des États-Unis lors de la conférence de Pékin, un comité *ad hoc* chargé d'examiner et de recueillir l'avis des députés sur toutes les questions relatives à la gestion et au fonctionnement du CMI a été convoqué par le nouveau président Stuart Hetherington et présidé par Liz Burrell, qui avait déjà joué un rôle similaire pour l'Association de droit maritime des États-Unis. Malheureusement, ce n'est qu'en 2018 qu'une task force, un groupe ayant été constitué sous la présidence de Stephen Knudtzon de l'Association de droit maritime norvégienne, a conclu les travaux de ce comité.

Ce qui suit est un résumé de l'excellent rapport, daté du 23 octobre 2018 de la task force, qui a été présenté lors de la réunion de l'Assemblée à Londres, le 9 novembre 2018, qui reste à l'heure actuelle à l'étude par le Conseil exécutif.

51. Résumé du rapport sur l'avenir du CMI

Le rapport sur l'avenir du CMI (le Rapport) a fait l'objet d'une présentation par le président du groupe de travail, Stephen Knudtzon, le 9 novembre 2018, lors de la réunion.

Le groupe de travail a abordé les grands thèmes suivants : CMI : les questions de gouvernance ; la relation du CMI avec les députés ; l'organisation des activités du CMI telles que les conférences et les réunions ; le produit du travail du CMI ; la relation du CMI avec d'autres organisations ; le site web et les publications du CMI ; les Jeunes CMI et les questions financières.

1. Gouvernance

La task force a posé la question de savoir si l'EXCO n'avait pas trop de membres et s'il ne serait pas plus productif s'il était plus petit. Elle a également réitéré la nécessité d'une bonne répartition géographique de ses membres. Le rapport note que le CMI reste eurocentrique et manque de diversité au sein de l'EXCO, malgré toutes les tentatives ayant été faites pour corriger ces problèmes. Il a demandé si des Sous-Comités pouvaient être créés au sein de l'EXCO et si les mandats des membres de l'EXCO devaient être limités à deux et les mandats individuels à trois ans. (Ces derniers ont déjà été réduits de 4 à 3 ans). Il s'est également demandé si le Comité des candidatures ne devrait pas prendre une décision lorsque plus d'un candidat est proposé pour un même poste.

Le groupe de travail a suggéré qu'une petite somme soit versée à un député retraité pour l'aider à gérer le CMI.

En ce qui concerne la composition des GTI, elle a suggéré que les députés pourraient être davantage consultés sur leur composition.

Le groupe de travail s'est demandé si les membres titulaires ne devraient pas payer une cotisation nominale pour conserver leur statut de membre une fois qu'ils ont pris leur retraite, afin que les personnes qui ne sont plus intéressées par le travail du CMI cessent d'être des membres titulaires. Il a soutenu la poursuite de relations étroites entre le CMI et l'IMLI.

En ce qui concerne les questions financières, le rapport du groupe de travail contient de nombreuses informations sur les revenus et les dépenses du CMI. Il fait référence au Charitable Trust et à la Fondation Albert Lilar et suggère que le Charitable Trust soit davantage consacré à la recherche, à l'enseignement et à l'édition et que les actifs du CMI soient utilisés pour l'administration du travail quotidien et annuel du CMI lui-même. La recommandation du groupe de travail à ce sujet concernait l'engagement éventuel d'un employé ou d'un sous-traitant afin de prendre en charge les questions administratives, mais aussi le fait que tous les outils numériques nécessaires devraient être fournis par le CMI à ces personnes.

2. Les relations du CMI avec les Associations nationales de droit maritime (MLAs en anglais)

Le rapport fait état d'une vaste gamme de professions qui pourraient être attirées par les Associations nationales de droit maritime: juristes universitaires travaillant dans des universités, juges, juristes maritimes praticiens travaillant dans des cabinets d'avocats ou dans leurs propres bureaux en qualité de conseillers juridiques de compagnies maritimes, juristes dans des départements des compagnies d'assurance sur corps, clubs d'assurance de protection et d'indemnisation; risque de guerre et fret, défense et surestarie, juristes dans des associations nationales d'armateurs, juristes travaillant dans des banques et autres institutions financières, juristes dans des sociétés de classification: DMVGL, Lloyds, Bureau Veritas ; ABS, etc., arbitres maritimes, avocats dans des bureaux gouvernementaux et des organisations intergouvernementales comme l'OMI, le FIPOL et l'UE, avocats dans des organisations non gouvernementales, telles que BIMCO, Intertanko, Intercargo, IG (P&I), IACS, ICS, IUMI, OCIMF et ECSA.

Sous la rubrique *Communication et transparence*, la task force a noté que les médias sociaux offrent de nouvelles possibilités de communication, mais qu'il n'était pas de son ressort d'examiner cet aspect en détail. En ce qui concerne la transparence, c'est en réalité en ce qui concerne les nominations des GTI que le groupe de travail a estimé qu'il pourrait y avoir une plus grande transparence et une approche plus structurée impliquant les députés.

En ce qui concerne la mise en place d'une compréhension et de relations entre le CMI et les membres individuels des associations nationales de droit maritime, il a été suggéré que le CMI établisse un protocole pour que celles-ci distribuent les publications du CMI à leurs membres et nomment une personne au sein des associations nationales de droit maritime, chargée de devenir le principal point de contact avec le CMI, afin qu'il y ait un plus grand partage des informations du CMI entre les différents membres.

Le protocole devrait également renforcer la nécessité pour les associations nationales de droit maritime de signaler les changements de leurs fonctionnaires dès qu'ils ont lieu afin que le site web du CMI puisse être mis à jour.

3. L'organisation des activités du CMI telles que les conférences et les réunions

Dans cette section du rapport, un certain nombre de suggestions ont été faites, notamment :

1. Les réunions du CMI ne doivent pas durer plus de 2 à 3 jours (à l'exclusion des journées d'Exco et de l'Assemblée)
2. Le dîner officiel a lieu l'avant-dernier jour du programme de fond, afin de permettre aux délégués de rentrer chez eux une fois celui-ci terminé.

3. Le programme doit être aussi souple que possible, pour pouvoir tenir compte de ces priorités contradictoires. Le programme social pourrait donc, par exemple, se situer au début ou à la fin de la conférence. Il n'est pas possible d'organiser plus d'une "grande" réunion par an (la réunion annuelle), sauf lorsqu'une matière unique est choisie et qu'une réunion *ad hoc* peut être organisée (par exemple, la réunion de Malte pour les ventes judiciaires).
4. Le groupe de travail reconnaît la nécessité d'un contenu local substantiel dans le programme, mais il devrait y avoir un équilibre par rapport aux matières présentant un intérêt international et par rapport aux intervenants d'autres parties du monde.
5. Chercher à identifier les questions internationales "brûlantes" à discuter, chercher à identifier de nouvelles matières ou des matières pertinentes.
6. Accorder à un plus grand nombre de participants l'occasion de s'exprimer, avec des présentations plus courtes et des discussions de groupe.
7. Améliorer la participation des jeunes.
8. Il convient d'encourager les réunions régionales telles que la péninsule ibérique (Espagne et Portugal), la Méditerranée (Italie et Croatie) et l'Europe du Nord (Pays-Bas, Allemagne et Scandinavie). Cela devrait aussi être encouragé ailleurs.
9. D'autres organisations pourraient être invitées à présenter des sujets d'intérêt général, par exemple le BIMCO ou des représentants de l'UE.
10. Veiller à ce que des crédits pour le temps de formation soient fournis, comme l'exigent les associations d'avocats des différents pays.
11. La réunion de l'Assemblée ne doit pas avoir lieu en même temps que les sessions pour les Jeunes avocats.
12. Utiliser des présentations interactives, des jeux-concours, Kahoot.it et des applications de conférence.

4. Le produit du travail du CMI

Le groupe de travail a suggéré que le CMI prépare des directives sur la méthodologie à utiliser dans le travail des GTI, la sélection des membres et les projets à entreprendre. Des suggestions ont été faites en ce qui concerne la composition des comités et la préparation d'un "guide sur le format", afin que les nouveaux arrivants comprennent mieux leur fonctionnement. On a suggéré qu'il pourrait être indiqué de produire une vidéo d'animation, un PowerPoint ou un dépliant à publier sur le site web, concernant les objectifs fondamentaux du CMI et la manière dont il travaille pour les atteindre. En ce qui concerne le produit du travail du CMI, le rapport suggère que le CMI devrait faire preuve de prudence dans la rédaction de nouvelles conventions mais devrait continuer à

travailler sur des sujets de droit souple que le groupe de travail considère comme plus efficaces. Il a souligné comme un bon exemple le travail du GTI aux prises avec la *définition de navire.*

Le rapport suggère également que le CMI continue à encourager les députés à faire pression sur leur gouvernement pour la ratification des conventions.

En ce qui concerne les questionnaires du CMI qui sont soumis aux députés, le rapport suggère ce qui suit :

- Le CMI devrait préparer un protocole pour aider les députés à se préparer à répondre aux questionnaires.
- Les questionnaires ne doivent pas être trop foisonnants ou trop denses.
- Les députés doivent être encouragés à mettre en place des comités (comprenant des représentants des Jeunes avocats – voir ci-dessous la section 7) pour préparer les réponses.

5. Les relations du CMI avec d'autres organisations

Le Rapport note également la variété des organisations gouvernementales internationales avec lesquelles le CMI devrait s'engager :

- OMI – toutes les exigences réglementaires pour les navires telles que SOLAS et MARPOL
- ONU – par exemple, en ce qui concerne la CNUDM, le FIPOL – produit des lignes directrices pour l'indemnisation à la suite de déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes
- CNUDCI – par exemple, en ce qui concerne les "Règles de Rotterdam"
- UNIDROIT
- OMC
- OIT – produire un environnement de travail et des conditions d'emploi pour les gens de mer
- UE – Direction Générale Transport – Navigation et environnement, AESM, DG MARE
- Ministères et annuaires maritimes de divers pays par exemple, la MSA (Maritime Shipping Authority) à Singapour et la FMC (Federal Maritime Commission) aux États-Unis
- CNUCED
- HCCH la Conférence de La Haye

Il énumère également une série d'organisations internationales avec lesquelles le CMI devrait s'engager :

- IACS Association internationale des sociétés de classification
- ICS Chambre internationale de la marine marchande (le forum de l'association des armateurs)
- Intertanko – représentant les propriétaires de navires-citernes

- Intercargo – représentant les propriétaires de navires à cargaison sèche
- Groupe international des clubs d'assurance de protection et d'indemnisation
- IUMI – Union internationale des assureurs maritimes
- FONASBA – représentant les courtiers maritimes
- BIMCO – la plus grande association internationale de transport maritime au monde, avec environ 2.000 membres dans plus de 120 pays, dont des armateurs, des opérateurs, des gestionnaires, des courtiers et des agents
- NSA – Association norvégienne des courtiers maritimes
- ISU – International Salvage Union
- ITF – Fédération internationale des transports et autres organisations de marins
- CEFOR – représentant les assureurs maritimes nordiques.

6. Le site web et les publications du CMI

Le groupe de travail a noté l'importance des questions de cybercriminalité et des lois sur la protection des données, mais il a fait des suggestions quant aux utilisations supplémentaires possibles du site web, notamment la publication de l'état des conventions. Il faut faire remarquer que cela a déjà été appliqué et que cela figure maintenant sur le site web.

Il a également suggéré, en ce qui concerne le site web, d'améliorer les liens vers d'autres organisations par le biais d'hyperliens, comme les universités et les publications telles que Lloyds List, Tradewinds, BIMCO, le comité juridique de l'OMI, les universités, etc., si cela peut être réalisé. Le groupe de travail a également suggéré d'exploiter une utilisation interactive du site web et d'utiliser davantage LinkedIn.

La task force a fait référence à la publication/brochure qui a été produite pour *vendre* le CMI à un public plus large et qui a été préparée pour la réunion sur la vente judiciaire à Malte et la réunion de la CNUDCI, où elle a été persuadée d'aborder la matière des ventes judiciaires.

Il n'a pas été fait référence à la réédition de l'Annuaire du CMI (qui est imminente) mais on a encouragé la promotion des textes officiels sur les Conventions maritimes.

7. Jeunes CMI

Le rapport présente des exemples de travaux réalisés dans des pays où les membres du groupe de travail ont été impliqués, à savoir la Norvège, l'Espagne et l'Irlande, pour atteindre les jeunes avocats et obtenir leur participation.

Les jeunes membres norvégiens, par exemple, présentent une organisation possédant un conseil d'administration distinct et ils organisent au moins une des

quatre réunions de l'Association de droit maritime par an et ont un représentant au conseil d'administration de cette même association.

En Espagne, les jeunes avocats sont impliqués dans :

- les réponses aux questionnaires du CMI, des bourses sont disponibles
- depuis 2017, une simulation d'arbitrage d'étudiants universitaires est inclus dans le Congrès annuel,
- ils se voient proposer des cotisations moins élevées
- les étudiants de la maîtrise en droit maritime peuvent assister aux congrès à des tarifs très bas
- LinkedIn news, afin que les jeunes non membres puissent suivre les activités de l'Association de droit maritime espagnole
- actuellement, l'Association de droit maritime espagnole analyse de quelle manière on peut encourager les relations avec les autres associations de droit maritime méditerranéennes et les jeunes avocats portugais

En Irlande, les jeunes avocats ont été de plus en plus actifs dans l'organisation de conférences du soir et d'un bulletin d'information.

Le groupe de travail a énuméré les mesures suivantes, que le CMI pourrait adopter à l'égard des jeunes avocats :

- les encourager à participer aux réunions,
- les encourager à faire des présentations et à participer aux GTI,
- participation aux réponses aux questionnaires au sein des Associations de droit maritime,
- s'assurer que les jeunes membres des associations de droit maritime sont bien au courant des activités du CMI,
- comprendre de quelle manière les milléniaux et les autres jeunes générations utilisent les réseaux sociaux et mettre à jour le site web du CMI pour utiliser les outils de réseaux sociaux afin d'obtenir une plus grande visibilité à l'égard des jeunes générations, y compris enquêter sur le fait de savoir si le développement d'une application est faisable et utile,
- le CMI pourrait envisager de soutenir des réunions régionales limitées des jeunes membres du CMI afin de permettre aux jeunes avocats de développer leur propre dynamique,
- par l'intermédiaire des associations de droit maritime, le CMI devrait envisager d'établir des contacts avec les universités qui proposent des programmes de mastères très renommés en matière de transport maritime et de droit maritime, afin que les étudiants et les chercheurs puissent prendre connaissance des activités du CMI.

Le groupe de travail s'est également demandé si l'âge du Jeune CMI devait passer de 30 à 35 ou 40 ans. Il n'est pas parvenu à une conclusion sur cette question. (Il est à noter que l'âge est de 40 ans depuis quelques années).

8. Questions financières

Il peut sembler étrange que ce sujet soit là pour conclure ce résumé, bien qu'il s'agisse de la base sur laquelle le CMI peut fonctionner et que le groupe de travail ait produit beaucoup d'informations utiles sur les revenus et les dépenses, les réserves, la politique d'investissement et la rémunération de certains responsables. Il recommande toutefois d'envisager de verser une somme modeste à un juriste maritime à la retraite pour qu'il soit chargé de préparer les documents à envoyer aux députés (pour qu'ils soient distribués à leurs membres), aux GTI, aux comités, de traiter les points de l'ordre du jour, les rappels, les questionnaires, le site web, les publications, les réseaux sociaux, plutôt que de laisser cette tâche aux bénévoles, et de veiller à ce que cette personne et le secrétaire général et l'administrateur disposent de tout le matériel technique/numérique nécessaire en vue d'améliorer les capacités du CMI en matière de communication.

52. Développements à la CNUDCI sur le projet de vente judiciaire de navires en 2019

La 35ème session du Groupe de travail VI de la CNUDCI (et la première session des ventes judiciaires) a eu lieu à New York, entre le 12 et le 17 mai 2019. Les rapports de cette réunion et des réunions qui ont suivi sont publiés dans les bulletins d'information du CMI et la documentation est disponible sur les sites web de la CNUDCI et du CMI.

Comme Ann Fenech a eu l'occasion de le dire, la première réunion du groupe de travail VI de la CNUDCI sur les ventes judiciaires a été passionnante mais pleine de défis[141].

De nombreux délégués étatiques n'avaient pas de formation en droit maritime et les concepts qui sous-tendent les ventes judiciaires de navires étaient tout à fait nouveaux pour eux et ont dû être expliqués. Alexander von Ziegler leur a expliqué le projet d'instrument lors de cette première réunion. Même le rôle du CMI et son histoire ont dû être expliqués par Ann Fenech. Ann Fenech a très tôt fait preuve de ses qualités relationnelles, en faisant connaissance avec la présidente du groupe de travail VI, Beete Czerwenka, et avec Jose Angelo Estrella Faria, juriste principal et chef du service juridique du secrétariat de la CNUDCI, assisté des juristes Ryan Harrington et Alexander Kunzelmann. Elle a également assuré la liaison et établi une bonne relation avec le délégué de l'UE, qui n'était pas la même personne que celle qui avait assisté à la réunion

141 Bulletin d'information du CMI n° 1, août 2019.

de juin 2018 et qui avait exprimé l'opinion que ce travail n'était pas digne d'une convention et devait être considéré au mieux comme des lignes directrices. Heureusement, beaucoup de ceux qui avaient fait partie du GTI du CMI étaient des porte-parole ou des représentants des délégations nationales. Parmi les premiers, Alexander Von Ziegler (Suisse), Henry Li (Chine) et Tomotaka Fujita (Japon) étaient les principaux délégués de leur pays, tandis que Frank Nolan (États-Unis) et John O'Connor (Canada) prenaient fréquemment la parole au nom de leur délégation. Eduardo Albors (Espagne), Petar Kragic (Croatie) et Jan Erik Poetschke (Allemagne) faisaient également partie de leur délégation nationale. En outre, Peter Laurijssen (Belgique) a représenté l'ICS et le BIMCO. Le juge McKerracher, de la Cour fédérale d'Australie, a assisté à la première réunion à New York en tant que représentant de l'Association internationale des juges et le juge Brian McGovern d'Irlande a assisté à une autre. Le juge McKerracher a ensuite participé à d'autres réunions virtuelles. Leurs contributions ont été inestimables. Lorsque le COVID a frappé et que les réunions sont devenues virtuelles, il se révéla important pour le CMI et sa dirigeante, Ann Fenech, d'être en contact électronique avec le GTI et les délégations considérées comme utiles à la cause, et un grand groupe WhatsApp a été créé. En outre, avant chaque réunion, Ann Fenech a fait circuler des points de discussion dans le groupe, puis, un document décrit comme des Notes de réunion, présentant la position que le CMI défendrait lors des réunions à venir.

Lors de cette première réunion, il a été décidé de travailler à partir du projet d'instrument du CMI, ce qui a donné l'occasion à l'équipe du CMI d'expliquer la signification de chaque disposition et son lien avec les concepts du droit maritime, depuis les accords de financement, y compris les hypothèques et leur enregistrement, jusqu'aux privilèges et à la saisie des navires, les différents types d'affrètement qui existent et les droits qu'ils confèrent, et surtout les problèmes pratiques qui existent et la caractéristique essentielle d'une vente judiciaire pour fournir un titre indiscutable au navire, débarrassé de toute charge antérieure.

53. Colloque, Camino Real Polanco Hotel, Mexico, Mexique, 30 septembre au 2 octobre 2019

Le lieu était situé à une distance raisonnable du cœur de la ville de Mexico. La réception de bienvenue a eu lieu sur la terrasse de l'hôtel. Sur le plan social, le colloque a permis aux délégués de visiter les pyramides de Teotihuacan, classées par l'UNESCO, et de faire l'expérience d'une ancienne cérémonie aztèque, ainsi que de se déplacer sans difficulté dans la ville et les destinations touristiques environnantes. Le dîner de gala s'est déroulé à l'Hacienda de Los Morales, un lieu somptueux et délicieux pour une telle occasion, avec un décor en extérieur.

Plus de 230 délégués et accompagnateurs ont participé à cet événement très réussi. Les délégués ne se doutaient pas qu'il n'y en aurait pas d'autre avant trois ans, en raison de la pandémie de COVID qui allait apparaître plus tard dans l'année.

Des discours ont été prononcés à l'ouverture par le président du CMI, Chris Davis, le président de l'Association mexicaine de droit maritime, Ignacio Melo, et Hector Lopez Gutierrez, le coordinateur général des ports et de la marine marchande, parlant au nom du secrétaire du ministère des Communications et des Transports[142]. Ils ont été remplacés par Luis Cova Arria, qui a rendu un hommage émouvant à Francesco Berlingieri[143]. Parmi les sujets abordés lors du colloque, citons *L'industrie de l'énergie offshore 40 ans après* IXTOC I. Parmi les orateurs figuraient Frank Goynor de Gard, New York ; le juge Steven Rares de la Cour fédérale d'Australie : *Tracer une nouvelle voie – promouvoir l'élaboration d'une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages transfrontaliers résultant d'activités pétrolières et gazières offshore*[144]*;* Camila Mendes Vianna Cardoso du Brésil : *Secteur offshore brésilien*[145] ; le capitaine Francis Javier Fernandez Perroni, directeur général de la marine marchande et Rafael Murillo, ont discuté de la manière dont les changements technologiques et réglementaires ont affecté l'industrie du transport maritime et l'environnement au cours des 40 dernières années, ainsi que des réponses du gouvernement et des assureurs aux risques toujours plus importants associés au secteur de l'énergie offshore.

Une autre session, intitulée *Propositions pour une future unification du droit maritime* , consistait en une série de courtes présentations sur ce sujet par Ignacio Melo : *Uniformité du droit maritime du point de vue latino-américain*[146]*;* Eric van Hooydonk a fait une présentation sur la *Réaffirmation des principes de la Lex Maritima ;* et Jose Vicente Guzman *Une perspective latino-américaine*[147]*.*

Une autre session a été consacrée à la *Cybercriminalité et aux problèmes de couverture par assurance.* Au cours de cette session, des représentants de compagnies d'assurance maritime ont abordé les risques liés à la cybercriminalité dans le secteur du transport maritime d'aujourd'hui, ainsi que les questions de couverture associées à ceux qui sont exposés à ces risques. Celle-ci était présidée par Joe Grasso et Juan Carlos Merodio. Les orateurs étaient Shelley Chapelski, Boriana Farrar et Hernan Lopez Saavedra.

---

142 Annuaire du CMI 2019 pages 174-176.
143 Annuaire du CMI 2019 pages 177-184.
144 Annuaire du CMI 2019 pages 185-200.
145 Annuaire du CMI 2019 pages 201-215.
146 Annuaire du CMI 2019 pages 243-250.
147 Annuaire du CMI 2019 pages 251-263.

D'autres sujets contemporains ont été abordés : Les *femmes dans le monde maritime d'aujourd'hui*, qui a exploré le thème des femmes en tant que catalyseurs de changements positifs et l'influence qu'elles peuvent apporter au secteur maritime. Les présidentes étaient Ann Fenech et Liliana Monsalve. Les intervenants étaient Pamela Tansey, Katerina Perez, Despina Theodosiou et Elizabeth Jimenez ; *L'avenir des avocats maritimes* dans lequel les Jeunes CMI ont exploré les défis de la pratique future du droit maritime et les tendances qui se développent. Les présidents étaient Lawrence Teh et Robert Hoepel et les intervenants : Massimiliano Musi : *L'impact de Ross et de ses frères sur la profession d'avocat maritime* (où Ross est le logiciel Ross Intelligence)[148] ; Bernardo Melo : *Outils d'intelligence artificielle pour les enquêtes sur les accidents maritimes*[149] ; Javier Cardoso : *Contrats intelligents*[150] ; et Morgane Roussel : *L'impact des navires autonomes sur la profession d'avocat maritime*[151].

Mme Maja Radunović qui a remporté le prix CMI décerné par l'IMLI, a présenté une communication sur sa thèse intitulée *Privilèges maritimes dans les procédures de faillite : une analyse juridique de la nécessité d'harmoniser et de modifier la législation monténégrine*[152].

Deux autres sessions ont abordé le thème des *Conventions sur la responsabilité civile, fonds FIPOL et SNPD. Le temps est-il venu pour les gouvernements latino-américains de ratifier ces conventions ?* au cours desquelles sont intervenus Jose Maura, l'Administrateur du fonds FIPOL; Jan Der Boer : *Responsabilité civile et indemnisation de l'OMI : pourquoi de plus en plus de pays d'Amérique latine ils devraient adhérer au régime et le mettent en application*[153] ;David Baker et Kiran Khosla : *Pourquoi l'industrie du transport maritime estime que davantage de pays d'Amérique latine devraient adhérer au régime de responsabilité et d'indemnisation*[154] lors de la première session ; et lors de la seconde : Luiz Siano, Jose Manuel Zapico Mackay : *Responsabilité de la pollution marine par les hydrocarbures au Chili*[155] ; Javier Franco : *Est-il temps pour les gouvernements d'Amérique latine de ratifier les conventions internationales (CLC/Fonds/SNPD) ?*[156]; Jose Modesto Apolo : *Est-il temps pour les gouvernements d'Amérique latine de ratifier les*

148 Annuaire du CMI 2019 pages 224-228.
149 Annuaire du CMI 2019 pages 229-234.
150 Annuaire du CMI 2019 pages 235-238.
151 Annuaire du CMI 2019 pages 239-242.
152 Annuaire du CMI 2019 pages 216-223.
153 Annuaire du CMI 2019 pages 265-275.
154 Annuaire du CMI 2019 pages 276-278.
155 Annuaire du CMI 2019 pages 279-282.
156 Annuaire du CMI 2019 pages 283-284.

conventions internationales (CLC/Fonds/HNS) ?[157] ; Francisco Linares, Aurelio Fernandez Concheso, Capitaine Jose Luis Hernandez Abdalah : *Est-il temps pour les gouvernements d'Amérique latine de ratifier ces conventions internationales ? Perspective mexicaine*[158]*;* Diego Chami *: Conventions Responsabilité civile, FIPOL et SNPD Est-il temps pour les gouvernements d'Amérique latine de ratifier ces conventions internationales ? Perspective argentine*[159]*.*

54. 36ème session de la CNUDCI, Groupe de travail VI, Vienne, 18-22 novembre 2019 (Deuxième session Ventes judiciaires)

Cette réunion a été une fois de plus productive mais, sans que personne ne le sache, elle devait être la dernière pendant plus de deux ans, avant que les délégués puissent à nouveau se rencontrer en personne, en raison de l'apparition du COVID au début de l'an 2020.

Dans sa mise à jour publiée dans l'Annuaire du CMI 2020, Ann Fenech a évoqué le Colloque de Malte et la participation ultérieure à la CNUDCI à la mi-2018, puis la première session sur les ventes judiciaires, la 35ème session du Groupe de travail VI qui s'était déroulée du 13 au 17 mai 2019, la 36ème session qui avait eu lieu entre le 18 et le 22 novembre 2019, le renvoi pour cause de COVID de la 37ème session qui devait avoir lieu en avril 2020 à New York, qui s'est alors déroulée virtuellement entre le 14 et le 18 décembre 2020 et la 38ème session, qui a eu lieu entre le 19 et le 23 avril 2021 à New York, selon des modalités virtuelles. Le résultat de ces trois premières sessions a été représenté par trois révisions annotées du projet du CMI[160].

---

157 Annuaire du CMI 2019 pages 285-291.

158 Annuaire du CMI 2019 pages 294-296.

159 Annuaire du CMI 2019 pages 297-300.

160 Bulletin d'information du CMI n° 1 août 2019 ; Annuaire du CMI 2020 Mise à jour sur la vente judiciaire de navires par Ann Fenech (pages 176-180) ; Documents de l'Assemblée générale des Nations unies. Propositions du CMI et de la Suisse pour d'éventuels travaux futurs sur les questions transfrontalières liées à la vente judiciaire de navires (pages 181-191) ; Avant-projet d'instrument préparé par le CMI (pages 192-202) ; Rapport du Groupe de travail VI sur les travaux de sa trente-cinquième session (New York, 13 17 mai 2019) (pages 203-217) ; Première révision annotée du projet de Pékin (pages 218-238) ; Interaction entre un futur instrument sur la vente judiciaire de navires et certaines conventions de la HCCH (pages 239-247) ; Rapport du Groupe de travail VI sur les travaux de sa 36ème session (Vienne, 18 - 22 novembre 2019) (pages 248-262) ; Deuxième révision annotée du projet de Pékin (pages 263-282) ; Note accompagnant la deuxième révision du projet de Pékin (pages 283-290) ; Synthèse des commentaires soumis sur la deuxième révision du projet de Pékin (pages 291-305) ; Intervention du CMI à la 107ème session (LEG107) 1er décembre 2020 par Ann Fenech (pages 306-307) ; Rapport du Groupe de travail VI sur les travaux de sa 37ème session (Vienne, 14 18 décembre 2020) (pages 308-326).

Lors de la deuxième session, les délégués ont discuté du premier projet qui avait été produit à New York lors de la première réunion, en mai 2019. Les rapports de cette réunion font état de l'élargissement d'un certain nombre de délégations nationales pour inclure des représentants des registres de navires et des ministères de la justice, ce qui a alimenté le débat. Les délégués du CMI, de l'OMI, de l'IPA et de Law Asia ainsi que de l'IAJ (Association internationale des juges) ont apporté de nombreuses contributions. Un soutien massif s'est dégagé pour faire en sorte que l'instrument prenne la forme d'une convention plutôt que de lignes directrices ou d'une loi type. La définition du terme "*navire*" a suscité un débat considérable, ainsi qu'une suggestion de la limiter aux navires commerciaux, ce qui n'était pas accepté. De même, il y a eu un débat sur les avis de vente judiciaire et sur les effets de tout défaut de conformité, ainsi que sur la possibilité d'accepter les ventes qualifiées à des fins de reconnaissance lorsqu'il y a un prolongement autorisé des charges *assumées par l'acheteur*, ce qui n'a pas été accepté. Une discussion approfondie a eu lieu sur les circonstances dans lesquelles une vente judiciaire pouvait être annulée et sur la juridiction qui avait un rôle à jouer, le cas échéant. Il était généralement admis que le navire devait se trouver physiquement dans l'État de la vente judiciaire au moment de la vente et qu'un motif de refus pouvait être fondé sur l'ordre public. Un travail considérable a été réalisé en vue de la réunion prévue à New York en avril 2020, qui a été annulée en raison du COVID.

55. Nigel Frawley (7 juin 1936 – 22 janvier 2020)

L'année 2020 a commencé tristement pour les membres du CMI qui avaient connu Nigel Frawley pendant sa longue période d'engagement au sein du CMI. Il a été secrétaire général du CMI de 2004 à 2013, après avoir été président du Comité des candidatures et président de l'Assemblée législative du Canada, de 1996 à 1998. Il a ensuite été secrétaire général sous la direction de Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart, Karl Gombrii et Stuart Hetherington. Comme cela fut dit au moment de sa retraite du poste de secrétaire général, à Dublin, en 2013, il a contribué à mettre tous ces présidents particulièrement en relief en raison de la diligence et du travail acharnés dont il a fait preuve dans l'organisation des conférences, des colloques, des symposiums, des séminaires, des assemblées et des réunions du Conseil exécutif. La discipline et la concentration qui lui avaient manifestement été inculquées lors de son passage dans la Marine royale canadienne l'ont accompagné pendant toute sa vie[161]. Le CMI se souviendra

161 Un mémorial à Nigel Frawley figure dans l'Annuaire du CMI 2019, pages 3-13.

longtemps de lui comme d'une personne avec laquelle il était agréable de travailler et de passer du temps. Il était imperturbable et doté non seulement de sensibilité juridique, d'intégrité et de bon sens, mais aussi d'une très grande affabilité et d'un sens aigu de l'humour. Il avait raconté à sa famille un anecdote qui eut lieu alors qu'il servait dans la marine et qu'il fit la rencontre de l'ancien Premier ministre du Canada, Pierre Trudeau, qui, à l'occasion d'une visite à son sous-marin, fit preuve d'une excitation de gamin, et déclara à Nigel : *Quand je serai grand, je veux être commandant de sous-marin*, ce à quoi Nigel a répondu : *Quand je serai grand, je veux être Premier ministre*, une histoire qui résume parfaitement l'homme qui était si bien connu et apprécié des membres de la famille CMI[162].

Des hommages sont rendus dans le bulletin d'information du CMI à : Tom Mensah, membre *Honoris Causa* du CMI, décédé en avril 2020, et dont on se souvient comme d'un pilier du Comité juridique de l'OMI, mais aussi comme d'un officier judiciaire qui avait été le premier Président du Tribunal du droit de la mer, de 1996 à 2005 ; et William *Bill* O'Neill, Membre *Honoris Causa* du CMI et ancien Secrétaire général de l'OMI, 1990-2004, décédé le 29 octobre 2020, à l'âge de 93 ans. On se souviendra de lui comme d'un fervent partisan et ami du CMI[163]. Le professeur Rob Herber est également décédé durant cette période[164].

56. CNUDCI, 38ème session, Groupe de travail VI, New York (quatrième session Ventes judiciaires) 1923 avril 2021

Avant cette réunion, le Secrétariat de la CNUDCI avait, comme auparavant, préparé un ordre du jour, une 3ème révision annotée du projet d'instrument et un rapport complet de la 37ème session du Groupe de travail, qui ont été discutés par les membres du GTI du CMI et ont abouti à un ensemble de notes de réunion. Malheureusement, une seule session a été possible chaque jour dans l'après-midi, de 14 à 17 heures, en raison de problèmes logistiques au Convention Center de Vienne. Malgré cela, beaucoup a été accompli, y compris une quatrième révision du projet d'instrument du CMI. Dans celui-ci, de nombreuses suggestions du CMI ont été adoptées. Les relations avec la délégation de l'UE se sont grandement améliorées au fil du temps. La nature du Certificat et la compétence exclusive du tribunal de la vente judiciaire ont été

162 Bulletin d'information du CMI n° 1 2020 et Annuaire du CMI 2019 pages 3-13.

163 Bulletin d'information du CMI n° 1 avril 2020 et bulletin d'information du CMI n° 2 octobre 2020.

164 Bulletin d'information du CMI n° 2, octobre 2020.

des sujets de discussion importants lors de cette réunion. Des communications ont eu lieu entre l'OMI et la CNUDCI concernant l'utilisation de la plate-forme GISIS de l'OMI pour le dépôt des certificats et avis[165].

57. CNUDCI, 39ème session, Groupe de travail VI, Vienne (cinquième session Ventes judiciaires), 1822 octobre 2021

Avant cette réunion, le GTI de la CMI avait à nouveau examiné la quatrième révision du projet d'instrument qui avait été produite par le Secrétariat et préparé les notes de réunion convenues pour cette réunion. Celles-ci comprennent des commentaires sur des questions qui sont encore floues et, surtout, sur les dispositions placées entre crochets. Il convient également de mentionner que d'autres délégations, telles que l'UE, ont diffusé des commentaires avant les réunions, qui ont dû être absorbés et une position a été adoptée par le GTI quant à sa réponse.

58. CNUDCI, 40ème session, Groupe de travail VI, New York (Sixième session Ventes judiciaires), 7-11 février 2022

Pour la première fois depuis la fin de l'année 2019, les délégués ont pu assister en personne, ou virtuellement, à cette réunion. La sixième (et ce qui devait s'avérer être la dernière) révision de ce qui a été appelé le projet d'instrument a été distribuée avant cette réunion. Il y avait peu de délégués assistant en personne, mais il y avait plus de 130 participants virtuels et le document qui sera produit à l'issue de la réunion s'appellera désormais Le Projet de convention. Il a fallu des efforts considérables de la part du président et du secrétariat pour que la réunion reste concentrée et pour rappeler les décisions et les débats qui avaient eu lieu précédemment, lorsque l'on tentait de revenir encore une fois sur de vieux sujets. Les questions litigieuses soulevées portaient sur les références à l'*acheteur ultérieur*, les bases en vertu desquelles une vente judiciaire pouvait être évitée ou suspendue, les dispositions opérationnelles concernant le Dépôt, et les clauses finales concernant le lieu de la cérémonie de signature, la ratification par les groupes régionaux et les relations avec les États membres (UE). Un projet de résumé de la réunion a été préparé par le Secrétariat, qui a été révisé sur la base des commentaires qui ont été reçus. Le projet de convention approuvé sera maintenant soumis à la réunion de la Commission prévue à New York, du 27 juin au 29 juin 2022, puis à l'Assemblée générale des Nations unies, en octobre 2022.

---

165 Bulletin d'information du CMI n° 2, octobre 2021.

Tous ceux qui ont participé à la rédaction de cette Convention, depuis Henry Li, Jonathan Lux et Andrew Robinson qui ont dirigé le GTI et tous les membres qui ont travaillé sans relâche de 2008 à 2014 pour produire le projet d'instrument CMI, jusqu'à ceux qui, sous la direction d'Ann Fenech (y compris Henry Li et d'autres membres du GTI qui ont représenté les délégations de leur pays à la CNUDCI), méritent les plus grands éloges pour avoir poursuivi ce projet jusqu'à ce jour et sans doute au-delà. On ne saurait trop louer Ann Fenec, dont le leadership a été inébranlable, splendide et ouvert à tous.

59. CNUDCI, 41ème session, Groupe de travail VI, New York (Septième session Ventes judiciaires), 27-30 juin 2022

La dernière réunion, à laquelle ont participé de nombreuses personnes, a permis d'élaborer le texte final de la convention. Les représentants du CMI étaient à nouveau présents, en la personne d'Ann Fenech et Stuart Hetherington et, accompagnant les délégations de leur pays : Frank Nolan (États-Unis) ; Alexander von Ziegler (Suisse) ; Tomotaka Fujita (Japon) ; John O'Connor (Canada) ; Jan-Erick Potschke (Allemagne) et Peter Laurijssen (ICS - Chambre internationale de la marine marchande et BIMCO - Conférence maritime baltique et internationale). Malheureusement, Henry Li n'a pu être présent en personne.

La Commission a adopté par consensus le texte qui avait été finalisé au cours de la semaine, et a recommandé à l'Assemblée générale d'adopter le projet de convention à l'occasion de sa 77ème session et d'autoriser une cérémonie de signature qui se tiendra dès que possible en 2023 à Pékin, et que la convention soit connue sous le nom de "Convention de Pékin sur la vente judiciaire de navires".

Au cours de la semaine, des discussions ont eu lieu concernant les dispositions ultérieures du projet de Convention, dont certaines avaient été rédigées par le Secrétariat à la demande du Groupe de travail. Une de ces dispositions concernant la convention Apostille n'a pas été acceptée. D'autres dispositions traitant de la procédure et des effets des Déclarations, précisant que la Convention entrera en vigueur après réception d'un troisième instrument de ratification, de même que des dispositions traitant des procédures d'amendement et que des dispositions portant sur la "dénonciation" ont toutes été approuvées après avoir convenu de certains amendements.

Le Préambule contenu dans le projet a fait l'objet de nombreuses discussions, notamment en ce qui concerne le deuxième paragraphe, dans lequel l'expression "fonction des ventes judiciaires en tant que moyen de faire valoir des créances" a été approuvée, sans qu'il soit précisé si ces créances portaient sur des navires ou des propriétaires de navires, ou sur des créances maritimes, ou si elles avaient pour objet de garantir des créances ; en ce qui concerne le quatrième paragraphe,

il a été décidé de limiter son contenu aux expressions utilisées dans la Convention elle-même, telles que "vendu libre et quitte de toute hypothèque et de toute charge, y compris aux fins de l'immatriculation des navires".

Il ne reste plus qu'à l'Assemblée générale des Nations unies de l'approuver dans le courant de l'année, ou début 2023.

60. Résumé des principales différences entre le Projet d'instrument du CMI et le Projet de convention

Le préambule est quelque peu différent et a été préparé par le secrétariat de la CNUDCI. Il reprend certaines formulations du projet d'instrument du CMI, à savoir que les ventes judiciaires ont pour fonction d'être un moyen de faire valoir les créances, qu'une protection adéquate des acheteurs peut avoir un impact positif sur le prix des navires et qu'il est important de disposer de règles uniformes pour la diffusion des avis et autres. Il est important de noter que, contrairement à l'instrument du CMI, le préambule du Projet de convention fait référence et met donc l'accent sur l'élément important et fondamental d'une vente judiciaire de navire sur la scène internationale, à savoir que le navire a été vendu libre et non grevé de charges existant auparavant aux fins de l'immatriculation du navire.

De manière également significative et différente de l'instrument CMI, l'article 1 du Projet de convention reprend ce dernier point, à savoir que la convention régit les effets d'une vente judiciaire d'un navire qui confère un titre de propriété libre à l'acheteur.

L'article 2 est la disposition relative aux définitions, qui correspond à l'article 1er du projet d'instrument du CMI, mais un certain nombre de définitions du CMI ont été omises, notamment : *autorité compétente, tribunal, jour, personne intéressée, personne, reconnaissance, greffier, État d'enregistrement, affrètement coque nue, enregistrement et obligation personnelle non exécutée*. La définition de la *charge* est légèrement élargie par rapport à la définition du CMI ; la définition du *titre libre* a supprimé de la définition du CMI les mots "à moins qu'il ne soit assumé par l'acheteur". La définition du *privilège maritime* introduit le mot *charge* plutôt que le mot *créance* qui est reconnu comme un privilège maritime. La définition du *navire* a été modifiée, en passant de la notion correspondant à *tout navire ou autre bâtiment susceptible de faire l'objet d'une vente judiciaire en vertu du droit de l'État de la vente judiciaire* à celle de *tout navire ou autre bâtiment inscrit dans un registre ouvert à l'inspection publique et susceptible de faire l'objet d'une saisie ou d'une autre mesure similaire pouvant conduire à une vente judiciaire en vertu du droit de l'État de la vente judiciaire.*

L'article 3 définit le *champ d'application* d'une manière plus rigoureuse que

ne le faisait l'article 2 du projet d'instrument du CMI. La disposition du CMI stipule que *La présente convention s'applique aux conditions selon lesquelles une vente judiciaire ayant lieu dans un État peut être reconnue dans un autre État*, alors que le projet de convention indique qu'elle ne s'appliquera que si deux conditions sont remplies, premièrement, si la vente a été effectuée dans un État partie et, deuxièmement, si le navire se trouvait physiquement sur le territoire de l'État de la vente judiciaire au moment de la vente. Ces deux conditions figuraient toutefois dans l'instrument CMI mais étaient contenues dans l'article 4 *Effet de la vente judiciaire.*

L'article 4 définit les exigences en matière de notification pour une vente judiciaire. Il prévoit que la vente judiciaire doit être effectuée conformément à la loi de l'État de la vente judiciaire, mais il précise, ensuite, qu'un certificat de vente judiciaire ayant eu lieu (et qui est traité à l'article 5) ne sera délivré que si la vente a été notifiée conformément aux paragraphes de 3 à 7 de l'article 4. Les dispositions générales de l'article 4 sont très similaires à celles de l'article 3 du projet d'instrument du CMI. La seule différence réside dans le fait que les avis doivent être transmis, conformément à l'article 4.5, au dépositaire visé à l'article 11 du Projet de convention et que, lorsque la langue de travail de l'État procédant à la vente judiciaire n'est pas une langue de travail du dépositaire, des traductions seront nécessaires. Contrairement au projet d'instrument du CMI, aucune disposition n'est spécifiée quant à la durée du préavis qui doit être donné.

L'article 5 du Projet de convention identifie ce qui doit être contenu dans le certificat de vente judiciaire et est très similaire aux dispositions équivalentes de l'article 5 du Projet d'instrument du CMI mais, alors que, dans la version du CMI, cela n'était requis que lorsque l'acheteur le demandait, c'est une exigence standard dans le Projet de convention. Une fois encore, il doit être transféré au dépositaire et ne peut être rejeté au seul motif qu'il se présente sous forme électronique.

L'article 6 *Effets internationaux d'une vente judiciaire* du Projet de convention a un effet similaire à celui de l'article 7.1(a) du Projet d'instrument du CMI, à savoir qu'un titre de propriété libre du navire est conféré à l'acheteur. Le Projet d'instrument du CMI prévoyait également, à l'article 7.1(b), que le navire avait été vendu libre de toute hypothèque ou charge, sauf celles assumées par l'acheteur.

L'article 7 du Projet de convention *Action du registre* est très similaire à l'article 6 du projet d'instrument du CMI (*Radiation de l'immatriculation et immatriculation du navire*). Une différence importante réside dans le fait que l'article 7.5 prévoit expressément que les mesures que doit prendre un registre d'un autre État partie sur production du certificat ne s'appliquent pas *si un tribunal de l'État du registre ou d'une autre autorité compétente détermine, en*

vertu de l'article 10, que l'effet de la vente judiciaire en vertu de l'article 6 serait manifestement contraire à l'ordre public de cet État. Cette disposition reproduit ce qui figurait à l'article 8.3 du Projet d'instrument du CMI.

L'article 8 du Projet de convention *Rejet de saisie du navire* reproduit en grande partie l'article 7.2 du projet d'instrument du CMI et exige qu'un tribunal, devant lequel est présentée une demande de saisie d'un navire pour une créance née avant une vente judiciaire, rejette la demande sur production du certificat.

L'article 9 du Projet de Convention *Compétence pour éviter et suspendre la vente judiciaire* indique clairement que seuls les tribunaux de l'État de la vente judiciaire sont compétents pour connaître de telles demandes. Tout autre État doit décliner sa compétence. Cette disposition a le même effet que l'article 7.3 du projet d'instrument du CMI.

L'article 10 prévoit que la seule circonstance dans laquelle une vente judiciaire n'a pas d'effet international dans un État partie autre que l'État de la vente judiciaire *est qu'un tribunal de l'autre État partie détermine que l'effet serait manifestement contraire à l'ordre public de cet autre État partie*. Ceci est équivalent à l'article 8.3 du projet d'instrument du CMI.

L'article 11 précise que le Dépositaire est le Secrétaire général de l'OMI, ce qui est une nouvelle disposition.

L'article 12 autorise les États parties à correspondre directement avec les autorités de tout autre État partie aux fins de la présente Convention et aucune disposition de l'article n'est destinée à affecter toute convention, tout traité ou tout accord international relatif à l'entraide judiciaire en matière civile et commerciale qui pourrait exister entre les États parties.

L'article 13 *Relations avec d'autres conventions internationales* est différent de la disposition équivalente de l'article 10 du projet d'instrument du CMI. La version du CMI visait simplement à prévoir que la Convention ne *dérogerait à aucune autre base de reconnaissance des ventes judiciaires en vertu de toute autre convention, instrument ou accord bilatéral ou multilatéral ou principe de courtoisie*. Le projet de Convention prévoit qu'*aucune disposition de la présente Convention ne peut porter atteinte à l'application de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (1965) et de son Protocole n° 2 concernant la saisie et la vente forcée des bateaux de navigation intérieure, y compris tout amendement futur à cette convention ou à ce protocole, et il prévoit en outre que "Sans préjudice de l'article 4, alinéa 4, entre les États parties à la présente Convention qui sont également parties à la Convention relative à la signification et la notification à l'étranger des actes judiciaires et extra-judiciaires en matière civile ou commerciale (1965), l'avis de vente judiciaire peut être transmis à l'étranger par des voies autres que celles prévues par cette Convention.*

L'article 14 reproduit ce que le CMI avait cherché à obtenir avec l'article

10, cité plus haut. (Toutefois, le Projet de convention ne fait pas référence à la *courtoisie internationale*).

L'article 15 est une nouvelle disposition, qui prévoit que rien dans la Convention n'affecte les procédures ou la priorité dans la distribution du produit de la vente judiciaire ou toute créance personnelle contre une personne qui possédait ou avait des droits de propriété sur le navire avant la vente judiciaire. Il prévoit également à l'article 15.2 : *En outre, la présente Convention ne régit pas les effets, selon la loi applicable, d'une décision d'un tribunal exerçant sa compétence en vertu de l'article 9, alinéa 1.*

L'article 16 prévoit que le Secrétaire général des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

L'article 17 porte sur la *signature, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion*.

L'article 18 prévoit la participation des organisations d'intégration économique régionale et prévoit la signature, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion de la part de ces organisations.

L'article 19 traite des *systèmes juridiques non unifiés*, c'est-à-dire lorsqu'un État a deux ou plusieurs unités territoriales, dans lesquelles des systèmes de droit différents sont applicables.

L'article 20 traite de procédure et effects des déclarations.

L'article 21 traite de l'*entrée en vigueur*, l'article 22 des processus d'*amendement* et l'article 23 des *dénonciations*.

Annexe I identifie les informations minimales a figurer dans un avis de vente judiciaire (selon l'article 4) et Annexe II est le modèle de certificat (référé à l'article 5).

61. Fin

Dans un autre contexte, Lord Wilberforce, dans *Photo Production v Securicor Ltd* (1980) 2 W.L.R. 283 à page 290 : a dit *Plaider pour une uniformité complète revient peut-être à aboyer à la lune.* Lors de la conférence que j'ai donnée à l'université de Tulane en l'honneur de Bill Tetley en 2014, j'ai posé la question dans le titre de mon article : *Le CMI et la panacée de l'uniformité : un rêve insaisissable ?* (Tulane Maritime Law Journal Volume 39 Number 1, pages 159-182). Il est certain que dans le domaine du transport de marchandises, comme je l'ai montré dans cet article, depuis la fin du XIX^{e} siècle, la réforme a été évanescente. Les juristes maritimes, l'industrie, les gouvernements nationaux et les régulateurs internationaux ont fait de leur mieux pour apporter une certaine équité et modernité à un régime international, avec un succès mitigé, mais comme Patrick Griggs, je suis fermement convaincu *que le CMI a un rôle*

important à jouer, à la fois en tant qu'initiateur de projets d'unification et, de plus en plus, en tant que consultant auprès d'autres organisations internationales qui ont le pouvoir de créer de nouveaux instruments internationaux, mais qui n'ont peut-être pas les connaissances nécessaires pour les rendre exploitables. Cela s'est vérifié au cours des vingt-cinq dernières années, au cours desquelles la Convention sur les Règles de Rotterdam a été conclue en 2008, une nouvelle version des Règles d'York et d'Anvers a été adoptée en 2016, et une nouvelle Convention internationale sur les ventes judiciaires a été complété.

Pour préparer la conférence du centenaire à Anvers et écrire sur l'avenir du CMI, Niall McGovern a cité le poète irlandais William Butler Yeats (en remplaçant le pronom personnel *ma* par *notre*) :

Si l'on pense comment la gloire de l'homme commence et finit, notre gloire fut d'avoir de tels amis.

Conclusion

Après 125 ans d'existence, il convient de jeter un regard en arrière et de réfléchir à la glorieuse histoire du Comité Maritime International ainsi qu'aux défis que l'association a dû relever et surmonter pour parvenir à s'adapter aux changements et à maintenir son rôle en tant qu'organisation internationale non gouvernementale.

Lorsque les membres fondateurs du CMI, parmi lesquels figuraient un éminent homme politique belge, Auguste Beernaert, un assureur maritime et expert en avaries, Charles Le Jeune, et un juriste maritime, Louis Franck, se sont lancés dans leur noble et grande entreprise de codification de l'ensemble du droit maritime international à la fin du XIX^{e} siècle, ils ne pouvaient certes pas prévoir le grand nombre d'avancées techniques dont nous avons été les témoins à la fin du XX^{ème} siècle, qu'il s'agisse, par exemple, des porte-conteneurs, des navires à propulsion nucléaire ou encore des navires de surface autonomes (MASS).

Si le CMI a connu une période faste au cours de la première moitié du XX^{e} siècle, lorsqu'il rédigea de nombreuses conventions maritimes internationales essentiellement de droit maritime privé, il est peut-être devenu inévitable, à mesure que la frontière entre le droit maritime privé et le droit maritime public s'estompait et que les deux corpus de droit se chevauchaient, que des organisations internationales telles que l'Organisation maritime internationale des Nations unies (OMI, anciennement OMCI), la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI), la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), et d'autres, prennent l'initiative de proposer et de promouvoir des conventions maritimes internationales. La meilleure preuve en est probablement donnée par la formation du Comité juridique de l'OMI en 1968, à la suite de la marée noire du *TORREY CANYON*, comme le mentionne Patrick Griggs dans sa brève histoire du CMI, qui constitue le prologue de cette histoire s'étendant sur 50 ans.

Les travaux du CMI se sont poursuivis sans interruption au cours des 125 dernières années (à l'exception de pauses bien compréhensibles pendant la Première et la Deuxième guerre mondiale), et sa raison d'être est demeurée

la même : contribuer par tous les moyens et toutes les activités appropriées à l'unification du droit maritime. Le CMI poursuit cette mission à travers les travaux de ses groupes de travail internationaux et de ses comités permanents, en étroite consultation avec les associations nationales de droit maritime (ANDM) qui constituent ses membres, les organisations des Nations Unies telles que l'OMI, la CNUDCI et la CNUCED, les membres consultatifs, tels que la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), l'Union internationale des assurances maritimes (UIAM), le Conseil maritime baltique et international (BIMCO), le Groupe international des clubs de protection et d'indemnisation (IGP&I), ainsi que d'autres institutions, et en organisant des conférences internationales, des colloques, des symposiums et des séminaires dans le monde entier.

La pertinence et l'utilité ininterrompues du travail du CMI sont aujourd'hui illustrées par les résultats de certains de ses groupes de travail internationaux, y compris, mais sans s'y limiter, le traitement équitable des marins, les ventes judiciaires de navires, les navires de surface autonomes, le transport maritime polaire, l'interprétation unifiée et la *Lex Maritima*, dont la plupart seront présentés lors de la conférence d'Anvers du 18 au 21 octobre 2022, célébrant 125 ans de promotion de l'uniformisation et de l'unification du droit maritime.

La coopération et les relations de longue date entre le CMI et la CNUDCI ont abouti à l'approbation par la Commission de la CNUDCI d'une nouvelle convention sur la vente judiciaire de navires. Le CMI et l'OMI continuent de travailler en étroite collaboration à l'amélioration des conditions de vie des marins, à la mise à jour des régimes juridiques régissant les MASS (navires de surface autonomes) et la navigation polaire et à la promotion d'une interprétation uniforme des notions pouvant écarter la limitation de responsabilité des armateurs. Enfin, et ce n'est certes pas le moins important, le CMI met la dernière main à une reformulation de la *lex maritima* qui vise à déterminer et à retracer les règles de droit maritime internationalement acceptées, lesquelles remontent à plusieurs siècles, jusqu'aux mythiques Règlement du Consulat de la Mer, d'Oléron et de Visby, tout en s'alignant sur les principes fondateurs du CMI et la notion de *Mare Liberum* défendue par le philosophe néerlandais Hugo Grotius.

Le CMI reconnaît pleinement que pour continuer à être pertinent et à survivre, il doit s'adapter à des circonstances et à des conditions en constante évolution. À cette fin, un groupe de travail sur l'avenir du CMI a été créé sous les présidences de Karl-Johan Gombrii et de Stuart Hetherington, dans le prolongement des travaux préparatoires des conférences d'Anvers (centenaire) en 1997 et de Pékin en 2012, au cours desquelles les AMDI ont été invitées à donner leur avis sur la manière d'améliorer la gouvernance et le fonctionnement

interne du CMI, ainsi que sur son interaction et ses relations avec les AMDI, les membres titulaires et les membres consultatifs. Des améliorations et des innovations substantielles sont le résultat de ces initiatives, au nombre desquelles sont les réformes de la Constitution du CMI, l'amélioration et la modernisation du site web et l'utilisation des dernières techniques, l'encouragement d'une plus grande participation de la part des jeunes juristes maritimes par le biais du CMI, et la création de la base de données des décisions judiciaires sur les conventions internationales, en collaboration avec le Centre de droit maritime de l'Université nationale de Singapour, ressource au demeurant inestimable qui a vu le jour sous la présidence de Francesco Berlingieri et qui promet d'être l'un des projets phares du CMI pour les décennies à venir.

Il reste que le CMI se doit de demeurer vigilant face à un contexte en constante évolution. Il lui appartient de continuer à progresser avec son temps et de relever de nombreux défis s'il veut conserver sa pertinence et son intérêt pour ses membres et pour toute la communauté maritime internationale. Le CMI peut être fier de ses 125 ans de promotion de l'unification du droit maritime et, si l'on en juge par le passé, il peut encore et toujours porter de nouveaux projets au cours des 125 prochaines années.

Christopher O. Davis
Président

Nouvelle-Orléans, 29 juillet 2022

II

1997 - 2022

STUART HETHERINGTON

Resumen: 10. Introducción – 11. Apertura – 12. El Coloquio celebrado en el Hotel Beatriz en Toledo (España) entre los días 17 y 20 de septiembre de 2000 – 13. La 37ª Conferencia celebrada en el Pan Pacific Hotel de Singapur los días 11 a 17 febrero 2001 – 14. El Anuario del CMI 2001 Singapur II – 15. El Coloquio de Burdeos (Francia) celebrado entre el 10 y el 13 de junio de 2003 – 16. La 38ª Conferencia del CMI celebrada en el Westin Bayshore Resort and Marina de Vancouver (Canadá), del 30 de mayo al 5 de junio de 2004 – 17. Allan Philip – 18. El Coloquio celebrado en el Arabella Sheraton Grand Hotel International Convention Centre de Ciudad del Cabo (Sudáfrica), los días 12 a 15 de febrero de 2006 – 19. El Simposio celebrado en el Hilton Imperial Hotel de Dubrovnik (Croacia), los días 10 a 12 de mayo de 2007 – 20. Henry Voet – 21. El Comité de Dirección 2007/2008 – 22. La 39ª Conferencia del CMI celebrada en el Astir Palace Hotel Vouliagmeni de Atenas (Grecia), entre el 12 y el 17 octubre 2008 – 23. Revisión del Convenio de Salvamento diciembre 2008 – 24. El Coloquio incluyendo la ceremonia de firma de las Reglas de Rotterdam celebrado en Rotterdam (Holanda), del 20 al 23 de septiembre de 2009 – 25. Resumen de las principales disposiciones de las Reglas de Rotterdam haciendo referencia a las diferencias entre este Convenio y sus predecesores – 26. Informe final del Comité de Dirección – 27. Seguimiento del Comité de Dirección – 28. El Coloquio celebrado en el Marriott Plaza Hotel de Buenos Aires (Argentina), del 24 al 27 de octubre de 2010 – 29. El Convenio de Salvamento – 30. Ventas judiciales – 31. El Seminario celebrado en Oslo el 26 de septiembre de 2011 – 32. La 40ª Conferencia celebrada en el Kempinski Hotel Beijing (China), del 14 al 19 de octubre de 2012 – 33. El Futuro del CMI en las próximas décadas – 34. La Conferencia complementaria en Shanghái – 35. Las oficinas centrales del CMI – 36. La representación en el Extremo Oriente: Oficina de Singapur – 37. El Simposio celebrado en el Shelbourne Hotel de Dublín (Irlanda), entre el 29 de septiembre y el 1 de octubre de 2013 – 38. La 41ª Conferencia del CMI celebrada en el Atlantic Kempkinski Hotel de Hamburgo (Alemania), los días 15 a 19 de junio de 2014 – 39. Richard Shaw – 40. Reunión complementaria en Berlín – 41. El Coloquio del CMI celebrado en el Sheraton Akatoy Hotel de Estambul (Turquía), los días 7 a 9 de junio de 2015 – 42. La 42ª Conferencia celebrada en el Hilton Mid Town (con sesiones conjuntas de la ADM americana), los días 3 a 6 de mayo de 2016 – 43. Frank Wiswall – 44. Ventas judiciales: Pasos hacia el Convenio – 45. El Seminario celebrado en el Bristol Palace Hotel de Génova (Italia), entre el 7 y el 8 de septiembre de 2017 – 46. La Reunión de la Asamblea celebrada en Génova en septiembre 2017 – 47. El Coloquio celebrado en La Valeta (Malta) sobre ventas judiciales el 27 de febrero de 2018 – 48. Visita al IMLI – 49. La Reunión de la Asamblea celebrada en Londres en noviembre 2018 – 50. Informe del Grupo de Trabajo – 51. Resumen del informe sobre el futuro del CMI – 52. Novedades de la CNUDMI sobre el Proyecto de venta judicial de buques en 2019 – 53. El Coloquio celebrado en el Camino Real Polanco Hotel de Ciudad de México del 30 de septiembre al 2 de octubre de 2019 – 54. La 36ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI celebrada en Viena del 18 al 22 de noviembre de 2019 (Segunda sesión ventas judiciales) – 55. Nigel Frawley (7 de junio de 1936 – 22 de enero de 2020) – 56. La 38ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI celebrada en Nueva York (Cuarto período de sesiones sobre ventas judiciales), del 19 al 23 de abril de 2021 – 57. La 39ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI celebrada en Viena (Quinto período de sesiones sobre ventas judiciales), del 18 al 22 de octubre de 2021 – 58. La 40ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI celebrada en Nueva York (Sexto período de sesiones sobre ventas judiciales), del 7 al 11 de febrero de 2022 – 59. La 41ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI celebrada en Nueva York (Séptimo período de sesiones sobre ventas judiciales), del 27 al 30 de junio de 2022 – 60. Resumen de las principales diferencias entre el Proyecto de Instrumento del CMI y el Proyecto de Convenio – 61. Finis.

10. Introducción

Esta obra consiste en una versión abreviada de un trabajo más amplio que abarca también el resultado de las reuniones del Comité Ejecutivo y de la Asamblea. En este sentido, la presente obra se limita a describir las Conferencias, Coloquios y Simposios del CMI, así como algunos de los cambios que han tenido lugar a nivel administrativo. Por otro lado, también pretende rendir homenaje a quienes han prestado un servicio excepcional al CMI durante los últimos 25 años o más. La versión más larga de esta parte de la historia se encontrará en la página web del CMI.

11. Apertura

Patrick Griggs, el nuevo Presidente del CMI, al asumir su cargo continuó con el trabajo que había comenzado en la Conferencia de Amberes, poniendo en práctica en sus primeros años como Presidente algunas de las ideas que surgieron en la sesión sobre *El Futuro del CMI* y en cuyo desarrollo este había desempeñado un papel importante junto con Allan Philip. Entre estas ideas se incluía: (i) una mayor concentración en la ratificación de los Convenios; (ii) continuar mejorando la relación con las agencias de la ONU; (iii) poner un mayor énfasis en los miembros más jóvenes de las ADMs; (iv) ajustar las dietas concedidas a los Miembros del Comité Ejecutivo; (v) dotar a la oficina del CMI en Amberes con un dominio de correo electrónico; (vi) desarrollar una página web; (vii) incrementar la representación geográfica en el Comité Ejecutivo; (viii) endurecer los controles de deudores en las suscripciones a las ADMs; y (ix) fomentar que los Miembros del Comité Ejecutivo visiten otras jurisdicciones y sus ADMs. El propio Presidente realizó muchas de estas visitas, incluida la de Oslo, que supuso la creación de un Grupo de Trabajo Internacional (GTI) sobre seguros marítimos, que hoy en día se ha transformado en un Comité Permanente.

En cuanto al trabajo efectivamente desarrollado, los regímenes de responsabilidad en el transporte de mercancías fueron los que recibieron una mayor atención y sufrieron por tanto un mayor desarrollo en los primeros años (bajo la dirección de Francesco Berlingieri, Stuart Beare y Alexander von Ziegler). Por otro lado, también ocuparon gran parte del tiempo y de los recursos humanos disponibles del CMI (i) la revisión del Convenio de Atenas de 1974 por parte de la OMI; (ii) las sociedades de clasificación; (iii) las operaciones en alta mar (*off shore*); (iv) los intereses internacionales en los equipos móviles y su importancia para los buques (lo que se convirtió en el Proyecto de Convenio de Ciudad del Cabo); (v) la aplicación de medidas para combatir la piratería (bajo la atenta supervisión de Frank Wiswall; (vi) el nuevo GTI sobre seguros

marítimos y, por supuesto; (vii) el Convenio de Embargo Preventivo de Buques de 1999 (dirigido por Francesco Berlingieri).

En lo que respecta a la administración del CMI, se mejoraron sus finanzas al crear un Comité de Auditoría bajo la dirección de David Angus. Con el mismo propósito, también se informatizaron las cuentas y se incrementaron las suscripciones a las ADMs. Por otro lado, Nigel Frawley asumió el papel de Presidente del Comité de Nominaciones cuando Bill Birch Reynardson abandonó el cargo.

12. El Coloquio celebrado en el Hotel Beatriz en Toledo (España), entre los días 17 y 20 de septiembre del año 2000

El CMI fue recibido en la hermosa ciudad de Toledo con la característica hospitalidad española, en su primera reunión en este país desde la Conferencia de 1955, en un Coloquio debidamente organizado por la ADM española. La ciudad de Toledo forma parte del Patrimonio de la Humanidad y se la conoce como *La Ciudad Imperial*, por haber sido la sede principal de la Corte de Carlos V, el emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, así como el hogar de El Greco en las últimas etapas de su vida. Fue maravilloso que el evento se organizara apartado de una gran urbe, pero lo suficientemente cerca de la capital española (Madrid) para que los delegados que quisieran pudieran visitarla.

A este exitoso Coloquio asistieron más de 175 delegados y 50 acompañantes. Los actos sociales comenzaron con un cóctel en los jardines del hotel el domingo por la noche, seguido de una recepción de bienvenida en el Ayuntamiento y un paseo nocturno guiado por las calles de Toledo. Posteriormente, durante la semana, tuvo lugar un acto en la Universidad de CastillaLa Mancha en Toledo, el Comité Ejecutivo y los ponentes fueron agasajados con una cena por parte de la ADM española en los magníficos terrenos del Cigarral de las Mercedes, y se realizó una excursión, descrita como la ruta del Quijote. La excursión incluyó la visita a los molinos de viento y la degustación de vinos, un almuerzo en el restaurante *Venta del Quijote* y la visita a un antiguo teatro Corral de Comedias para asistir a la representación un melodrama. Finalmente, la reunión concluyó con una cena de gala de etiqueta en el Hotel Beatriz.

El Coloquio se desarrolló durante tres días y durante las sesiones de trabajo se trataron los siguientes temas: la implementación e interpretación de los Convenios marítimos, estando la sesión presidida por José María Alcántara y Francesco Berlingieri, interviniendo como ponentes David Angus, José Luis Goñi, la Profesora Carmen Alonso y el Profesor José Luis Gabaldón; (ii) cuestiones de Derecho del transporte, sesión presidida por Stuart Beare y José Domingo Ray, y contando con Michael Sturley, Karl Gombrii, Luis Cova Arria

y el Dr. Jernej Seckolec (de la CNUDMI) como ponentes; (iii) cuestiones de seguro marítimo, presidida por John Hare y JeanSerge Rohart con TrineLise Wilhelmsen como ponente; (iv) la avería gruesa, presidida por Thomas Reme y Pierre Latron, participando como ponentes Richard Shaw, Eamonn Magee, Geoffrey Hudson y el Profesor Aníbal Sánchez; y (v) cuestiones actuales sobre Derecho marítimo internacional, presidida por Patrick Griggs y Frank Wiswall con los ponentes Rosalie Balkin y el Dr. Gao Jianning.

13. La 37ª Conferencia celebrada en el Pan Pacific Hotel de Singapur entre el 11 y el 17 de febrero de 2001

La recepción de bienvenida tuvo lugar en el histórico Raffles Courtyard del Hotel Raffles. Durante la semana se llevó a cabo un safari nocturno en el zoo que incluía una cena además de la oportunidad de observar a los animales nocturnos en una noche cálida pero algo fresca. Por su parte, la cena de gala se celebró en el Centro Internacional de Convenciones y Exposiciones y el miércoles por la tarde, los delegados disfrutaron de una visita a la isla de Sentosa. Durante el resto de noches, incluyendo la de San Valentín, los delegados fueron espléndidamente agasajados por los profesionales del derecho locales, ya fuere en sus casas o en los establecimientos de ocio locales.

La Conferencia se desarrolló sin contratiempos y fue una delicia para los 354 delegados y 93 acompañantes que se deleitaron en el confortable recinto pudiendo recalcar que estuvo muy bien organizada por la ADM de Singapur (creada hace menos de 10 años) bajo la dirección de su Presidente Arul. Como señaló el Presidente del CMI, Patrick Griggs, en su discurso de apertura[1], la celebración de la Conferencia en Singapur fue un reconocimiento a la creciente participación del Lejano Oriente en el transporte y el comercio internacional, al tiempo que señaló que el CMI, anteriormente, sólo se había desplazado a esta región en dos ocasiones (a Japón en 1969 y a Sídney en 1994). En la ceremonia de apertura también pronunciaron sus discursos el Profesor David Attard, que habló sobre el IMLI y su enfoque en la formación de abogados maritimistas en todo el mundo para que sean capaces de desarrollar la legislación marítima, dándoles habilidades de redacción a la par que la posibilidad de participar en los foros marítimos internacionales; y el Profesor Jayakumar, Ministro de Justicia y de Asuntos Exteriores de Singapur. Este último destacó la larga tradición marítima de Singapur y su posición como puerto más activo del mundo, así

1 Anuario del CMI 2001 Singapur II, páginas 171-175.

como los servicios que este país ofrece, destacando los jurídicos y el de arbitraje marítimo. También hizo referencia a la amenaza de la piratería y al deseo de Singapur de ser un centro seguro de categoría mundial[2].

Como anunció el Presidente Griggs al dar la bienvenida a los delegados, los temas principales de la Conferencia fueron el Derecho del transporte, el seguro marítimo, la piratería y la avería gruesa, existiendo la posibilidad de que a raíz de todos ellos surgiera un borrador de Instrumento, un Convenio, un conjunto de normas u otro tipo de Código que pudiera favorecer la armonización internacional del Derecho marítimo.

Los materiales disponibles para los delegados en la Conferencia de Singapur están incluidos en el Anuario del CMI[3].

---

2 Anuario del CMI 2001 Singapur II, páginas 177-180.

3 Anuario 2000 Singapur 1.

Informe del Comité de Planificación del CMI (Anuario del CMI Singapur 1 páginas 107-111)

Cuestiones de Derecho del transporte (páginas 112-289)

Stuart Beare: Introducción (páginas 112-113); Documento con el orden del día (páginas 114 117); Transporte puerta a puerta (páginas 118-121); Proyecto de Instrumento marco (páginas 122-171); Implicaciones en el comercio electrónico del Proyecto de Instrumento marco (172-175); Informe de la primera reunión del ISC sobre cuestiones de Derecho del transporte (27 y 28 de enero de 2000) (páginas 176-201); Informe de la segunda reunión del ISC sobre cuestiones de Derecho del transporte (6 y 7 de abril de 2000) (páginas 202-233); Informe de la tercera reunión del ISC sobre cuestiones de Derecho del transporte (7 y 8 de julio de 2000) (páginas 234-262); Informe de la cuarta reunión del ISC sobre cuestiones de Derecho del transporte (12 y 13 de octubre de 2000) (páginas 263-289); AG (páginas 290-324); Thomas Reme: Informe del Grupo de Trabajo del CMI (páginas 290-291); Cuestionario sobre una eventual revisión de la RYA de 1994 (páginas 292-293); Eamonn Magee: Reforma de la Avería Gruesa. La posición de la IUMI (páginas 294-314); Geoffrey Hudson: Seamos realistas (páginas 314-324)

Seguro marítimo

John Hare: La iniciativa de revisión del CMI (páginas 325-329); Cuestionario del CMI sobre el seguro marítimo 1999 (páginas 330-331); Trine Lise Wilhelmsen: Deber de información, deber de buena fe, alteración del riesgo y *warranties* (páginas 332-411).

Proyecto de Convenio de la UNESCO sobre el Patrimonio Cultural Subacuático. Nota y texto del Proyecto de protocolo) (páginas 412-414)

Uniformidad del derecho relativo a la piratería y a los actos de violencia en la mar.

Frank Wiswall: Informe del GTI conjunto (páginas 415-417); Modelo de Ley Nacional sobre Actos de Piratería y Violencia en la Mar (páginas 418-423); Lista de participantes (páginas 424-425); Respuestas abreviadas al Cuestionario (páginas 426-434)

Implementación e interpretación del Convenio LLMC de 1976

Francesco Berlingieri, Richard Shaw y Panayiotis Sotiropoulos: Borrador de informe (páginas 434-445); Estados Parte del Convenio LLMC (página 446); Comité Jurídico 80ª sesión, punto 10 del orden del día (página 447); Comité Administrativo, Financiero y Jurídico de la 21ª Asamblea de la OMI (página 448); Cuestionario (páginas 449-450); Respuestas al Cuestionario (páginas 451-523); Implementación del Convenio LLMC por los Estados Parte (páginas 524-617); Normativa procedimental nacional (páginas 618-664); Pasajeros transportados por mar: ponencia de Walter Muller: ¿Debe modificarse el Convenio de Atenas de 1974 y adaptarse al régimen de responsabilidad del derecho aéreo?) (páginas-665 668).

14. El Anuario del CMI 2001 Singapur II

El informe del Comité A sobre cuestiones de Derecho del transporte[4] señala que se prepararon cuatro documentos para la reunión del Comité en Singapur: (i) Un Proyecto de Instrumento Marco; (i) un documento titulado *Puerta a puerta*; (iii) un Informe elaborado por el Grupo de Trabajo de Comercio Electrónico titulado *Implicaciones del Instrumento Marco en el Comercio Electrónico*; y (iv) un documento con el orden del día en el que se identificaban las cuestiones especialmente importantes para el debate, a saber: el ámbito de aplicación (tipo de instrumento, período de responsabilidad, transporte puerta a puerta y transporte directo); responsabilidad (fundamento de la responsabilidad, disposiciones generales o específicas, exenciones, carga de la prueba, responsabilidad del transportista efectivo, retraso, pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, y responsabilidad del cargador); documentos de transporte (transferencia de derechos y obligaciones y derechos de control; información sobre la carga en los documentos de transporte) y comercio electrónico[5].

Las Resoluciones de la Conferencia están reproducidas tanto el Boletín Informativo del CMI como en el Anuario[6].

Con respecto a las *cuestiones de Derecho del transporte*, se pidió que el CMI emprendiera nuevos trabajos sobre la base del Proyecto de Instrumento y de las conclusiones de la Conferencia, para completar así el borrador de Instrumento a fin de facilitar las necesidades del comercio electrónico, consultar a las asociaciones miembros y a los miembros consultivos del CMI, así como a los sectores de las industrias implicadas, y revisar este borrador una vez recogidas las respuestas, así como pedir al Comité Ejecutivo que informara adecuadamente sobre la labor del CMI a la Secretaría de la CNUDMI en el momento oportuno.

Las conclusiones y el debate de la Conferencia se incluyeron en el informe del Comité A, siendo este aprobado por la Conferencia en la sesión plenaria que condujo a las decisiones adoptadas en la Asamblea. El Boletín Informativo[7] también contiene una carta de Stuart Beare al Presidente en la que informaba de que la CNUDMI estaba considerando la posibilidad de crear un Grupo de Trabajo, que podría ponerse en marcha en 2002, para examinar el Anteproyecto elaborado por el CMI.

En relación con el comercio electrónico, la Asamblea había determinado que

---

4 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 182-187.

5 Anuario CMI Singapur 1 páginas 114-175.

6 Boletín Informativo del CMI nº 1 enero/abril 2001; Anuario del CMI 2001 Singapur II página 188.

7 Boletín Informativo del CMI No 1 enero/abril 2001.

el Proyecto de Instrumento debía incluir principios y disposiciones para facilitar las necesidades del comercio electrónico, y que debía aplicarse a todos los contratos de transporte, incluidos los celebrados por vía electrónica, y este debía ser neutral con respecto al medio y a la tecnología. Es decir, no debía basarse únicamente en un registro como *Bolero*. El Instrumento tendría que adaptarse a los sistemas que operan tanto en un entorno cerrado como abierto, y sin perder de vista lo rápido que evoluciona la tecnología. El Instrumento también debía incluir una mención explícita a su intención de eliminar los obstáculos del papel en las transacciones electrónicas, adoptando los principios pertinentes de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico de 1996. Sin embargo, en la presentación del Instrumento se observó que no había referencia alguna a jurisdicción o arbitraje. Estos temas no habían sido considerados por el ISC por entenderse prematuro hablar de jurisdicción y arbitraje antes de que se hubieran alcanzado siquiera unas conclusiones sobre la naturaleza del Instrumento, su fuerza vinculante, el abanico de temas que contemplaría o su ámbito de aplicación.

John Hare, en su informe dirigido a la sesión plenaria[8] sobre *Seguro Marítimo*, se refirió al *Discussion Paper* preparado con carácter previo a la Conferencia[9] y señaló que en esta habían intervenido David Taylor, representando al mercado londinense, el Dr. Gerfried Brunn, en nombre del mercado alemán, Lord Mustill QC, Graydon Staring, Andrew Robinson e Ian Davis, de la Comisión Australiana de Reforma Legislativa.

La Conferencia resolvió[10] que el GTI de Seguro Marítimo realizaba un ejercicio que merecía la pena continuar tanto desde una perspectiva académica como práctica en aras de: (i) identificar y evaluar las diferencias entre las legislaciones nacionales en materia de seguros marítimos, área en el cual una medida de armonización podría ser factible e incluso deseable; (ii) fomentar un mayor conocimiento y comprensión de estas diferencias teniendo en cuenta el papel que el seguro marítimo debería desempeñar en la promoción de la seguridad en el mar; y (iii) las estructuras económicas actuales en las que se suscriben los seguros marítimos y las diferencias y similitudes entre los sistemas del *Common Law* y los de *Civil Law*.

Informe sobre Avería Gruesa elaborado por el GTI y Resolución de la Conferencia[11]. Nicholas Gooding, suscriptor de Lloyds en el mercado

8 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 203-210.
9 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 189-202.
10 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 211.
11 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 212-213.

londinense, se dirigió a los asistentes con detalles sobre los antecedentes de las propuestas de la Asociación Internacional de Seguros Marítimos (IUMI) para reformar las Reglas de York y Amberes. Geoffrey Hudson, el conocido y respetado *average adjuster*, presentó también sus puntos de vista, suscitando estas dos presentaciones un entretenido debate sobre la conveniencia de que el CMI continuase con la labor que venía desempeñando en la materia. La Resolución finalmente adoptada en la sesión plenaria fue que el GTI continuaría su trabajo para considerar qué revisiones, si las hubiera, debían hacerse a la luz de las deliberaciones y conclusiones de la reunión del Comité.

Informe sobre la *Ley Nacional Modelo sobre Actos de Piratería y Violencia en la Mar*[12]. En su informe, Frank Wiswall explicó la historia de este GTI desde su constitución en 1997, y al que se le había encargado la redacción de una Ley Modelo. Se refirió a la gravedad de la cuestión que se estaba debatiendo, a la participación de la OMI, INTERPOL y la ICCIMB y demás organizaciones internacionales como BIMCO, ICS, ITF, IUMI, IG P&I, etc., que mostraban un gran interés en la cuestión. Entre los objetivos se encontraba garantizar que ningún acto de piratería o violencia en la mar quedara fuera de la jurisdicción de los Estados afectados para poder perseguirlos y castigarlos o, alternativamente, para prever la extradición a otro Estado. Otro objetivo era otorgar plena vigencia a las disposiciones relativas a la piratería del Convenio sobre el Derecho del Mar de 1982 y del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación ("SUA") de 1988 para los Estados que habían ratificado dicho Convenio.

En la Conferencia intervinieron el Capitán Abhyankar, Sivakant Tiwari, el Capitán Thuillier, Linda Howlett, la detective superintendente de la Policía Metropolitana[13] de Londres Suzanne Williams, Rosalie Balkin, Gerhard Brunn, Peregrine Massey y el Dr. Samuel Menefee.

La Resolución de la Conferencia[14] consistió en aprobar y respaldar el concepto de ley nacional modelo así como la estructura y disposiciones que tendría este documento[15], sujeto a las cuestiones planteadas en la reunión del Comité de la Conferencia. También se acordó transmitir el Proyecto final al Comité Ejecutivo y, en caso de ser aprobado, trasladarlo por un lado a todos las ADMs y miembros consultivos del CMI con la petición de que hicieran todo lo posible por hacerlo llegar a sus respectivos gobiernos e instarlos a adoptar

12 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 214-220.
13 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 221-222.
14 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 223.
15 Anuario del CMI Singapur nº 1 página 418.

la ley nacional modelo, y por otro, transmitirlo también a la OMI para que su Asamblea lo aprobase.

El *Informe del Grupo de Trabajo del CMI a la Conferencia de Singapur sobre la implementación e interpretación del Convenio LLMC 1976*[16] explica la historia de la labor realizada por el GTI identificando y comparando los diferentes métodos adoptados por los Estados para hacer efectivas las disposiciones (o algunas de ellas) del LLMC 1976. La Resolución de la Conferencia y el Informe a la OMI del CMI[17] aprobaron el borrador de Informe y resolvieron que se remitiera a la OMI con un resumen de las deliberaciones que habían tenido lugar, reseñando a la OMI que el CMI estaría encantado de seguir cooperando con el fin de encontrar formas para garantizar una aplicación satisfactoria así como una interpretación uniforme del LLMC y otros Convenios marítimos.

También se pidió al GTI que continuara con su trabajo desarrollando medidas con dicho fin que podrían incluir: (i) el establecimiento de una base de datos de decisiones judiciales sobre la interpretación de los Convenios; (ii) el desarrollo de cláusulas estándar sobre la aplicación e interpretación para su inclusión en los Convenios; (iii) el establecimiento de un servicio de consulta del CMI sobre las medidas desarrolladas; (iv) sesiones de formación como las realizadas en el IMLI en las que la redacción de dichas medidas sea una asignatura del plan de estudios; y (v) posibles referencias que haya a sentencias de la Corte Internacional de Justicia (ICJ) u otros tribunales sobre interpretación en el marco de los procedimientos judiciales.

Pasajeros transportados por mar: esta sesión de la Conferencia generó dos documentos*:*

- Charles HaddonCave QC: *La limitación frente a las reclamaciones de los pasajeros: medieval, inquebrantable y desmesurada*[18].
- Bernd Kroger: *Pasajeros transportados por mar: ¿deberían tener los mismos derechos que los pasajeros transportados en avión*[19].

En la *Resolución de la Conferencia* se pidió al Presidente de la Sesión que remitiera un informe al Comité Ejecutivo en el que se resumieran los debates de la reunión y que dicho informe fuera presentado a la OMI por el Comité Ejecutivo para su utilización en los debates de preparación del Protocolo propuesto para el Convenio de Atenas de 1974.

16 Anuario del CMI 2001 Singapur II páginas 224-229.
17 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 230-233.
18 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 234-243.
19 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 244-252.

El *GTI sobre Salvamento* se reunió en Singapur y el primer Informe de Eric Japiske sobre el Proyecto de Convenio de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático se publicó en el Anuario[20], que también contiene la sugerencia del GTI para que el CMI recomendase la adopción del Protocolo de Brice de la OMI.

Comité de Planificación: La Resolución de la Conferencia consistió en que el Comité Ejecutivo aplicara el Informe y las recomendaciones del Comité[21].

15. El Coloquio celebrado en Burdeos (Francia), entre el 10 y el 13 junio de 2003

El siguiente encuentro del CMI tuvo lugar en Burdeos, donde se celebró un Coloquio entre el 10 y el 13 de junio de 2003. A pesar de que el Coloquio tuvo lugar mientras se realizaban grandes obras de construcción de infraestructuras en el centro de la ciudad, de que había una huelga nacional de transportes, una huelga de basureros y que se registraron temperaturas de 40 grados, el informe del Coloquio[22] calificó el encuentro como *gran éxito*. Lo anterior dice mucho del contenido del trabajo que se hizo, de la organización de la ADM francesa y de las actividades que se desarrollaron.

Al Coloquio asistieron 263 delegados (y 63 acompañantes) de 30 ADMs y 3 observadores. El programa incluía una excursión por un viñedo de Burdeos y una visita a la ciudad medieval de Saint Emilion, así como una cena de gala en el Chateau Giscours con visita a las bodegas del castillo incluida.

Las sesiones de trabajo se desarrollaron en el Hangar 14, a orillas del río Garona, donde se trataron los siguientes temas:

- *El Derecho del comercio y el transporte en la era electrónica*, presidido por Johanne Gauthier. Paul Mallon y George Chandler impartieron ponencias sobre el uso actual de la tecnología de la información en la comunidad marítima; Phillipe Garo revisó el impacto de las recientes directivas de la UE y de las leyes modelo de la CNUDMI que versan sobre el comercio electrónico y las firmas; Luis Cova informó sobre la aplicación en Sudamérica de las leyes modelo de la CNUDMI; y Gertjan van der Ziel analizó los posibles enfoques que deben adoptarse en los debates sobre el Instrumento de la CNUDMI y el CMI para hacerlo medianamente neutro, de modo que los contratos de transporte pudieran

20 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 254-258.

21 Anuario del CMI 2001 Singapur II página 259.

22 Boletín Informativo del CMI Nº 2 mayo/agosto 2003.

celebrarse electrónicamente. Al finalizar las ponencias se celebraron mesas redondas.

- *Avería Gruesa*, sesión presidida por Bent Nielsen. No se llegó a ninguna conclusión en relación con los siguientes temas mencionados en el informe del GTI: beneficio común, redistribución de los gastos de salvamento, plazo de prescripción, intereses, comisiones y otros asuntos quedaron pendientes por resolver. Temas como las cláusulas de absorción y el tratamiento separado de los sacrificios de bienes se dieron por finalizados.
- *El Derecho del transporte y el Proyecto de Instrumento,* sesión presidida por Stuart Beare. Entre los ponentes se encontraban los Profesores Philippe Delebecque, Michael Sturley y Francesco Berlingieri, que hablaron de diferentes aspectos del Instrumento CMI y de los debates en la CNUDMI, así como de los posibles conflictos con los regímenes de responsabilidad europeos que disciplinan el transporte terrestre. Por su parte, el Profesor Ralph de Wit y Stuart Hetherington trataron la temática de las cláusulas de jurisdicción.
- *Seguro marítimo*, presidida por Malcolm Clarke y John Hare. Las ponencias abordaron temas como la máxima buena fe (Andrew Tulloch); La negligencia y su identificación, por la Profesora Trine Lise Wilhelmsen; Las *warranties* y las condiciones del seguro, por Graydon Staring; y la alteración del riesgo, por Malcolm Clarke.
- *Lugares de refugio,* presidida por Stuart Hetherington. Este impartió ponencias sobre el trabajo realizado por el CMI y las responsabilidades de los Estados en virtud del Derecho internacional; Richard Shaw habló sobre los incidentes del *Castor* y el *Prestige,* las disposiciones pertinentes de los Convenios internacionales y las recientes directrices de la OMI relativas a la evaluación de riesgos; Alfred Popp se preguntó si era pertinente un nuevo Convenio, y Gregory Timagenis se centró en los planes de contingencia, las instalaciones de almacenamiento y recepción de residuos y las instalaciones portuarias para los buques en dificultades (*distressed ships*).
- *Evolución del Derecho marítimo internacional.* Patrick Griggs habló sobre el registro de los arrendamientos a casco desnudo, el LLMC 1976 y el Protocolo de 1996 y sobre el Convenio de Atenas 2002. Por su parte, Alfred Popp habló del Convenio SNP, el Convenio Bunkers, el Grupo de Trabajo del FIDAC sobre la revisión del CLC y el FC, las enmiendas a los Instrumentos SUA y la retirada de restos de naufragios.

16. La 38ª Conferencia del CMI celebrada en el Westin Bayshore Resort and Marina de Vancouver (Canadá), entre el 30 de mayo y el 5 de junio 2004

El evento se celebró en el precioso y encantador Westin Bayshore Resort and Marina de Vancouver, donde se reunieron más de 384 delegados y 120 acompañantes. (En caso de vivir los huéspedes en la zona, el hotel les permitía llevar a sus perros). Los delegados podían observar desde el Hotel cómo despegaban y aterrizaban los hidroaviones y cómo transportaban a los pasajeros a las islas de la costa (algunos delegados hicieron vuelos turísticos en hidroavión). El entorno fue mágico y el evento estuvo extremadamente bien organizado bajo la atenta supervisión del Presidente del Comité Organizador canadiense, Michael Bird, sus asistentes Barry Oland, Douglas Schmitt, Peter Bernard QC entre otros, y el Presidente de la ADM canadiense Peter Cullen.

El programa incluía una recepción de bienvenida en el jardín junto a la piscina del hotel de la Conferencia, un crucero a la isla de Granville el miércoles por la tarde, un cóctel en el acuario de Vancouver y una cena de gala en el salón de baile del hotel (habiéndose convertido este en un auténtico bosque gracias a la decoración con ramas de abeto y otros colores locales característicos).

La ceremonia de apertura comenzó espléndidamente con la guardia de honor tradicional, a cargo de la banda de gaitas de la policía de Delta, y con presentaciones que incluyeron un *Talking Stick* nativo a cargo de un jefe indígena de las Primeras Naciones. La oradora principal de la Conferencia fue la Muy Honorable Beverley McLachlin PC, presidenta del Tribunal Supremo de Canadá.

Como señaló Richard Shaw en su informe[23] sobre la Conferencia, el clima durante toda la semana fue excepcionalmente bueno para lo que suele ser habitual en Vancouver. Richard Shaw también señaló que el Profesor Marko Pavliha había sido nombrado Ministro de Transportes de su país y que, por lo tanto, no podía continuar con el papel de Secretario General y que Nigel Frawley, ex Presidente de la Asociación Canadiense de Derecho Marítimo y Presidente del Comité de Nominaciones del CMI había sido designado para sustituirle. Su informe contiene también resúmenes de la labor realizada por los Comités de trabajo. Como es habitual, el material de ayuda a los delegados para la Conferencia se publicó en el Anuario del CMI 2003 Vancouver I[24].

---

23 Boletín Informativo del CMI Nº 2 mayo/agosto 2004.

24 Anuario del CMI 2003 Vancouver I Documentos para la Conferencia.

Derecho del transporte: Introducción, por Stuart Beare (páginas 120 a 121); Proyecto de Instrumento sobre el transporte de mercancías (total o parcialmente) (por mar) (páginas 122 a 190); Informe de la 7ª reunión del Subcomité Internacional del CMI sobre cuestiones de Derecho del transporte celebrada

Richard Shaw señaló en su informe sobre la Conferencia que la cena de gala fue testigo del traspaso de la presidencia del CMI, después de siete años, de Patrick Griggs a Jean-Serge Rohart, junto con un Talking *Stick* ceremonial donado a la Conferencia en su sesión de apertura por el jefe de la tribu local de nativos americanos. Richard Shaw también señaló que, como abogado ejerciente en su bufete de París, *Jean-Serge necesitará toda la magia del Talking Stick para dirigir el CMI en los próximos años,* y continuó *pero su ingenio y encanto galo serán sin duda de gran valor, además de sus indudables habilidades en el campo del Derecho marítimo.* Ese ingenio y encanto galo se pusieron de manifiesto en varios momentos de la ceremonia. Los que habían participado en la gestión del

---

en Londres los días 27 y 28 de febrero de 2003 (páginas 191 a 198); Borrador de Informe de la 8ª reunión del Subcomité Internacional del CMI sobre cuestiones de Derecho del transporte celebrada en Londres el 17 de noviembre de 2003 (páginas 199 a 207); Phillipe Delebecque: El Proyecto de Instrumento de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías por mar (páginas 208 a 229); Michael Sturley: Derecho del transporte: el tratamiento de las partes ejecutantes (páginas 230 a 244); Stuart Hetherington: Jurisdicción y arbitraje (páginas 245 a 249); Guía de las características del comercio electrónico y el Proyecto de Instrumento sobre el transporte de mercancías (total o parcialmente) (por mar) (páginas 250 a 259); Gertjan van Der Ziel: El fundamento jurídico del comercio electrónico en el transporte marítimo por el Proyecto de Instrumento de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías por mar (páginas 260 a 271); Avería Gruesa: Informe del Subcomité Internacional del CMI sobre Avería Gruesa (páginas 273 a 311).

Lugares de refugio: Stuart Hetherington: Introducción abril de 2004 (página 314); Informe de la reunión del ISC del 17 de noviembre de 2003 (páginas 315 a 326); Informe de la OMI con las respuestas al segundo cuestionario (páginas 327 a 328); Richard Shaw: Lugares refugio. El derecho internacional bajo elaboración adjuntando las Directrices de la OMI sobre lugares de refugio para buques necesitados de asistencia (páginas 329 a 343); Richard Shaw: Actualización de las últimas novedades a agosto 2003 (páginas 358 a 360); Stuart Hetherington: El Prestige. ¿Puede ayudar el Derecho? (páginas 371 a 374); Gregory Timagenis: Los lugares de refugio como problema legislativo (páginas 375 a 379); Stuart Hetherington: *Discussion Paper* (con tres apéndices) para la reunión del ISC en Londres el 17 de noviembre de 2003 (páginas 380 a 402); Eric Van Hooydonk: La obligación de ofrecer un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia (páginas 403 a 445); Richard Shaw: Designación de lugares de refugio y mecanismo de decisión (páginas 446 a 456); Stuart Hetherington: Responsabilidad civil e incentivos monetarios para la aceptación de buques necesitados de asistencia (páginas 457 a 467); Frank Wiswall: La responsabilidad penal (páginas 468 a 469); Gregory Timagenis: Instalaciones de recepción para buques necesitados de asistencia (páginas 470 a 478); Welmoed Van Der Belde: La posición de los Estados costeros y los buques siniestrados en el derecho internacional (páginas 479 a 498); El seguro marítimo. Alteración del riesgo, por Malcolm Clarke (páginas 500 a 522); Graydon Staring: Armonización de las *warranties* y condiciones: Estudio y propuestas (páginas 522 a 533); Andrew Tulloch: La máxima buena fe (páginas 534 a 539); Trine Lise Wilhelmsen: Negligencia del asegurado e identificación (páginas 548 a 572); Informe sobre la reunión del GIT en Londres en noviembre de 2003 (páginas 573 a 574); Contaminación del medio ambiente marino. Revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo, por Colin de la Rue (páginas 576 a 580); Actos delictivos en alta mar. Resumen de las legislaciones nacionales vigentes aplicables a las cuestiones jurisdiccionales relativas a los delitos cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero y documento de trabajo anexo para el Comité de Seguridad Marítima relativo a los delitos cometidos en buques de pabellón extranjero, por Frank Wiswall (páginas 582 a 585).

CMI durante la presidencia de Griggs eran muy conscientes de lo afortunados que habían sido al contar durante 7 años con un Presidente, que no sólo tenía la ventaja de disponer de un pequeño despacho en su antiguo bufete de abogados (y contar con una asistente personal, Lesley Canning, para que le ayudara a mecanografiar), sino que también podía dedicar todo el tiempo que quisiera al CMI, sin verse obstaculizado por los requisitos comerciales de ese bufete, al estar jubilado.

En su discurso de apertura[25], el Presidente Griggs se refirió al hecho de que Vancouver, y el oeste de Canadá, están en una localización destacada para beneficiarse de que el centro de gravedad de la industria naviera se haya trasladado al Lejano Oriente (tal y como había comentado ya en su discurso de apertura en la Conferencia de Singapur en 2001). También se refirió al hecho de que el ex Presidente inmediato del CMI, Allan Philip, no pudo asistir a la Conferencia por motivos de salud, y que Francesco Berlingieri, a sus 82 años, tenía órdenes médicas de no tomar vuelos de larga distancia, por lo que tampoco asistió. Se trata de la primera Conferencia a la que este último no asistió desde 1951 en Nápoles. En su discurso en la reunión de la Asamblea[26], Patrick Griggs hizo referencia a dos de sus contemporáneos que tanto habían trabajado para ayudar al CMI en los últimos seis años, siendo uno de ellos Stuart Beare que había presidido el GTI y el CSI sobre Derecho del transporte y Richard Shaw que había estado involucrado en muchas de las actividades del CMI. También se refirió al Profesor John Hare, que en ausencia del Secretario General había asumido sus funciones de forma temporal, adquiriendo, sin saberlo, una visión muy clara de lo que se necesitaba para cuando asumió el cargo de manera formal varios años después.

Las sesiones de trabajo de la Conferencia y los informes de estas figuran en el Anuario 2004 Vancouver II.

Derecho del transporte

Este Comité se reunió durante dos días en la Conferencia bajo la presidencia de Alfred Popp QC. Las ponencias adicionales de la reunión se encuentran también en el Anuario Vancouver II[27].

---

25 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 349 a 351.

26 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 352 a 354.

27 Documento con el orden del día (páginas 132 a 139); Documentos de referencia: Francesco Berlingieri: Fundamento de la responsabilidad del transportista (artículo 14) (páginas 140 a 146); Karl Johan Gombrii: El derecho de control (páginas 147 a 156); Allan Philip: Jurisdicción y arbitraje (capítulos 15 y 16) (páginas 157 a 165); Gertjan Van der Ziel: Entrega al destinatario (capítulo 10) (páginas 166 a 174); Luis Cova Arria: Informe sobre la aplicación de los documentos de transporte de

Los trabajos se concentraron en ciertas partes del Proyecto de Instrumento de la CNUDMI, siendo los siguientes los seis temas identificados en el orden del día: (i) el fundamento de la responsabilidad del transportista; (ii) el derecho de control; (iii) la jurisdicción y el arbitraje; (iv) la entrega al destinatario; (v) los documentos de transporte; y (vi) la legitimación para demandar. En cuanto a la responsabilidad del transportista, un pequeño Grupo de Trabajo volvió a redactar el artículo 14 y el Comité concluyó que el texto debía ponerse a disposición de los delegados de la CNUDMI. En cuanto a la cuestión del derecho de control, el Comité concluyó que era necesario incluir un capítulo sobre este tema en el Proyecto de Instrumento, pero que la redacción actual del artículo 55 no era satisfactoria. En cuanto a la jurisdicción y el arbitraje, el que escribe tuvo el privilegio de presentar el documento escrito por Allan Philip al no poder este asistir debido a su estado de salud. Durante los debates se expresaron diferentes opiniones en relación con las disposiciones sobre jurisdicción y arbitraje. En cuanto al tema de la entrega al destinatario (no contemplado anteriormente en los Convenios de Transporte), el Comité concluyó que el capítulo 10 era, en principio, aceptable, pero formuló algunas observaciones a su redacción. En cuanto a los documentos de transporte, las disposiciones contenidas en el Proyecto de la CNUDMI eran muy similares a las originalmente redactadas por el CMI, pero con algunas diferencias que se debatieron en la reunión. En cuanto a la legitimación para demandar, el Comité se mostró partidario de suprimir el actual artículo 63, dejando esta cuestión en manos de la legislación nacional[28].

Reglas de York y Amberes (RYA)

Las ponencias que se presentaron en la Conferencia se encuentran en el Anuario Vancouver II[29].

El Informe del Comité[30] confirmó que se había logrado una revisión completa de las Reglas de York y Amberes (RYA) y que se había aprobado un nuevo texto en la sesión plenaria al final de la Conferencia, denominado Reglas de York y Amberes 2004 (incluidas en el Informe). Las enmiendas que se realizaron se

---

comercio electrónico en los países iberoamericanos (páginas 175 a 181); Informe resumido de la 13ª Sesión del Grupo de Trabajo III de la CNUDMI (Derecho del transporte) celebrada en Nueva York del 3 al 14 de mayo de 2004) (páginas 182 a 186).

28 Informe final de la Comisión de Derecho del transporte, Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 355 a 362).

29 Avería Gruesa - Posición de la AIDE y la eventual revisión de las Reglas de York-Amberes de 1994 (páginas 188 a 194); *Position Paper* de la Cámara Naviera Internacional (páginas 195 a 200); *Position Paper* de la Asociación Italiana de Derecho Marítimo (páginas 201 a 206).

30 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 363 a 385.

referían a la Regla VI de Remuneración por Salvamento, la Regla XI de Gastos en el Puerto Refugio, la Regla XIV de Reparaciones Temporales, la Regla XX de Adelanto de Fondos, la Regla XXI de Intereses sobre las Pérdidas, la Regla XXIII de Prescripción y la ordenación del texto de las RYA.

Este autor recuerda que, en los momentos previos a la sesión plenaria, se expresaron preocupaciones en los pasillos de la sede de la Conferencia sobre lo ajustado de la votación en relación con esta nueva versión de las RYA y recuerda claramente que se preguntó si la ADM de Australia y Nueva Zelanda, podría tener más de un voto, ya que incluía dos países distintos. Ello quizá indicaba la probabilidad de que la votación estuviera algo dividida. La historia demostró que las RYA de 2004 no encontraron apoyo en la comunidad marítima y, como resultado, no fueron en gran medida recogidas e incorporadas en los documentos de transporte, si es que lo fueron, en los años siguientes, lo que hizo necesaria otra revisión de las RYA entre 2012 y 2016.

Lugares de refugio

Este Comité se reunió durante un día completo. Los documentos adicionales disponibles en la reunión se encuentran en el Anuario de Vancouver II[31].

El Informe del Subcomité Internacional sobre Lugares de Refugio (incluido el Informe sobre Lugares de Refugio presentado por el CMI al Comité Jurídico de la OMI) se encuentra también en el Anuario Vancouver II.

Las cinco principales ponencias impartidas estaban relacionadas con:

1. La obligación de ofrecer un lugar de refugio, Eric Van Hooydonk
2. Responsabilidad penal, Frank Wiswall
3. Instalaciones de recepción, Gregory Timagenis
4. Responsabilidad civil e incentivos monetarios, Stuart Hetherington
5. Designación de lugares de refugio y mecanismo de decisión, Richard Shaw

Tal vez una de las presentaciones más impresionantes que este autor ha tenido el privilegio de presenciar en una reunión del CMI fue la de Eric Van Hooydonk, cuya ponencia se publicó también en el Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly[32]. En dicha ponencia expuso la opinión tradicional e histórica de que el derecho consuetudinario reconocía que los buques necesitados de asistencia tenían derecho a que se les concediera un lugar de refugio, la cual contrastó

---

31 Lugares de refugio: Henrik Ringbom: Lugares de refugio y responsabilidad e indemnización medioambiental, con especial referencia a la UE (páginas 208-233); Directrices de la OMI y responsabilidades de los armadores respecto a las reclamaciones marítimas (páginas 234-235); *Position Paper* de la Asociación Internacional de Puertos (AIP) (páginas 236-246).

32 Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly 2004 Parte 3 páginas 347-374.

magníficamente con el *not in my front pond syndrome* (*síndrome de no en mi estanque).* (Aldo Chircop en *Lugares Refugio para Buques*[33] se refirió a Ulises como el primer ejemplo registrado (Homero alrededor del 800 a.C.) de un navegante al que los cíclopes le negaron el refugio).

En el Informe que se remitió a la OMI[34] se llegó a la conclusión de que lo que se necesitaba era un Convenio internacional, o enmiendas a los Convenios internacionales existentes, o directrices que cubrieran los temas descritos en el Informe. Estas fueron las opciones que se sugirieron en la reunión como posibles soluciones al problema. El Informe hace referencia a los temas que se habían identificado, a las deficiencias legales del sistema actual y a las preocupaciones identificadas junto con sus posibles soluciones.

Seguro marítimo

Este Comité se reunió durante 3 horas bajo la presidencia de John Hare y Thomas Reme, y con George Strathy como ponente. El Informe de la reunión figura en el Anuario de 2004 Vancouver II[35]. En este Informe, John Hare clausuró el trabajo del GTI, recordó los orígenes del GTI, resumió el trabajo realizado, las opciones de reforma, identificó la necesidad de reformar algunas áreas y las diferencias de enfoque entre los abogados del *Common Law* y los del *Civil Law*. Destacó el duro trabajo de TrineLise Wilhelmsen, y dio las gracias al Profesor Clarke, que le había sustituido durante un año, y a Thomas Reme.

Delitos penales

Hubo tres mesas redondas sobre varios temas relacionados, todas presididas por Frank Wiswall, entre ellos: Enmiendas al Convenio SUA de 1988, en la que los ponentes fueron Rosalie Balkin y Mark Gauthier[36]; (ii) la Aplicación del Código ISPS, en la que los ponentes fueron Mark Gauthier y Calvin Lederer[37], y (iii) los Delitos Penales cometidos a bordo de buques de bandera extranjera, con Frank Wiswall como Presidente y ponente, y Mark Gauthier. En la Conferencia se contó con el material adicional que figura en el Anuario Vancouver II 2004[38] .

Así se resolvió en la Asamblea y posteriormente el CMI respaldó y elogió

---

33 *Lugares de refugio para buques,* editado por Aldo Chircop y Olof Linden, publicado por Martinus Nijhoff Publishers, 2006.

34 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 389-393.

35 Páginas 248-260.

36 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 395-400.

37 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 400-413.

38 Actos delictivos en alta mar: medidas para proteger a las tripulaciones y a los pasajeros contra los delitos cometidos en los buques Presentado por Japón (páginas 344 y 345).

el trabajo del el Comité Jurídico de la OMI en la formulación de enmiendas al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y su Protocolo de 10 de marzo de 1988. En particular apoyó plenamente la ampliación del alcance y el ámbito de aplicación del Convenio para prohibir y reprimir tanto los actos de terrorismo, en los buques o desde ellos, y el transporte marítimo de armas de destrucción masiva, así como el esfuerzo por cumplir estos objetivos respetando y garantizando los derechos de la gente del mar y las obligaciones de los Estados Parte de proteger sus intereses soberanos y comerciales.

En relación con los *Delitos penales cometidos a bordo de buques de pabellón extranjero,* se recomendó a la Asamblea que se creara un Grupo de Trabajo Interinstitucional conjunto para redactar un modelo de ley nacional para dichos delitos, que luego debería trasladarse a las ADMs.

Contaminación del medio marino Propuesta de revisión de los Convenios CLC y del Fondo; este tema ocupó una sesión que fue presidida por Colin de la Rue y que contó con JeanSerge Rohart y Mans Jacobsson como ponentes. Tal y como se explicaba en el programa, la sesión se dividió en dos partes. En la primera se discutió la revisión del régimen internacional de indemnización que estaba llevando a cabo el FIDAC (explicada por el Director del FIDAC, Mans Jacobsson, y con JeanSerge Rohart explicando la aplicación de los criterios del Fondo con referencia al siniestro del *Erika*). La segunda parte se centró en revisar los aspectos en los que ha habido una aplicación internacional desigual del régimen[39] .

Los comentarios de Gregory Timagenis se hicieron considerando la falta de uniformidad que se derivaba de la implementación dispar del régimen y de las diferentes interpretaciones de este. Francesco Berlingieri apoyó durante mucho tiempo los puntos de vista y las opiniones sobre las causas de la falta de uniformidad en el Derecho marítimo internacional relacionadas con la forma

---

39 Los materiales de la Conferencia se encuentran publicados en el Anuario del CMI 2004 Vancouver II, páginas 262-341, junto con los comentarios de Gregory Timagenis sobre la Propuesta de revisión de los Convenios CAC y del Fondo.

Contaminación del medio marino: Propuesta de revisión del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo Revisión del régimen internacional de indemnización Aplicación uniforme de los Convenios, *Discussion Paper* (Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 262 a 273); Mans Jacobsson: Revisión del régimen jurídico internacional sobre responsabilidad y compensación por contaminación por hidrocarburos (Anuario del CMI de 2004 Vancouver II páginas 274 a 285); Jean-Serge Rohart: Aplicación de los criterios del Fondo para la admisibilidad de las reclamaciones: el ejemplo del siniestro del Erika (Anuario del CMI de 2004 Vancouver II páginas 286 a 292); Documentos IOPC: Informe sobre la 7ª reunión del Tercer Grupo de Trabajo Intercesional (Anuario del CMI de 2004 Vancouver II páginas 293 a 320); Revisión del Régimen Internacional de Indemnización Aplicación Uniforme de los Convenios (Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 321 a 330); Acta de las Decisiones de la primera sesión del Consejo Administrativo (Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 331 a 341)

en que se aplican los Convenios internacionales y relacionó esos comentarios y las técnicas de ratificación con las posibles reformas del Convenio del Fondo. Un método que según sugirió podría reducir la heterogeneidad en la aplicación práctica del régimen es el uso del procedimiento de aceptación tácita para modificar los Convenios internacionales. Se refirió a la posibilidad tanto de establecer un fondo en relación con los debates que se estaban celebrando sobre el tema de los lugares de refugio, así como a la posibilidad de elaborar un borrador con las Directrices del CMI.

Grupo de Trabajo Internacional (GTI) sobre actividades off shore

En Vancouver se celebró una reunión informal del GTI *Off shore*. El Anuario contiene el acta de la reunión y un breve Informe de Richard Shaw[40]. En la actualidad, el Grupo no está operativo ya que la OMI lo retiró de su programa de trabajo en 2001. La ADM canadiense había preparado un Proyecto de Convenio completo con una narración de los acontecimientos a partir del Proyecto de Río de Janeiro de 1976 y un comentario sobre las disposiciones del Proyecto. Estos materiales se publicaron posteriormente en el Boletín Informativo del CMI[41] .

Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO

En este breve Informe[42] se señala que el Convenio se adoptó el 2 de noviembre de 2001 y que, por el momento, no se conoce con certeza cuántos países ribereños lo apoyarán ni cuándo entrará en vigor.

Salvamento

Hubo una breve sesión sobre la aplicación del Convenio de Salvamento impartida por Gregory Timagenis. Se puede encontrar en el Anuario[43] una sinopsis de las respuestas al Cuestionario así como un Informe provisional del CMI a la OMI.

Buques arrendados a casco desnudo

Este Informe[44] refleja el resultado de la investigación sobre este tema realizada por la Secretaría de la OMI y el CMI a raíz de la revisión del Convenio de Atenas de 2002, que incluía una Resolución en la que se pedía a la Secretaría de la OMI que realizara un estudio sobre la expedición de certificados en el

40 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 419-421.
41 Boletín del CMI 2004 Nº I enero/abril 2004.
42 Anuario del CMI 2004 Vancouver II página 400.
43 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 422-439.
44 Anuario del CMI 2004 Vancouver II páginas 441-446.

contexto del Protocolo de Atenas que acreditaran la existencia de un seguro u otra garantía financiera con respecto a la cuestión de los arrendamientos a casco desnudo. Una posible solución sugería que el propietario registral incluyera al arrendador a casco desnudo, pero si esto no se consideraba suficiente, podría ser necesario introducir la nueva definición de propietario basada en la definición del Convenio SNP, que se refiere al propietario como las personas *registradas como propietarias del buque o como arrendadores a casco desnudo, o en ausencia de registro, la persona o personas que realmente posean el buque.*

17. Allan Philip

Sólo unos meses después de la Conferencia de Vancouver, llegó a oídos de los compañeros y amigos del CMI la triste noticia de que el recién nombrado Presidente *Honoris Causa* Allan Philip había fallecido. Dos antiguos Presidentes del CMI (Francesco Berlingieri, a quien Alan Philip había sucedido como presidente, y Patrick Griggs, que acababa de concluir su mandato después de él), rindieron homenaje a Allan Philip en el Boletín Informativo del CMI[45]. Tal y como relató Francesco, Allan Philip se licenció en la Facultad de Derecho de la Universidad de Copenhague y llegó a ser Profesor y Decano de dicha facultad. Dio clases en la Academia de Derecho Internacional de La Haya y era miembro del Tribunal Laboral danés. Representó a Dinamarca en numerosas Conferencias diplomáticas sobre Derecho marítimo y Derecho internacional privado. Fue nombrado Presidente del CMI en 1991. Patrick Griggs le recordó como un *caballero y un verdadero amigo.* El Presidente del CMI, Allan Philip, y Henri Voet, el Administrador y Tesorero de la época, formaban un equipo excelente. Henri Voet se ocupaba de elaborar los presupuestos y de la organización de las reuniones, pero aunque Allan Philip delegara en este para trasmitir los mensajes y otros asuntos, como hace cualquier buen Presidente con un hábil Secretario General o Administrador , no cabe duda de que todo lo que decía Henri Voet había sido aprobado por Allan Philip.

Allan Philip y su esposa Birthe viajaron a Sídney antes de la Conferencia en 1994, ya que esta ostentaba un puesto en el gobierno local de Dinamarca y en tal posición viajó a Sídney para reunirse con los australianos. Por lo tanto, Allan Philip fue su *acompañante*, lo cual le encantaba explicar, y aprovechó la oportunidad para ver los lugares que se habían seleccionado para albergar los eventos de la Conferencia CMI y los hoteles que se estaban considerando. Mientras estaba en Sídney, habló, resplandeciente como siempre con pajarita, de

45 Boletín Informativo del CMI 2004 Nº 3 septiembre/diciembre 2004.

forma encantadora, a la rama de Nueva Gales del Sur de la ADM de Australia y Nueva Zelanda, siendo el primer Presidente del CMI en hacerlo. Era, verdaderamente, un caballero. Tenía una mente jurídica muy aguda y despierta y era rápido identificado las lagunas en los argumentos que se presentaban o percatándose de cuando había uniformidad en una reunión. Al concluir un debate sobre determinados puntos, a menudo resumía la opinión de la mayoría y terminaba con unas palabras que decían: *no escucho una opinión contraria, parece que es así* y pasaba rápidamente al siguiente punto. Otra faceta de Allan Philip, que se desprende de otro homenaje publicado en el Boletín Informativo del CMI, era su gran interés por la vida empresarial y cultural de Dinamarca y otros países. Fue Presidente de una editorial, asesor jurídico de la Academia Danesa, Presidente durante más de 30 años del Museo de Arte Moderno de Luisiana y miembro de la fundación Karen Blixen. El homenaje que le rindió el párroco en su funeral quizá lo resuma mejor que nada cuando dijo que *un don especial recorría todo el trabajo de Allan Philip con otras personas, que lo significaba todo también en su vida familiar y lo convertía en un apreciado compañero de vida y en un excelente padre: su capacidad para permitir a sus semejantes la libertad de acción, para apoyarlos y sacar lo mejor de ellos. Demostró un profundo respeto y tolerancia hacia otras personas, ya fueran colegas, familiares o socios en Dinamarca o a nivel internacional, había espacio para todos y por ello uno se sentía cómodo en su compañía.* Se refirió especialmente a la familia de Allan Philip, a su esposa de casi 50 años, sus cuatro hijas, sus yernos y sus nietos. Como Francesco Berlingieri concluyó su homenaje: *el Comité Marítimo Internacional ha perdido a uno de sus miembros más ilustres y yo he perdido a un querido amigo.*

18. El Coloquio celebrado en el Arabella Sheraton Grand Hotel International Convention Centre de Ciudad del Cabo (Sudáfrica), entre el 12 y el 15 de febrero de 2006

El lugar elegido para la celebración de la Conferencia fue un nuevo centro de vanguardia en la ciudad. Muchos delegados aprovecharon la oportunidad para hacer safaris en el parque nacional Kruger o en otros lugares del sur de África tanto antes como después del Coloquio, lo cual convirtió la experiencia de visitar este país en memorable para muchos. Al Coloquio acudieron más de 130 delegados y 52 acompañantes.

Los actividades sociales fueron igualmente memorables, especialmente la visita, el día de San Valentín, a la finca vinícola Groot Constantia, en la hermosa región de Constantia. En la excursión a Winelands se almorzó al aire libre en un bonito recinto donde los invitados pudieron relajarse en el césped, asistir a catas de vino o visitar las bodegas y el museo.

La recepción de bienvenida se celebró en el Puesto de Observación en la V&A Waterfront Clock Tower. La cena de gala se celebró en el Arabella Sheraton Grand Hotel, y fue amenizada por un cuarteto de jazz.

Al saludar a los delegados en la inauguración del Coloquio, Andrew Pike, Presidente de la ADM sudafricana, recordó a los delegados que se trataba del primer evento del CMI en Sudáfrica (y de hecho, en África). También mencionó que el Secretario de la ADM, James Mackenzie, le había recordado semanalmente que podría ser el primer Presidente en llevar a la ADM de Sudáfrica a la quiebra, ¡un temor compartido por los Presidentes de muchas asociaciones anfitrionas a lo largo de los años!

Cualquier ADM que organice un evento del CMI y necesite orientación sobre el contenido del Manual de un Coloquio (o incluso de una Conferencia) debe tratar de obtener una copia del Manual elaborado por la ADM de Sudáfrica para este Coloquio.

Sólo Jean-Serge Rohart podía comenzar su discurso de apertura con las palabras *era una noche oscura y tormentosa* y salir airoso. A continuación, recordó a los asistentes que Bartolomé Dias en 1488 bautizó los turbulentos mares en los que se encontraba como el Cabo de las Tormentas, el cual poco después pasó a llamarse Cabo de Buena Esperanza. En su discurso de bienvenida, Jean-Serge Rohart describió el periodo comprendido entre 1897 y 1967 como la edad de oro de la actividad del CMI, que llegó a su fin con el desastre del *Torrey Canyon* frente al suroeste de Inglaterra en 1967 y la aparición de los reguladores internacionales de la OMI y la necesidad de un derecho internacional para combatir la contaminación por hidrocarburos, la responsabilidad que de ella deriva y las indemnizaciones. Se refirió a un nuevo tercero que rompía un matrimonio de larga duración entre el buque y la carga y se interponía en un *ménage à trois,* siendo el tercero la tierra cuyo entorno amenazado preocupaba cada vez más a las autoridades nacionales.

El primer día del Coloquio se dedicó a diversos aspectos relacionados con el *Trato justo a la Gente de mar en caso de accidente,* y fue presidido por Edgar Gold. En la primera sesión este estuvo asistido por David Hebden y Michael Chalos; en la segunda por Colin de la Rue y en la tercera por Rosalie Balkin y Alfred Popp. Las ponencias (tanto las preparadas para el Coloquio como las efectivamente presentadas en él) se encuentran en el Anuario del CMI 2005-2006[46]. Rosalie Balkin describió el trabajo realizado hasta la fecha por el grupo

46 Anuario 2005-2006: Notas de intervención de la Dra. Rosalie Balkin. La labor del Grupo de Trabajo Conjunto de Expertos OMI/OIT (páginas 168-173), Edgar Gold: Las cuestiones prácticas (páginas 174-179); El primer Informe del GTI del CMI, por Edgar Gold (páginas 180-187); El

ad hoc de expertos de la OMI/OIT y las diferentes opiniones expresadas sobre el contenido y la estructura de las directrices que se estaban elaborando. Edgar Gold abordó las cuestiones prácticas que se planteaban, las problemas entorno a la de definición del *accidente marítimo,* las que dan lugar a posibles acciones penales, y los derechos de los Estados soberanos a emprender dichas acciones, destacando las preocupaciones que surgían en la administración de esos derechos que pueden dar lugar a un *trato injusto* de marineros inocentes. David Hebden hizo una presentación sobre el resumen de las conclusiones del Cuestionario del CMI y Michael Chalos habló sobre los regímenes de investigación y persecución penal aplicados por las autoridades con respecto a las violaciones de la normativa medioambiental y su *modus operandi*. Colin de la Rue trató el enjuiciamiento de la gente del mar tras los vertidos de hidrocarburos y las disposiciones pertinentes tanto de la CNUDM como de MARPOL y la diferencia entre los vertidos operativos y los accidentales. El Profesor Mukherjee habló de los regímenes jurídicos de la contaminación, así como del artículo 230 de la CNUDM, y se refirió a ejemplos de marineros que son tratados como chivos expiatorios, a que algunos Estados violan unilateralmente y de forma flagrante el Derecho internacional, y a que no se respetan los derechos humanos fundamentales de los marineros extranjeros. Los ejemplos citados se referían al encarcelamiento, a la falta de acceso a abogados, a la privación del permiso de tierra y al acoso indebido.

El segundo día, la sesión de la mañana estuvo dedicada a los *Lugares de Refugio*. En la primera sesión, presidida por Stuart Hetherington, se impartieron ponencias y en la segunda se invitó a los delegados a debatir las cuestiones planteadas en una sesión de nuevo presidida por Stuart Hetherington y Richard Shaw, ponente del GTI. El material de las sesiones y el Informe de estas se encuentran en el Anuario del CMI 2005-2006[47].

Cuestionario del CMI y la carta del Presidente del CMI (páginas 188 -192); Resumen de las respuestas de los miembros del CMI al Cuestionario, por David Hebden (páginas 193-276); Una perspectiva del seguro marítimo, por Kim Jefferies (páginas 277-282); Criminalización y trato injusto: La perspectiva de los marinos, por Proshanto K Mukherjee (páginas 283-297).

47 Anuario del CMI 2005-2006 Material preparatorio: Carta del Presidente del CMI a las ADMs (página 140); Carta de Stuart Hetherington al Presidente del CMI (páginas 141-144); Proyecto de Instrumento sobre Lugares de Refugio (páginas 144-149); Introducción a las sesiones del Coloquio de Ciudad del Cabo, por Stuart Hetherington (páginas 150 a 153); La posición de la OMI con respecto a los lugares refugio. Notas de intervención, por Rosalie Balkin (páginas 154-158); Informe de la sesión sobre lugares refugio, por Richard Shaw (páginas 159-162); Informe de Stuart Hetherington (páginas 163-164); y Acción posterior: Informe sobre lugares refugio presentado por el CMI a la OMI el 24 de marzo de 2006.

En la primera sesión, Quintus van der Merwe, en una presentación didáctica y entretenida, habló desde la perspectiva sudafricana y describió el plan nacional de contingencia de su país para la prevención y la lucha contra la contaminación, así como ejemplos recientes de prácticas aplicadas por la SAMSA (Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica) en siniestros recientes; Eric Van Hooydonk se refirió a los últimos acontecimientos en la UE que, a diferencia de la OMI, se estaba moviendo de forma proactiva en este ámbito y, en particular, a las enmiendas propuestas a la Directiva sobre tráfico y control; Rosalie Balkin, Directora de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, habló sobre *la OMI y los lugares de refugio*, en particular sobre el enfoque de "*esperar y ver*" que la OMI estaba adoptando a raíz de la promulgación de las Directrices aprobadas en diciembre de 2003; y Richard Shaw habló sobre el Proyecto de Instrumento y resumió los debates que habían tenido lugar.

El Informe a la OMI sobre el trabajo realizado antes y durante el Coloquio de Ciudad del Cabo concluyó con la confirmación de que el GTI tenía la intención de finalizar su trabajo sobre el Proyecto de Instrumento para que pudiera estar disponible para su uso en el futuro y de explorar qué medidas podrían adoptarse a través de las asociaciones nacionales del CMI para agilizar la aplicación de los Convenios de responsabilidad (CLC, Fondo, SNP, Bunker y, en última instancia, Remoción de Restos), así como si hubiera alguna adaptación al Derecho o la práctica del salvamento que pudiera proporcionar mayores incentivos a los Estados para ayudar a los buques necesitados de asistencia.

El último día se debatieron diversos temas, cuyas ponencias figuran en el Anuario del CMI 2005-2006, entre los que se incluyen (i) el Proyecto de Convenio sobre la remoción de restos de naufragio, por Patrick Griggs; (ii) cuestiones de seguro marítimo[48], por John Hare[49]; (iii) normas de procedimiento relativas a los Convenios de limitación, por Gregory Timagenis[50]; y (iv) CNUDMI – cuestiones de Derecho del transporte, por Stuart Beare[51].

Patrick Griggs recordó a los delegados la historia del Convenio sobre la remoción de restos de naufragio, que había sido planteado por primera vez por el Comité Jurídico de la OMI en 1974-1975, pero que no llegó a concretarse, y volvió a plantearse en 1993, aunque los trabajos continuaron esporádicamente desde entonces. En 1994, las delegaciones de Alemania, los Países Bajos y el Reino Unido presentaron un documento sobre el tema en el que argumentaban

48 páginas 366 a 383.
49 páginas 386 a 392.
50 páginas 386 a 392.
51 páginas 394 a 400.

que era necesario un tratado internacional que estableciera normas uniformes para las operaciones de retirada de pecios en aguas internacionales. El CMI sólo se implicó activamente en el proyecto a partir de 1996 en un Grupo de Trabajo bajo la presidencia de Bent Nielsen. A continuación, examinó las principales disposiciones, como el artículo 6, relativo a la *notificación* de siniestros marítimos; la *zona* del Convenio, es decir, la ZEE, pero no las aguas territoriales; el significado de *pecio*; el *peligro* (artículo 7); el aviso (artículo 8) que debe darse; las medidas que deben adoptarse, todas las razonables para marcar el pecio (artículo 9); los derechos y deberes (artículo 10); las obligaciones financieras (artículos 11 y 13); y los plazos (artículo 14). (Todas las referencias a los artículos se refieren al Proyecto de Convenio de entonces).

En cuanto a las *cuestiones relacionadas con el seguro marítimo,* John Hare relató la historia del GTI y su seguimiento de la evolución internacional de la reforma del seguro marítimo, que, según su análisis, se había estancado claramente tras un breve impulso de optimismo en años anteriores, en el sentido de que podría producirse alguna reforma, al menos en los principales ámbitos investigados por el GTI, como el deber de buena fe, el deber de información, la alteración del riesgo y las *warranties*.

Sobre las r*eglas de procedimiento en los Convenios de Limitación,* Gregory Timagenis mostró en su introducción a la presentación de las respuestas al Cuestionario lo importante que era la aplicación consistente de los Convenios por parte de los Estados como ayuda a la uniformidad y que puede llevar a la armonización. También comentó que el GTI había estado explorando las posibilidades de la coordinación y armonización de las reglas de procedimiento de los Convenios de Limitación, no sólo del LLMC de 1976 sino también de los Protocolos del CLC de 1969, 1976 y 1992. El documento incluye un análisis de las respuestas al Cuestionario y un resumen de las mismas.

En cuanto a las *cuestiones de Derecho del transporte),* Stuart Beare resumió el trabajo realizado por el CMI desde 2001, cuando entregó un Proyecto de Instrumento a la CNUDMI, con especial referencia al comercio electrónico y a la cobertura puerta a puerta, así como a temas que no habían sido abordados originalmente por el CMI, como la jurisdicción y el arbitraje, y la libertad de contratación (relacionada con los contratos de volumen)[52]. Concluyó su Informe diciendo que las disposiciones principales del Proyecto de Convenio de la CNUDMI seguían en gran medida los principios que se habían presentado en el

52 El Boletín Informativo del CMI nº 2 de mayo/julio de 2006 contiene el documento de trabajo presentado por el CMI al Grupo de Trabajo 3 de la CNUDMI, que es un documento explicativo sobre el tratamiento de los contratos de volumen.

Proyecto original del CMI y que el resto aún debían ser examinado en detalle por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

19. El Simposio celebrado en el Hilton Imperial Hotel de Dubrovnik (Croacia), entre el 1012 de mayo de 2007

Este simposio conjunto del CMI y la ADM croata tuvo lugar junto a la hermosa ciudad de Dubrovnik, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, y las centelleantes aguas que la rodean. Contó con la participación de 128 delegados y 20 acompañantes y estuvo muy bien organizado por el presidente y su Comité organizador, encabezado por Igor Vio, combinando oportunidades para relacionarse con viejos amigos en un entorno maravilloso, la recepción de bienvenida tras un paseo por las legendarias murallas de la ciudad y una excursión a la región de Konavle y al casco antiguo Cavtat.

Los delegados fueron recibidos, como de costumbre, por el Presidente del CMI y el Presidente de la ADM croata, Peter Kragic. En su mensaje de bienvenida en el folleto que recibieron los delegados, Peter Krajic se refirió al hecho de que Dubrovnik, *en la historia del comercio marítimo conocida bajo su nombre latino de Ragusa, con sus muros blancos, torres e iglesias, brillando contra las soleadas aguas azules del mar Mediterráneo, es como una escultura de piedra del espíritu renacentista. Un escenario perfecto para una Conferencia marítima que quiere cuestionar y promover ideas*. Se refirió a otro folleto que data de 1568 y que contiene *la ley más antigua que se conoce sobre el seguro marítimo la "Ordo super assecuratoribus"*. Sus orígenes se remontan a un Estatuto de Dubrovnik de 1272. También señaló que en la Edad Media Dubrovnik era uno de los principales actores de las rutas comerciales más transitadas del mundo, el Mar Mediterráneo, y recordó a los delegados que el CMI había celebrado una reunión en Croacia en 1959 en la ciudad de Rijeka.

Jean-Serge Rohart, en su discurso de apertura, desveló que la elección de Dubrovnik por el Comité Ejecutivo del CMI se hizo para llevar la reunión anual de la Asamblea a lugares más nuevos, en lugar de las ciudades en las que tradicionalmente se habían celebrado las anteriores. Además, las sesiones de trabajo iban a ser cortas y su duración se situaba en torno a un fin de semana. Por otro lado, también se estaba intentando atraer a los miembros más jóvenes.

Se celebraron una serie de paneles. Uno bajo la dirección de Igor Vio sobre el tema *Derecho marítimo Unificación, Legislación e Implementación,* en el que se escuchó a Patrick Griggs hablar sobre el Proyecto de Convenio de Remoción de Restos de Naufragios; a Ignacio Arroyo sobre la implementación del Convenio sobre embargo preventivo de buques; a Aleksandar Brabar sobre la influencia del tráfico de petroleros en el medio ambiente marino del Mar Adriático, y a Igor Vio sobre el Nuevo Código Marítimo Croata.

En el segundo panel, presidido por Peter Kragic, sobre el tema *Derecho del transporte marítimo*, este habló sobre las cuestiones del Derecho del transporte: regular o no regular, esa es la cuestión; Stuart Beare trató las cuestiones pendientes del Proyecto de Convenio de la CNUDMI; Dragan Bolanca habló sobre el transporte de pasajeros en Croacia y la legislación nacional y de la UE en la materia; y Marija Pospisil Miler se refirió a la reserva de la OMI y las Directrices para la aplicación del Convenio de Atenas 2002.

El segundo día, el tercer panel debatió sobre *reglas de procedimiento en los Convenios de Limitación*: un nuevo tema en el programa de trabajo del CMI en el que Francesco Berlingieri y Gregory Timagenis explicaron su trabajo en este ámbito.

El cuarto panel trató el tema de los *lugares de refugio*. Stuart Hetherington realizó una actualización sobre los lugares de refugio; Chris Davis habló sobre el cambiante panorama del derecho que regula el salvamento y Archie Bishop sobre lugares de refugio - salvamento medioambiental.

El quinto panel trató sobre la *promoción del transporte marítimo de calidad*, bajo la presidencia de Karl Gombrii. Este habló sobre el estudio del Fondo FIDAC sobre las medidas no técnicas para promover el transporte marítimo de calidad de petróleo. Por su parte, José María Alcántara disertó sobre compartir información sobre los clientes, el Derecho de la competencia y su práctica como factores clave para fomentar el transporte marítimo de calidad.

20. Henry Voet

El 23 de agosto de 2007 falleció una figura clave en la administración del CMI durante muchos años. Como Francesco Berlingieri hizo constar en el Boletín Informativo del CMI[53], Henry Voet falleció a la edad de 93 años y había dividido su tiempo entre el CMI y la *Association Internationale des Dispatcheurs Europeens* (AIDE). Esta organización había sido fundada por su padre en 1961 y Henry Voet llegó a ser su Presidente de Honor. En 1951 se convirtió en miembro titular del CMI y en 1955 su empresa Henry Voet-Genicot se convirtió en la Secretaria administrativa del CMI y él mismo en miembro de la mesa permanente. También fue Tesorero *Ad Honorem* entre los años 1988 y 1997.

53 Boletín Informativo Nº 2 mayo/agosto 2007.

21. El Comité de Dirección 2007/2008

Los tres Miembros del Comité Ejecutivo que formaron este Comité fueron los dos Vicepresidentes, Karl Gombrii y Stuart Hetherington, y el Secretario General, Nigel Frawley. Este sería un lugar apropiado para explicar cómo funcionó y el resultado de sus deliberaciones que tuvieron lugar durante 18 meses.

No es sorprendente que algunas de las cuestiones identificadas en la Conferencia del Centenario celebrada en Amberes en 1997 fueran revisadas por este Comité, especialmente la relativa a las suscripciones. En el curso de sus deliberaciones, el Comité envió dos Cuestionarios a las distintas ADMs con el objeto de comprender mejor cómo las mismas recaudaban fondos para financiar sus operaciones y se gestionaban a sí mismas para ayudarlas a preparar sus informes.

El Comité se reunió por primera vez en Londres el 3 de diciembre de 2007 y preparó un borrador de Informe para su examen por el Comité Ejecutivo en sus reuniones previstas en Nueva York los días 30 de abril y 1 de mayo de 2007.

22. La 39ª Conferencia del CMI celebrada en el Astir Palace Hotel Vouliagmeni de Atenas (Grecia), entre los días 12 y 17 de octubre de 2008

La ceremonia de apertura y la recepción tuvieron lugar en el Megaron, la Sala de Conciertos de Atenas, el domingo 12 de octubre de 2008, y también se ofreció un acompañamiento musical.

En su discurso de bienvenida, en presencia del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Jean-Serge Rohart recordó a los delegados que la última reunión del Comité Marítimo Internacional (CMI) en Grecia había sido en 1962. Tras destacar el orden del día y los temas a debatir, citó valientemente a un humorista que una vez dijo que: *Si tuvieras que identificar, en una sola palabra, la razón por la cual la raza humana nunca alcanza su máximo potencial, esa palabra es "reuniones".*

Dio las gracias y felicitaciones por todo su trabajo en la organización de la Conferencia al Presidente de la ADM de Grecia, Anthony Antapassis, así como al Comité anfitrión acompañado por John Markianos Daniolos, Deucalion Rediadis, Vassilis Vernicos y Gregory Timagenis, no solo por su elección de e*sta brillante Sala de Conciertos*, sino también por *ubicar el resto de la Conferencia en las magníficas instalaciones del Palacio Astir en Vouliagmeni, lo suficientemente lejos del bullicio del centro de la ciudad de Atenas y El Pireo para conseguir que todos pasen toda la semana en un entorno tranquilo y saludable, en beneficio de la unificación del Derecho marítimo.*

El hotel era idílico, el clima era templado, el crucero del miércoles 15 de octubre brindó una maravillosa oportunidad para reunirse con viejos amigos,

la cena de otra noche al pie de la Acrópolis será recordada durante años y, por último, la cena de gala tuvo lugar en el elegante Astir Palace Hotel, que estaba situado en una ubicación maravillosa cerca del mar con un club náutico cerca.

Lugares de refugio

En esta Conferencia finalizó el trabajo del CMI sobre lugares de refugio. Se completó un borrador al respecto. Los documentos puestos a disposición antes de la Conferencia figuran en el Anuario del CMI 2007-2008 Atenas I[54].

Se estuvo un día y medio discutiendo sobre este asunto. Las presentaciones iniciales corrieron a cargo del Presidente Stuart Hetherington; Lizabeth Burrell habló sobre la evolución de las prácticas de la Guardia Costera de los Estados Unidos en relación con este tema; Eric van Hooydonk comentó acerca de los últimos acontecimientos en la Unión Europea; Franz Zoelen, el Presidente del Comité Jurídico de la IAPH (Asociación Internacional de Puertos y Capitanes Marítimos), Andrew Bardot, en representación del Grupo Internacional de Clubes de P&I; Fritz Stabinger en representación de la IUMI (Unión Internacional de Aseguradores Marítimos), y Archie Bishop en representación de la Unión Internacional de Salvamento Marítimo, también participaron como oradores; y el *Rapporteur* Richard Shaw, disertó sobre las principales disposiciones del Proyecto de Instrumento. Las presentaciones están contenidas en el Anuario del CMI de 2009 Atenas II. Todos ofrecieron diferentes perspectivas sobre lo que se necesitaba y lo que podría incluirse en un Instrumento internacional sobre este tema. Después de estas presentaciones se generó un debate considerable.

El texto que finalmente se aprobó en las sesiones del Comité fue apoyado en la sesión plenaria y se decidió someterlo a la consideración del Comité Jurídico de la OMI, señalando que contenía opciones alternativas en dos artículos para que se adoptaran en cualquier texto que el Comité pudiera considerar apropiado en alguna ocasión futura (16 delegaciones apoyaron el Instrumento, 10 votos en contra y 2 abstenciones). El Informe final y el Proyecto se presentaron a la OMI el 15 de enero de 2009. Los documentos e informes de la Conferencia de las sesiones de la Conferencia de Atenas que tratan de estos temas pueden consultarse en el Anuario del CMI de 2009 Atenas II[55].

---

54 Introducción, por Stuart Hetherington (páginas 126-127); Borrador de Instrumento (páginas 128 a 136); Informe a la reunión del Comité Ejecutivo de noviembre de 2006 sobre el tercer Cuestionario (páginas 137 a 141); Política sobre Lugares de Refugio de la Guardia Costera de los Estados Unidos (páginas 142-163); Equipo de Respuesta de los Estados Unidos «Directrices para la toma de decisiones sobre lugares de refugio» (páginas 164-183).

55 Equipo de Respuesta de los Estados Unidos «Directrices para la toma de decisiones sobre lugares de refugio» (páginas 164 a 183); Anexo 1: Políticas de la Guardia Costera de los Estados Unidos

Resumen de las principales disposiciones del Proyecto sobre Lugares de Refugio.

El artículo 3 del Convenio contiene una serie de excepciones aplicables al principio general de que *toda autoridad competente permitirá el acceso a un lugar de refugio de un buque que necesite asistencia cuando lo solicite.*

La opción 1 contenía como excepción que la autoridad competente podría denegar el acceso si tras una evaluación entendiese razonablemente que, dado el estado del buque, fuera probable que éste y/o su carga representasen un riesgo mayor si se concediese el permiso para entrar en un lugar de refugio que si se denegase dicha solicitud. No obstante, también preveía que la autoridad competente no denegaría el acceso a un lugar de refugio por el hecho de que el armador no presentase un certificado de seguro, una carta de garantía u otra garantía financiera.

La opción 2 establece una excepción a la obligación principal prevista en el artículo 3 teniendo en cuenta los siguientes factores (i) la cuestión de si el estado del buque es tal que es probable que él o su carga planteen un riesgo mayor si se concede permiso para entrar en un lugar de refugio que si se deniega dicha solicitud; (ii) y la existencia o disponibilidad de un certificado de seguro, una carta de garantía u otra garantía financiera. Ahora bien la ausencia de dicho certificado de seguro, carta de garantía u otra garantía financiera no eximirá a la autoridad competente de la obligación de llevar a cabo la evaluación, y no será por sí misma razón suficiente para que una autoridad competente se niegue a conceder el acceso a un lugar de refugio a un buque en peligro, y la solicitud de dicho certificado, carta de garantía u otra garantía financiera no dará lugar a un retraso al acoger a un buque que necesite asistencia.

La opción 3 permitiría denegar el acceso a un lugar de refugio en una situación en la que, tras una evaluación que, por motivos razonables, demuestre que el estado del buque es tal que es probable que éste o su carga presenten un riesgo mayor si se concede permiso para entrar en un lugar de refugio que si se deniega dicha solicitud, o por el hecho de que el armador no presente

---

y del Equipo Nacional de Respuesta, por Lizabeth L Burrell (páginas 163-180); Anexo 2: Instrumento sobre los lugares de refugio desde la perspectiva de los puerto, por Frans van Zoelen (páginas 181-195); Anexo 3: Lugares de refugio para buques en peligro - la perspectiva de la aseguradora de P&I, por Andrew Bardot (páginas 196-200); Anexo 4: Lugares de refugio, por Archie Bishop (páginas 201-203); Anexo 5: Lugares de refugio, por Fritz Stabinger (páginas 204-207); Anexo 6: Notas sobre las cláusulas del Proyecto sobre lugares de refugio, por Richard Shaw (páginas 208 a 211); Anexo 7: Presentación del Informe/Proyecto para la OMI, por Richard Shaw (páginas 212-226); Resolución adoptada por la 39ª Conferencia del CMI en relación con el Proyecto sobre los lugares de refugio en Atenas el 17 de octubre de 2008 (página 227).

un certificado de seguro, una carta de garantía u otra garantía financiera que cubriera razonablemente las potenciales responsabilidades identificadas tras su evaluación.

El artículo 4 establece que la autoridad competente no será responsable cuando conceda razonablemente acceso a un lugar de refugio y se causaren pérdidas o daños al buque, su carga u otros terceros o sus bienes. En tal caso, la autoridad competente no debería tener ninguna responsabilidad por conceder tal acceso.

El artículo 5 dispone que la autoridad competente que se niegue a conceder el acceso a un lugar de refugio sería responsable frente a otro Estado, al armador, al salvador, al propietario de la carga o cualquier otra parte que pruebe que sufrió pérdidas o daños a causa de esa denegación, salvo que pruebe que actuó razonablemente al denegar dicho acceso.

El artículo 6 dispone que, para determinar si un Estado o una autoridad competente ha actuado razonablemente, los juzgados y tribunales deberán tener en cuenta todas las circunstancias que la autoridad competente conociera (o debería haber conocido) en el momento oportuno, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la evaluación realizada por la autoridad competente.

El artículo 7 identifica varias opciones en cuanto a la forma de la carta de garantía que podrían ser aceptadas.

El artículo 8 ordena a los Estados elaborar planes para en lugares apropiados bajo su jurisdicción alrededor de sus costas, los cuales deberían contener las disposiciones y procedimientos necesarios para tener en cuenta las limitaciones operativas y ambientales con el objeto de garantizar que los buques que necesitasen asistencia puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio, previa autorización de la autoridad competente.

El artículo 9 dispone que los Estados deben designar la autoridad competente ante la cual un buque necesitado de asistencia debe presentar una solicitud de admisión a un lugar de refugio[56].

Aunque el Comité Jurídico de la OMI determinó en abril de 2005 que, aunque este tema era importante y debía mantenerse en estudio y, por tanto, no estaba justificado elaborar un Convenio Internacional, el Comité Ejecutivo del CMI decidió que, en vista de toda la investigación, el debate y el trabajo que se había realizado mundialmente sobre este tema, incluido el CMI, trataría de redactar un documento marco de trabajo.

---

56 También hay una excelente visión general del Proyecto de Instrumento sobre lugares de refugio, por el Rapporteur Richard Shaw en el Boletín Informativo del CMI nº 1 (enero/abril de 2009).

Los documentos para la Conferencia de Atenas de octubre de 2008 (incluyendo la Introducción del Presidente, los documentos de Liz Burrell, Frans van Zoelen, Andrew Bardot, Archie Bishop, Fritz Stabinger, las respuestas de las distintas ADMs al tercer Cuestionario y el Informe final del CMI al Comité Jurídico de la OMI, adjuntando el Proyecto aprobado el 17 de octubre de 2008 se pueden encontrar en los Anuarios del CMI[57].

Los aspectos destacados del debate que tuvo lugar durante los 8 años de existencia de este Grupo de Trabajo Internacional fueron los siguientes:

- El Grupo Internacional de Clubes de P&I (a cuyos miembros se pretendía beneficiar) no apoyó las deliberaciones del CMI. La única explicación que se pudo obtener para esta decisión fue que el Grupo Internacional de Clubes de P&I no quería que otro potencial Convenio distrajera la ratificación de los que consideraba los Convenios marco sobre responsabilidad e indemnización, que eran los Convenios CLC, Bunker (responsabilidad civil por contaminación por el combustible de los buques), Remoción de Restos y SNP (compensación por el derrame de sustancias peligrosas y nocivas durante el transporte marítimo).
- El segundo aspecto fue el cambio de opinión de la IAPH (Asociación Internacional de Puertos y Capitanes Marítimos) una vez quedó claro que cualquier proyecto que el CMI pudiera preparar impondría a los Estados la responsabilidad de llevar a cabo una investigación lo más exhaustiva posible sobre los problemas y riesgos planteados por el buque refugiado antes de tomar su decisión de denegar la entrada del buque, especialmente cuando se pudiera imponer una carga financiera al Estado que no cumpliera con sus responsabilidades al respecto.
- El tercer punto sorprendente del Grupo Internacional de Trabajo del CMI fue la decisión tomada por la OMI de no considerar el desarrollo de ninguna otra intervención regulatoria más allá de las *Directrices* que había promulgado.

Como nota a pie de página sobre este tema, en los años siguientes se observó que había habido incidentes posteriores en los que los Estados no llevaron a cabo investigaciones detalladas y/o denegaron el acceso a un refugio seguro a los buques afectados.

Una revisión adicional del Proyecto sobre Lugares de Refugio de Richard Shaw se puede encontrar en el Boletín Informativo de CMI[58].

---

57 Atenas I, 2007-2008. páginas 126 183 y Atenas II, 2009, páginas 158-227.

58 Boletín Informativo del CMI nº 1 enero/abril 2009.

Normas de procedimiento relativas a la limitación de responsabilidad en el Derecho marítimo.

Simultáneamente con los lugares de refugio, en los dos primeros días de la Conferencia se celebraron sesiones sobre normas de procedimiento relativas a la limitación de la responsabilidad en el Derecho marítimo, presididas por Gregory Timagenis con Helen Noble como *Rapporteur.* Los materiales disponibles para los delegados antes de la Conferencia se encuentran en el Anuario del CMI de 2007/2008 Atenas I[59].

Los materiales adicionales para la Conferencia se encuentran en el Anuario del CMI de 2009 Atenas II[60].

Proyecto de Convenio de la CNUDMI sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

En la tarde del segundo día, las sesiones se dedicaron a este tema. Los documentos que estuvieron disponibles antes de la Conferencia se encuentran en el Anuario del CMI de 2007/2008 Atenas I[61]. Los documentos presentados en la Conferencia se encuentran en el Anuario del CMI de 2009 Atenas II[62].

---

59 Proyecto de Directrices, febrero de 2008 (páginas 186 a 220); Informe sobre la primera reunión del ISC (Dubrovnik, 12 de mayo de 2007) (páginas 221 a 223); Informe sobre la segunda reunión del ISC (París 13 a 14 de septiembre de 2007) (página 224); Carta a las Asociaciones de Derecho Marítimo (26 de febrero de 2008) (páginas 225 a 227); Informe del Presidente sobre cuestiones adicionales (26 de febrero de 2008) (páginas 228 a 233); Memorandum de Måns Jacobsson (6 de febrero de 2008) (páginas 234 a 239); Observaciones de la Asociación de Derecho Marítimo de Japón; y República de Corea (páginas 240 a 253); Documentos adicionales contenidos en el Anuario Atenas II de 2009.

60 Carta de Gregory Timagenis a las Asociaciones de Derecho Marítimo de 1 de octubre de 2008 adjuntando proyectos de directrices y un compendio de las observaciones de las citadas Asociaciones (páginas 124-150), así como las Observaciones de los Asociaciones de Dinamarca, Noruega y Suecia (páginas 230-236); Memorandum de la Asociación de Canadá (páginas 237 a 240) y la Resolución adoptada por la Conferencia el 17 de octubre de 2008 junto con las Directrices a las que se hace referencia (páginas 241 a 249).

61 Proyecto de Convenio de la CNUDMI sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, cambios en la legislación vigente, por Michael Sturley (páginas 254 a 263); La perspectiva del *civil law*, por Philippe Delebecque (páginas 264-276); Introducción del Presidente Tomatako Fujita (páginas 277 a 278); Obligaciones y responsabilidades del transportista, de Francesco Berlingieri (páginas 279-286); Convenio de Responsabilidad y Límites de Responsabilidad, por Kofi Mbiah (287-299); Obligaciones y responsabilidad de los cargadores, por Ingerborg Olebakken (páginas 300-306).

62 Una breve historia de la participación del CMI) (páginas 252-254); Ámbito de aplicación, Libertad de contratación, por Hannu Honka (páginas 255-270); Panorama general del Convenio, la perspectiva de la CNUDMI, por Kate Lannan (páginas 271 a 276); Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, por Jan Ramberg (páginas 277-281); Opinión de los armadores sobre el Convenio de la CNUDMI sobre los Contratos de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, Resumen y Discurso, por Knud Pontoppidan (páginas 282 a 291); Discurso del Presidente de la Unión de

Hubo dos sesiones el segundo día de la Conferencia. La primera de ellas se titulaba Panorama general del Convenio, y estuvo presidida por Stuart Beare, con la participación de Kate Lannan, representante de la CNUDMI, que examinó los antecedentes del Convenio y el camino a seguir; Michael Sturley abordó cambios de los regímenes existentes; el Profesor Hannu Honka disertó sobre el ámbito de aplicación de los contratos de volumen; y Philippe Delebecque habló sobre la perspectiva del *civil law* sobre el Proyecto de Convenio. El segundo panel, denominado *La Industria y los Clubs hablan*, estuvo presidido por Francesco Berlingieri y en el participaron Knud Pontoppidan, Vicepresidente Ejecutivo de AP Møller-Maersk, Nicos Efthimiou, Presidente de la Unión de Armadores Griegos, Jan Ramberg, representante de FIATA (Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios), y Hugh Hurst del Grupo Internacional de los P&I Clubs.

En el cuarto día de la Conferencia hubo otros dos períodos de sesiones. El primero fue el llamado *Balance de Riesgos*, estuvo presidido por Tomotaka Fujita, y en él el Profesor Berlingieri habló sobre las obligaciones y responsabilidades de los transportistas; Kofi Mbiah habló sobre la responsabilidad bajo el Convenio y los límites de responsabilidad; e Ingeborg Olebakken disertó sobre las obligaciones y responsabilidades de los cargadores. La sesión final titulada *Nuevos Elementos* la presidió por Michael Sturley y Johanne Gauthier trató sobre la facilitación del comercio en el Convenio; y sobre el transporte Puerta a Puerta en una Conferencia impartida por Gertjan van der Ziel.

En otras sesiones de la Conferencia se debatió sobre las *medidas no técnicas para promover el transporte marítimo de calidad,* sesión que fue presidida por Karl Gombrii con Nigel Carden, y Richard Shaw, como *Rapporteur.* El artículo de Karl Gombrii explica la importancia de este tema.

El decenio de 1980, en particular, fue una etapa en la que el transporte marítimo llevado a cabo por buques *sub-standard* causó una gran preocupación en los organismos internacionales. Se adoptaron medidas para mejorar la operativa de los buques (reflejada en los Convenios SOLAS y MARPOL sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, respectivamente). También se valoró el factor humano (Convenio STCW sobre formación, titulación y guardia de la gente de mar). A pesar de todo ello, hubo siniestros importantes como el *Braer*, *Exxon Valdez* y otros.

Armadores Griegos, Sr. Nicos D. Efthymiou (páginas 292-295); Los nuevos elementos para facilitar el comercio electrónico, por Johanne Gauthier (páginas 296 a 300); Aspectos multimodales de las Reglas de Rotterdam, por Gertjan van der Ziel (páginas 301-313); Informe sobre los debates y resoluciones (páginas 314 y 315).

A continuación, la atención se centró en los sistemas de gestión y el incumplimiento de las normas mínimas requeridas en materia de seguridad (Código ISM - Código Internacional de Gestión de la Seguridad). Las investigaciones indicaron que, pese a que había mucha información y documentación, no estaba necesariamente disponible para todas las partes implicadas (Sociedades de Clasificación, Estados del Pabellón, Estados del Puerto y, en cierta medida, Estados ribereños). Desde 1992, el FONDO centró su atención en estas cuestiones. De hecho, se examinó si era necesario o no modificar el Convenio CLC. Esto no encontró suficiente apoyo, por lo que la Asamblea del FONDO de 1992 creó un Grupo de Trabajo encargado de elaborar propuestas con respecto a medidas y directrices no técnicas para los Estados contratantes de la industria a fin de promover el transporte marítimo seguro y de calidad.

Las cuestiones examinadas fueron la viabilidad y el impacto de las tasas y primas de los seguros diferenciadas para fomentar el transporte marítimo de calidad, las posibles medidas para la denegar la cobertura del seguro a fin de mejorar el transporte seguro de hidrocarburos, los factores que impiden el intercambio de información entre las aseguradoras marítimas y los esfuerzos por elaborar una política común u otras medidas que faciliten ese intercambio de información.

En relación con la tercera cuestión, se invitó al CMI a realizar un estudio con los siguientes objetivos: permitir, exigir, impedir que las aseguradoras marítimas y otras empresas compartan información sobre los clientes, incluida la legislación y las prácticas nacionales, y determinar si el derecho y las prácticas en materia de defensa de la competencia tienen en cuenta la necesidad de adoptar medidas para fomentar el transporte marítimo de calidad para el transporte de hidrocarburos.

Se determinó que el CMI debía centrarse únicamente en las dificultades, si las hubiera, a las que se enfrentaban los aseguradores de casco/máquina. Se envió un Cuestionario a las distintas ADMs. Parte del trabajo del CMI también valoró la posibilidad de que los Estados del pabellón retiraran el certificado CLC si tenían indicios de que la calidad existente era menos que satisfactoria, la introducción de incentivos económicos como la reducción de las tasas portuarias y la reducción del número de inspecciones de los buques por parte de los representantes de calidad. Ninguna de esas propuestas obtuvo suficiente apoyo en el Grupo de Trabajo. En el momento de la Conferencia de Atenas, el FONDO de 1992 parecía haber perdido su interés en este tema. Sin embargo, de los Cuestionarios cumplimentados por distintas ADMs se desprende que el derecho de defensa de la competencia, el derecho a la protección de datos y el derecho que protege el honor se tratan de manera muy diferente en los nueve Estados cuyas ADMs respondieron el citado Cuestionario.

En otra sesión, Patrick Griggs habló sobre el *Derecho de los fletadores a limitar su responsabilidad* e identificó los problemas que habían surgido en las dos decisiones inglesas sobre *el Mar Egeo* (1998) 2 Lloyds Rep 39 en el que Thomas J había sostenido que un fletador no podía limitar su responsabilidad contra una reclamación hecha por el armador, a la que siguió Steele J en el asunto *CMA Djakarta* (2004) 1 Lloyds Rep 460, en el que se determinó que una reclamación de un armador contra un fletador por daños sufridos por el propio buque no podía ser objeto de limitación, pero el Tribunal de Apelación sostuvo que un fletador podía limitar la responsabilidad siempre que pudiera demostrar que la demanda presentada contra él estaba comprendida en el artículo 2, y una indemnización por una reclamación de carga comprendida en el artículo 2 podría ser objeto de limitación por parte del fletador.

Henry Li habló sobre el *Reconocimiento internacional de la venta judicial de buques)*; Måns Jacobsson, en cambio, sobre *el Convenio internacional SNP sobre responsabilidad e indemnización por daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y peligrosas de 1996*; Nigel Frawley disertó sobre el *Proyecto de Convenio sobre el reciclaje/desguace de buques*[63].

Francesco Berlingieri y Anthony Antapassis hablaron sobre la *Implementación e interpretación de los Convenios Internacionales.* Los materiales de esta sesión están en el Anuario del CMI de 2007/2008 Atenas I[64].

En un revelador artículo a página completa publicado en Lloyds List el 15 de octubre de 2008, Jean-Serge Rohart habló sobre su presidencia y el CMI. En la entrevista reveló que había disfrutado de sus cuatro años como Presidente, pero agradeció poder regresar a la práctica legal a tiempo completo. Se refirió al hecho de que había tratado de viajar todo lo posible para visitar a las distintas ADMs. Señaló la mayor participación de los jóvenes abogados en la labor del CMI. Ídem en relación a las Asociaciones de Derecho Marítimo de Corea (1978) y China (1988). Le había comentado al escritor que el *CMI no es un lugar de poder. No es un órgano de gobierno. Es solo una herramienta, una reunión de expertos que aportan sus conocimientos, talento y experiencia en beneficio de*

---

63 Proyecto de Convenio sobre el reciclaje de buques), Anuario del CMI de 2007-2008 Atenas I: Resumen del Presidente Nigel Frawley (página 368); Resumen de la presentación, por Charlotte Breide (página 369); Resumen de la presentación, por Michael Stockwood (página 370).

64 Anuario del CMI de 2007-2008 Atenas: Implementación e interpretación de los Convenios internacionales – Introducción, por Anthony Antapassis y Francesco Berlingieri (páginas 308 313); Anexo I: Cuestionario sobre la aplicación de los Convenios internacionales (página 314); Anexo II: Análisis de las disposiciones del Proyecto de Convenio internacional sobre el contrato de transporte total o parcial marítimo de mercancías que se refieren a las leyes nacionales (páginas 315 a 319); Anexo III: Breve análisis de ciertas reglas relativas al Convenio Internacional sobre Privilegios e Hipotecas Marítimos de 1993 (páginas 320 a 332).

las organizaciones internacionales y, en particular, de la OMI. El autor continuó diciendo que, presionado para explicar la buena disposición de los abogados y otros como él por perseguir el interés público a través del CMI. Señala que es una organización que ofrece oportunidades de aprendizaje para quienes las buscan y, en última instancia, el reconocimiento de su experiencia en la comunidad marítima internacional. *Aprenden el Derecho marítimo de países distintos al de sus nacionalidades y son capaces de hacer comparativas entre las disposiciones legislativas de diferentes países*, dice, *antes de ponerse a trabajar en la redacción de nuevos Proyectos Internacionales con los Grupos de Trabajo y Subcomités del CMI y, finalmente, en las sesiones plenarias de la Conferencia.* Reconoce, sin embargo, que hay un ambiente típico de club en el CMI que aparentemente no es desagradable. Su trabajo depende en gran medida de las relaciones personales, *como en un club*, dice, y agrega quizás un poco misteriosamente: *las personas saben cómo reconocerse entre sí.* El autor también cita a Jean-Serge Rohart diciendo que *Nuestra fuerza, nuestra modernidad se basa en nuestra tradición. Tenemos una tradición de 110 años de intenso trabajo intelectual sin haber tenido la tentación de ejercer ningún tipo de influencia política.*

23. Examen del Convenio sobre Salvamento de diciembre de 2008

En diciembre de 2008, Archie Bishop, ex socio principal de Holman Fenwick & Willan, y prestigioso abogado en materia de siniestros y salvamento marítimo, así como asesor jurídico de la Unión Internacional de Salvamento (ISU), se acercó al CMI para sugerir que sería oportuno revisar el Convenio de Salvamento de 1988 que se aproximaba a cumplir 20 años. En 2009 se creó un Grupo de Trabajo Internacional bajo la presidencia de Stuart Hetherington, Diego Chami (*Rapporteur*) Archie Bishop, Mans Jacobsson y Jorge Radovich.

En julio de 2009 se envió un Cuestionario a las ADMs y se celebró una reunión del citado Grupo de Trabajo Internacional en Londres en septiembre de 2009, momento en el que se habían recibido 7 respuestas de algunas ADMs. El Presidente preparó un documento de trabajo antes de una reunión del Subcomité Internacional celebrada en mayo de 2010 en Londres, momento en el que se habían recibido otras 7 respuestas de otras ADMs.

El documento de trabajo, que incluye resúmenes de las respuestas al Cuestionario, se puede encontrar en el Anuario de CMI[65]. El documento recuerda que el CMI constituyó un Grupo Internacional de Trabajo, presidido por el Profesor Selvig en 1979, que redactó un Convenio de Salvamento para

65 Anuario del CMI de 2010 (páginas 384-456).

su examen por el CMI en la Conferencia de Montreal en 1981 para sustituir al Convenio sobre Salvamento de 1910. Se aprobó un Proyecto y se presentó a la IMCO (que cambió su nombre por el de OMI en 1982). En el curso de su trabajo, el Profesor Selvig preparó en 1980 un *Informe sobre la revisión del Derecho en materia de Salvamento.* En el citado trabajo sondeó un nuevo concepto descrito como *liability salvage (salvamento de responsabilidad)*, según el cual, a fin de facilitar y asegurar la viabilidad de las actividades de salvamento, los salvadores podían ser compensados por los beneficios conferidos a un armador en las operaciones de salvamento mediante la reducción de sus posibles responsabilidades frente a terceros. Por lo general, se estaba pensando en las actividades que previnieran daños al medio ambiente.

El Convenio, que se aprobó en 1989 y que entró en vigor en 1995, fue el resultado del consenso sobre estas sugerencias.

Los salvadores se quejaban de la aplicación e interpretación del apartado b) del párrafo 1 del artículo 13 del Convenio sobre salvamento, que identificaba, como criterio que debía tenerse en cuenta para fijar el premio de salvamento, *la habilidad y los esfuerzos de los salvadores para prevenir o minimizar los daños al medio ambiente*, y el artículo 14, que permitía conceder una *compensación especial a los salvadores* cuando *hayan realizado operaciones de salvamento con respecto a un buque que por sí mismo o por su carga amenazara con dañar el medio ambiente y no hayan obtenido un premio con arreglo al artículo 13 al menos equivalente a la compensación especial que se puede evaluar de conformidad con el presente artículo,* en cuyo caso *tendrán derecho a una compensación especial del propietario de dicho buque equivalente a sus gastos tal como se definen en el presente artículo.*

Esencialmente, los salvadores sugirieron que estas disposiciones no beneficiaban sus intereses veinte años después del Convenio de Salvamento de 1988. Señalaron, en particular: (i) la mayor importancia que requieren todas las operaciones de salvamento en la actualidad en materia de protección del medio marino y la ecología; (ii) la mayor responsabilidad de los salvadores, tanto por negligencia como por potenciales delitos e ilícitos medio ambientales derivado de sus actividades; (iii) la ausencia de incentivos para invertir en investigación, capacitación, mano de obra y equipo en beneficio del medio ambiente; y (iv) que el párrafo 1 b) del artículo 13 era ineficaz dado que el premio de salvamento se seguía limitando al valor del buque. En lo que respecta al artículo 14, se dijo que había resultado ser costoso, lento de aplicar, incierto en su resultado y disuasorio para el salvador en vez de un incentivo. La necesidad de probar que, en un equilibrio de probabilidades, se habría producido un daño al medio ambiente de no ser por los servicios de salvamento, es particularmente onerosa.

La *gota que colmó* el vaso, según algunos, fue la interpretación de la Cámara

de los Lores del artículo 14 en el caso del *Nagasaki Spirit*[66], en el que no se permitió ningún elemento de beneficio en los cálculos previstos en el párrafo 3 del artículo 14. Ello fue posteriormente sustituido en 1999 por la cláusula SCOPIC de los contratos tipo de salvamento.

Por lo tanto, Archie Bishop propuso al Grupo Internacional de Trabajo que se incluyera un nuevo premio adicional en el Convenio de Salvamento a modo de *premio ambiental para prevenir o minimizar la contaminación por hidrocarburos*. Esto tenía claras similitudes con lo que el Profesor Selvig y su anterior Grupo Internacional de Trabajo habían discutido inicialmente y que se había denominado como *salvamento de responsabilidad*.

24. El Coloquio en que tuvo lugar la firma de las Reglas de Rotterdam celebrado en los Países Bajos entre el 20 y el 23 de septiembre de 2009

El Coloquio comenzó con una recepción de bienvenida y un buffet en el Ayuntamiento de Rotterdam el domingo 20 de septiembre. El lunes tuvieron lugar los discursos de bienvenida del Ministro de Justicia de los Países Bajos, Renaud Sorieul, y del Secretario de la CNUDMI y Presidente de CMI, Karl Gombrii. Esa noche se celebró una cena oficial en la Iglesia de Saint Laurens. El martes 22 de septiembre hubo una presentación sobre Rotterdam como puerto y ciudad mundial en el New Luxor Theatre, seguida del acto "Saludando a las Banderas" en el desfile de banderas, luego un crucero por el Puerto de Rotterdam que incluía un almuerzo y después una recepción en el Museo Marítimo. El miércoles tuvo lugar la ceremonia para la firma de las Reglas de Rotterdam en la Fábrica de Diseño Van Nelle, seguida de una Conferencia de prensa internacional y un almuerzo oficial. La Asamblea del CMI tuvo lugar ese mismo día más tarde. Simultáneamente a la Asamblea, se celebró una reunión del Grupo Joven del CMI con los oradores Yingying Zou, Manuel Fernandes, Pierre Jean Bordahandy, Fiona Gavin y Jolien Kruit.

En su comunicado de prensa, la CNUDMI manifestó que el actual Proyecto de Convenio:

> *Tiene por objeto crear una ley moderna y uniforme relativa al transporte internacional de mercancías que incluya un tramo marítimo internacional, pero que no se limite al transporte entre puertos de mercancías. Además de prever un transporte moderno de contenedores puerta a puerta, el Proyecto de Convenio contiene muchas características innovadoras, incluidas*

66 (1997) 1 Lloyds Rep. 323.

disposiciones que permiten los registros electrónicos de transporte, y otras características más técnicas para colmar las lagunas existentes en los distinto regímenes de transporte. Se espera que la armonización y modernización del régimen jurídico en este ámbito, que en muchos países se remonta a la década de 1920 o antes, conduzca a una reducción general de los costes de transporte, a una mayor previsibilidad para afrontar los problemas y a una mayor confianza comercial para de hacer negocios a nivel internacional.

Se trata de extensa reescritura del derecho aplicable en esta materia. Cabe señalar que las Reglas de La Haya originales comprendían 9 artículos, las Reglas de Hamburgo contenían 26 artículos y el Convenio de la CNUDMI consta de 96 artículos. Se trata de un documento largo para los que están acostumbrados a tratar con un texto relativamente simple.

25. Resumen de las principales disposiciones de las Reglas de Rotterdam haciendo referencia a las diferencias entre este Convenio y sus predecesores.

"Tackle to Tackle"

Como ya se ha mencionado, uno de los objetivos de las Reglas de Rotterdam era ampliar el período de responsabilidad del transportista desde el "*tackle to tackle*" de las Reglas de La Haya, al período desde que el porteador toma a su cargo las mercancías en el puerto de carga hasta que dejan de estar bajo su custodia en el puerto de descarga, tal y como prevén Reglas de Hamburgo.

Esto se consiguió con el artículo 12 del Convenio, que establece que el período de responsabilidad del porteador *comienza cuando el porteador o una parte ejecutante recibe las mercancías para su transporte y termina cuando las mercancías son entregadas*. Como se puede apreciar, esta redacción pone inmediatamente en primer plano una definición nueva que no se encontraba en ninguno de los regímenes legales anteriores y que es la *parte ejecutante*. Esta parte se define en el artículo 1, párrafo 6, como:

La persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto a la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

Esta definición confirma que una *parte ejecutante* no es cualquiera que haya sido contratada por un cargador o un receptor.

Obligaciones del porteador

En lo que respecta a las obligaciones del porteador, se ha mantenido gran parte de la redacción de las Reglas de La Haya, que ya ha sido, por supuesto, objeto de considerable interpretación judicial. Por ejemplo, en el párrafo 1 del artículo 13, el porteador, durante el período de responsabilidad previsto en el artículo 12, debe:

> *recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.*

Las palabras *recibir* y *entregar* son nuevas en comparación con el régimen de las Reglas de La Haya.

De acuerdo con el párrafo 2 del artículo 13, las partes son libres de acordar que la carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sea realizada por el cargador o el destinatario, pero dicho acuerdo debe ser incorporado en los *datos del contrato,* expresión que se define en el párrafo 23 del artículo 1 como:

> *Por datos del contrato se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.*

El documento de transporte se define en el apartado 14 del artículo 1 como:

> *Por "documento de transporte" se entenderá el documento emitido por el porteador, en virtud de un contrato de transporte, que:*
>
> *a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y*
> *b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.*

El propio *contrato de transporte* se define en el párrafo 1 del artículo 1 como:

> *Por "contrato de transporte" se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.*

Cuando la CNUDMI inició esta labor fue objeto de ataques por parte de su órgano afín de las Naciones Unidas, la UNCTAD, que es la responsable de algunos de los Convenios de transporte terrestre (CMR para la carretera, CIM para el ferrocarril). Sin duda, esta definición tiene por objeto evitar que se considere que se está pisando el terreno de esos otros regímenes. Esto ha

llevado a algunos expertos a criticar, por un lado, el hecho de que se trata principalmente de un Convenio marítimo redactado por el CMI y, por otro, que puede dar lugar a discusiones sobre qué régimen debe aplicarse en caso de solapamiento de medios de transporte (precisamente el artículo 82 trata de resolver esta cuestión).

El artículo 14 contiene disposiciones que, aunque ya conocidas, fueron complementadas de forma significativa. Este artículo establece que el porteador está obligado, antes de, en su inicio y durante el viaje por mar, a actuar con la debida diligencia para que el buque esté en el adecuado estado de navegabilidad, a tripularlo, armarlo y avituallarlo adecuadamente y a mantener las bodegas, así como las demás partes del mismo en las que se transporten las mercancías, incluidos los contenedores suministrados por el porteador en los que se transporten las mercancías, aptos y seguros para su recepción, transporte y conservación. (Curiosamente, las palabras "*cámaras frigoríficas*" y "*cámaras de frío*" *se* habían eliminado de la redacción de las Reglas de La Haya). Por lo tanto, el porteador está obligado a mantener la navegabilidad del buque, a tripularlo, armarlo y avituallarlo adecuadamente y a mantener las bodegas en condiciones de seguridad para la carga durante todo el viaje.

Régimen de responsabilidad

La responsabilidad del porteador se aborda en el artículo 17. Este artículo está redactado de forma ligeramente diferente a las Reglas de La Haya pero se reproduce gran parte del contenido del artículo 4 de las Reglas de La Haya. Sin embargo, el párrafo 1 del artículo 17 es diferente. Dispone lo siguiente:

> *El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4 (artículos 11 a 16).*

El párrafo 2 del artículo 17 también está redactado en ligeramente distinto al artículo 4, Regla 2, de las Reglas de La Haya, que comienza con las palabras "*Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que se produzcan o resulten de...* El párrafo 2 del artículo 17 dice:

> *El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18.*

El párrafo 3 del artículo 17 ofrece una fuente alternativa de exoneración

para el porteador: al probar uno de los hechos a los que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 17, el porteador se vería inevitablemente incluido en el párrafo 2 del artículo 17. Es el párrafo 3 el que reproduce en gran parte las exclusiones de responsabilidad – la conocida lista de excepciones – contenidas en el artículo 4, regla 2. La lista de excepciones no incluye ya la falta náutica (artículo 4 Regla 2(a) de las Reglas de La Haya).

Sin embargo, sí que queda incluida la fuerza mayor, los peligros del mar, la guerra, las restricciones por cuarentena o los actos gubernamentales, las huelgas, los defectos latentes que no puedan descubrirse con la debida diligencia, los actos u omisiones del cargador, las pérdidas de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida derivada de un defecto, calidad o vicio inherente de las mercancías, la insuficiencia o el estado defectuoso del embalaje, el salvamento o la tentativa de salvamento de vidas en el mar, las medidas razonables para salvar o intentar salvar los bienes en el mar, las medidas razonables para evitar o intentar evitar daños al medio ambiente y los actos del porteador en virtud de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16 (se refieren a la adopción de medidas cuando las mercancías constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente o al sacrificio de las mercancías en el mar cuando se hace por la seguridad común o con el fin de preservar del peligro la vida humana u otros bienes involucrados en la aventura común).

Además, se ha mantenido el incendio, pero sin la salvedad que figuraba en el artículo 4 Regla 2(b) de las Reglas de La Haya, *a menos que haya sido causado por la culpa real o la negligencia del porteador*, presumiblemente debido a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 17, que establece que el porteador sigue siendo responsable si el reclamante prueba que la culpa del porteador o de una de las personas mencionadas en el artículo 18 causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descarga.

Asimismo, de acuerdo con el apartado 5 (a) del artículo 17, el porteador sigue siendo responsable si:

a) El reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por:

i) el estado de innavegabilidad del buque;

ii) las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque; o

iii) el hecho de que las bodegas u otras partes del buque en donde se transporten las mercancías, o de que algún contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transportaron las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) El porteador no puede probar:

i) que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o

ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 14.

En el párrafo 6 del artículo 17 se dispone que cuando el porteador quede exonerado de una parte de su responsabilidad en virtud de este artículo, sólo será responsable de la parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o a la circunstancia de la que sea responsable en virtud del citado artículo.

Así, se comprueba que el efecto *ping-pong* de la carga de la prueba está presente, derivado en parte de la sentencia de Lord Esher en el caso *Glendarroch*[67], aunque ahora anulado y criticado por Lord Sumption en el Tribunal Supremo en el caso *Volcafe*[68].

En el supuesto de daños durante las operaciones de carga, si el destinatario/reclamante presenta un conocimiento de embarque y prueba el daño, la carga de la prueba para acogerse a una de las exclusiones de la regla 2 del artículo 4 recaerá sobre el porteador. En su caso, posteriormente, el destinatario/reclamante podrá aportar las pruebas necesarias para demostrar que el porteador no tiene derecho a acogerse a ninguna de esas disposiciones por haber actuado interviniendo negligencia por su parte, o por no haber actuado con la debida diligencia, de conformidad con el artículo 3, para que el buque esté en condiciones de navegabilidad. Esas mismas cargas probatorias parecen aplicarse en el marco del Convenio.

El párrafo 1 del artículo 17 mantiene esa posición de presunción de culpa del porteador cuando se determina que la pérdida y el daño tuvieron lugar durante el período de responsabilidad del porteador. Esto ya se estableció explícitamente en el artículo 5 de las Reglas de Hamburgo. La diferencia entre las Reglas de Hamburgo y este artículo 17 de las Reglas de Rotterdam es, en realidad, la inclusión de las palabras *si el reclamante prueba*, etc. Hamburgo se refería simplemente a: si *el suceso que causó la pérdida, el daño o el retraso tuvo lugar...* sin especificar quién tenía que probarlo.

El artículo 18 se titula *Responsabilidad del porteador por actos ajenos*. Confirma que el porteador es responsable del incumplimiento de sus obligaciones causado

67 (1894) P 226 en 231.

68 (2019) 1 Lloyds Rep. 21.

por los actos u omisiones de cualquier parte ejecutante, del capitán o de la tripulación del buque, de los empleados o dependientes del porteador o de una parte ejecutante o de cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar cualquiera de las obligaciones del porteador en virtud del contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo su supervisión o control.

En las Reglas de Rotterdam también se pueden encontrar disposiciones que tratan de la responsabilidad de las partes *ejecutantes marítimas,* que se definen por separado en el apartado 7 del artículo 1, como el artículo 19 que precisamente se dedica a la responsabilidad de las partes ejecutante marítimas.

Retraso

Otro cambio con respecto al régimen de las Reglas de La Haya es la inclusión en el artículo 21 de una definición de *retraso* que es algo más restrictiva que la contenida en las Reglas de Hamburgo. Éstas contenían una definición en el artículo 5, párrafo 2, que se refería a un plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, al plazo *que sería razonable exigir a un porteador diligente, habida cuenta de las circunstancias del caso.*

El artículo 21 del Convenio dispone:

> *Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo acordado.*

El artículo 17 establece expresamente que el porteador *es responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega...* A diferencia de las Reglas de La Haya, que sólo se refieren expresamente a la pérdida o el daño de las mercancías y deja en discusión si quedarían cubiertos los daños o pérdidas sufridas por el cargador o el destinatario como consecuencia del retraso.

Notificación de la pérdida o protestas

Las disposiciones relativas a las notificaciones en caso de pérdida (las llamadas protestas) no son en absoluto algo desconocido para los que ya tienen experiencia en el régimen actual. Sin embargo, el plazo de tres días previsto en el artículo 3, regla 6, de las Reglas de La Haya para la notificación cuando el daño no era evidente en el momento de la entrega se ha ampliado a siete días en virtud del artículo 23, párrafo 1. Sin embargo, en el régimen de las Reglas de Rotterdam no se requiere dicha notificación o emisión de protesta cuando la pérdida o el daño se hayan comprobado en una inspección conjunta de las mercancías (artículo 23, párrafo 3). Así mismo, existe un plazo especial de 21

días para notificar una reclamación por pérdida debida que tenga su origen en un supuesto de retraso (artículo 23, párrafo 4).

Plazos de caducidad de la acción e identificación del porteador

El plazo de tiempo (caducidad) para interponer la demanda se establece en el artículo 62, donde se puede comprobar que el plazo actual de un año se ha ampliado a dos años en el apartado 1. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado por la persona contra la que se presenta la demanda en cualquier momento durante el transcurso del mismo (artículo 63) pudiendo así ejercitarse las acciones de indemnización después de la expiración del plazo, siempre que se haga dentro del plazo permitido por la ley aplicable en la jurisdicción en la que se entabla el procedimiento o en un plazo de 90 días a partir del día en que la persona que ejercita la acción de indemnización haya pagado la reclamación o haya sido notificada de una acción contra ella con anterioridad (artículo 64).

También hay otra disposición relativa a los plazos para el ejercicio de las acciones (artículo 65) que está relacionada con los artículos 36 y 37, que son disposiciones nuevas. Como sabemos, el artículo 36 especifica los datos que deben figurar en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte y que en esa información se incluye el *nombre y la dirección del porteador* (artículo 36, párrafo 2(b)).

Pues bien, el artículo 37 declara nula cualquier mención o información que pueda aparecer en el documento de transporte que sea errónea o imposibilite la identificación del porteador en los datos del contrato (párrafo 1). De conformidad con el párrafo 2 del artículo 37, si no fuese posible identificar al porteador, como exige el artículo 36, pero los datos del contrato identifican de forma clara al buque, se presume que el armador registral de ese buque es el porteador, a menos que demuestre que el buque estaba en régimen de arrendamiento a casco desnudo e identifique al arrendador a casco desnudo y facilite sus datos, en cuyo caso el arrendador a casco desnudo será el porteador. Alternativamente, el armador registral puede desvirtuar esa presunción de ser el porteador identificando al porteador e indicando sus datos (lo mismo se aplica al arrendador a casco desnudo). Nada de lo anterior impide al demandante probar que cualquier persona distinta de la identificada en los datos del contrato o de conformidad con el párrafo 2 del artículo 37 es el porteador.

Por su parte, el artículo 38 exige que la carta de porte esté firmada por el porteador o por una persona que actúe en su nombre.

Volviendo a las disposiciones relativas a la caducidad, en relación con el artículo 37 se establece que una acción contra un arrendador a casco desnudo o la persona identificada como el porteador en virtud del párrafo 2 del artículo 37, puede iniciarse después de la expiración del período de dos años, siempre

que sea dentro del último de los plazos permitidos por la ley aplicable en la jurisdicción en la que se inicie el procedimiento o 90 días después de que se haya identificado al porteador o de que el armador registral o el arrendador a casco desnudo haya desvirtuado la presunción de que es el porteador (artículo 65).

Jurisdicción

El artículo 74 establece que las disposiciones relativas a la competencia judicial sólo son obligatorias para los Estados si éstos declaran, de conformidad con el artículo 91, que desean quedar vinculados por ellas. Salvo que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro, las acciones contra el porteador pueden entablarse, conforme al artículo 66 (a): ante el tribunal en el que se encuentre bien en el domicilio del porteador, bien el lugar de recepción convenido en el contrato de transporte, bien el lugar de entrega convenido en el contrato de transporte, bien el puerto en el que las mercancías se cargan inicialmente en el buque o en el puerto en el que las mercancías se descargan definitivamente del buque. De acuerdo con el artículo 66(b), las acciones derivadas del contrato de transporte pueden ser interpuestas ante el tribunal o los tribunales competentes acordados entre cargador y porteador.

Sin embargo, los acuerdos exclusivos de elección de foro previstos en el artículo 66 (b) sólo pueden celebrarse si están contenidos en un contrato de volumen y existen disposiciones específicas sobre lo que deben indicar dichos contratos. En el apartado 2 del artículo 67 se establece que una persona que no sea parte de un contrato de volumen sólo estará obligada en determinadas circunstancias, entre ellas que se le *notifique oportunamente y de forma adecuada el tribunal ante el que se interpondrá la demanda*. Será interesante ver cómo se interpreta esta disposición. Por ejemplo, ¿será suficiente si el conocimiento de embarque se limita a indicar esa información y el interesado ha recibido una copia del mismo?

Arbitraje

También hay nuevas disposiciones relativas al arbitraje que quedan contenidas en los artículos 75 a 78. Sin embargo, el artículo 78 especifica que esas disposiciones sólo serán vinculantes para los Estados contratantes que declaren, de conformidad con el artículo 91, que estarán obligados por ellas (es decir, se trata también de una disposición de inclusión).

El esquema de las disposiciones relativas al arbitraje es el mismo que el de la jurisdicción ordinaria y permite que el procedimiento de arbitraje, a elección de la persona que hace valer una reclamación contra el porteador, tenga lugar en cualquier lugar designado a tal efecto en el acuerdo de arbitraje o en cualquier lugar situado en un Estado en el que se encuentre: el domicilio del porteador,

el lugar de recepción acordado en el contrato de transporte, el lugar de entrega acordado en el contrato de transporte o el puerto en el que las mercancías se cargan inicialmente en un buque o el puerto en el que las mercancías se descargan definitivamente de un buque (artículo 75, párrafo 2).

Sin embargo, el párrafo 3 del artículo 75 establece que la designación de la sede del arbitraje en el acuerdo es vinculante para las partes si está contenida en un contrato de volumen que contenga ciertas disposiciones.

Llamamos la atención sobre el artículo 75, párrafo 4, cuya redacción difiere de la que se supone es su disposición equivalente relativa a la jurisdicción ordinaria en el artículo 67, párrafo 2. El artículo 75, párrafo 4, dice:

> *Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo de arbitraje concertado con arreglo al párrafo 3 del presente artículo cuando:*
>
> *a) El lugar del arbitraje designado en el acuerdo esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo;*
> *b) El acuerdo de arbitraje figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;*
> *c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el lugar del arbitraje; y*
> *d) La ley aplicable prevea que dicha persona puede quedar obligada por el acuerdo de arbitraje.*

Animales vivos

El artículo 81 refleja la posición actual bajo las Reglas de La Haya en lo que respecta al transporte de *animales vivos*, y establece que el contrato de transporte puede excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una *parte ejecutante marítima* en relación con dicha carga, a menos que *el reclamante pruebe que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en la entrega se debieron a un acto u omisión del porteador o de una de las personas mencionadas en el artículo 18, o de una parte ejecutante marítima, realizados con temeridad y a sabiendas de que probablemente se produciría dicha pérdida o daño o pérdida derivada de retraso.*

Circunstancias especiales

El artículo 81 también pretende recoger el último párrafo del artículo 6 de las Reglas de La Haya y permite que se aplique un régimen especial cuando:

> *El carácter o la condición de las mercancías o las circunstancias y las condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que*

razonablemente justifiquen un acuerdo especial al respecto, siempre el contrato de transporte no se refiera a cargamentos comerciales ordinarios realizados en el curso de operaciones comerciales corrientes, y que no se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable para el transporte de dichas mercancías.

Documentación electrónica

El uso de documentos de transporte electrónicos ha comenzado, obviamente, después de que se acordaran los regímenes de La Haya, La Haya Visby e incluso las Reglas de Hamburgo. El artículo 8 del Convenio reconoce que todo lo que en virtud del Convenio debe figurar en un documento de transporte puede consignarse en un *documento electrónico de transporte* que, al igual que *la comunicación electrónica,* se define en los párrafos 18 y 17 del artículo 1, respectivamente.

Se trata de lo siguiente:

17. Por "comunicación electrónica" se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta.

18: Por "documento electrónico de transporte" se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que:

(i) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y
(ii) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

A continuación, el artículo 9 identifica los procedimientos para el uso de los documentos de transporte electrónicos negociables, y el artículo 10 el procedimiento para la sustitución de un documento de transporte negociable.

Los artículos 50 a 56 (capítulo 10) también son nuevos y se refieren igualmente a los documentos electrónicos. Tratan de los *derechos de la parte controladora*. Este término se define en el párrafo 13 del artículo 1 como *la persona que, de conformidad con el artículo 51, está facultada para ejercer el derecho de control,* y el *derecho de control se define* en el párrafo 12 del artículo 1 como *el derecho, en*

virtud del contrato de transporte, a dar al porteador instrucciones con respecto a las mercancías de conformidad con el capítulo 10.

El artículo 50 limita el derecho de control a dar o modificar las instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte, el derecho a obtener la entrega de las mercancías en un puerto de escala programado o, en el caso del transporte interior, en cualquier lugar de la ruta; y el derecho a sustituir al destinatario por otra persona, incluida la parte controladora.

De conformidad con el apartado a) del párrafo 1 del artículo 51, el cargador será, con carácter general, la parte controladora, y cuando se emita un documento de transporte no negociable en el que se indique que debe entregarse para obtener la entrega de las mercancías, el cargador se considerará también la parte controladora (párrafo 2 del artículo 51), pero podrá transferir ese derecho de control. Cuando se emita un documento de transporte negociable, el tenedor será la parte controladora (artículo 51, párrafo 3).

Las disposiciones sobre la transferencia de derechos también son nuevas. Confirman, en el párrafo 1 del artículo 57, que cuando se emita un documento de transporte negociable, el tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento transmitiéndolo a otra persona. Por su parte, en el artículo 58, se aclara que un tenedor (cuyo término se define en el párrafo 10 del artículo 1, como una persona que está en posesión de un documento de transporte negociable, y si el documento es un documento a la orden, se identifica en él como el cargador o el destinatario, o es la persona a la que el documento está debidamente endosado, o si el documento es un documento a la orden endosado en blanco es el portador del mismo) que no sea el cargador y no ejerza ningún derecho en virtud del contrato de transporte no asumirá ninguna responsabilidad en virtud del contrato de transporte por el mero hecho de ser tenedor.

Límites de responsabilidad

Se introducen nuevos importes a los que el porteador tiene derecho a limitar su responsabilidad. Va más allá de los límites de Hamburgo y se especifica una limitación de la responsabilidad del porteador en 875 unidades de cuenta (40 más que en las Reglas de Hamburgo) por bulto o unidad de envío o 3,0 unidades de cuenta por kilogramo bruto de mercancía (0,5 de una unidad más que en las Reglas de Hamburgo) (artículo 59).

En el supuesto de retraso, se establece una limitación de responsabilidad de dos veces y media el flete de las mercancías retrasadas. A tenor de los artículos 59 y 60 nunca cabrá obtener una indemnización mayor por retraso que por pérdida total de las mercancías.

El derecho a limitar se perderá en supuestos similares a los ya establecidos en los regímenes de La Haya y Hamburgo (es decir, cuando ha habido un acto u omisión personal de la persona que reclama el derecho a limitar realizado con la intención de causar dicha pérdida o con temeridad y con conocimiento de que probablemente se produciría dicha pérdida (artículo 61).

Transporte sobre cubierta

El transporte en cubierta está contemplado en el artículo 25 que establece que las mercancías sólo pueden transportarse en cubierta si:

a) Así lo exige alguna norma aplicable;
b) Las mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta; o
(c) El transporte en cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte o conforme a los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

Cuando se apliquen las letras a) o c) del apartado 1, el porteador no será responsable de la pérdida o la avería de dichas mercancías, ni del retraso en su entrega, *causados por los riesgos especiales que entraña su transporte sobre cubierta* (artículo 25, apartado 2).

Sin embargo, cuando las mercancías se transporten sobre cubierta en situaciones distintas de las identificadas en el párrafo 1 del artículo 25, el porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías o del retraso en su entrega que sea causado exclusivamente por su transporte sobre cubierta y no tendrá derecho a invocar ninguna de las defensas (es decir, las excepciones enumeradas) contenidas en el artículo 17.

El párrafo 4 del artículo 25 dispone que el porteador no podrá invocar el apartado 1 c) del artículo 25 contra un tercero que haya adquirido de buena fe un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable*, a menos que los datos del contrato indiquen que las mercancías pueden transportarse sobre cubierta*.

El párrafo 5 del artículo 25 establece que el porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de la responsabilidad por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías en la medida en que dicha pérdida, daño o retraso sea consecuencia de su transporte sobre cubierta, cuando el porteador y el cargador hayan acordado expresamente que las mercancías se transporten bajo cubierta.

Responsabilidad del cargador

En el capítulo 7, artículos 27 a 34, encontramos algunas disposiciones importantes que regulan la eventual responsabilidad del cargador frente al

porteador. El régimen actual regula muy someramente las obligaciones del cargador: el artículo 3, regla 5 de las Reglas de La Haya, establece el derecho del porteador a ser indemnizado por cualquier pérdida, daño o gasto que sufra como resultado de las inexactitudes de los datos proporcionados por el cargador en relación con las mercancías. Este tipo de información es la que se exige en virtud del artículo 28, que establece que:

> *A falta de pacto en contrario en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías preparadas para su transporte. En cualquier caso, el cargador deberá entregar las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes*

Por su parte, el artículo 28 exige que el porteador y el cargador cooperen en el suministro de información e instrucciones y, en línea con lo anterior, el artículo 29 establece:

> *1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente necesarios para:*
>
> *a) La manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante; (…)*

Así, el artículo 30 contiene una disposición general en el párrafo 1 que hace al cargador responsable de la pérdida y el daño sufridos por el porteador si éste demuestra que fueron causados por el incumplimiento de las obligaciones del cargador en virtud del Convenio. Una de esas obligaciones está contenida en el párrafo 1 del artículo 31, y es la de proporcionar información precisa para la elaboración de los datos del contrato, tal como se exige en el artículo 36 (*Datos del contrato*).

El apartado 2 del artículo 31 reproduce la posición del artículo 3, regla 5, del régimen actual, según la cual se considera que el cargador ha garantizado la exactitud de estos datos.

El artículo 32 contiene *normas especiales sobre mercancías peligrosas*. En ellas se establece que:

> *(a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante. De*

no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar; y

b) El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto. De no hacerlo así, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento.

Las disposiciones actuales del artículo 4, regla 6, de las Reglas de La Haya no son tan explícitas. Simplemente establecen:

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa cuyo embarque no haya sido consentido por el porteador, el capitán o el agente del porteador, con conocimiento de su naturaleza y carácter, podrán ser desembarcadas en cualquier momento antes de la descarga, o destruidas por el porteador, sin compensación alguna, y el cargador de dichas mercancías será responsable de todos los daños y gastos que directa o indirectamente se deriven de dicho embarque. Si cualquiera de estas mercancías embarcadas con dicho conocimiento y consentimiento se convirtiera en un peligro para el buque o la carga, podrá de la misma manera ser desembarcadas en cualquier lugar, o destruida por el porteador, sin responsabilidad por parte de éste, excepto en lo que respecta a la avería gruesa, si la hubiera.

Las disposiciones sobre mercancías peligrosas no reproducen sorprendentemente el derecho que se otorga al porteador en el régimen actual de descargarlas o destruirlas cuando el porteador no haya consentido en transportarlas, aunque los artículos 15 y 16 otorgan al porteador derechos suficientes en ese sentido.

Por otra parte, el artículo 33 somete al cargador documentario a las mismas responsabilidades que al cargador. Un cargador documentario se define en el párrafo 9 del artículo 1 como la persona que acepta ser nombrada como *cargador* en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte. Como decimos, el artículo 34 hace al cargador responsable de los actos de cualquier persona a la que, a su vez, haya contratado el cumplimiento de alguna de sus obligaciones (pero no de los del porteador o de una parte ejecutante a la que haya confiado alguna de sus obligaciones).

Documentos de transporte y registros electrónicos de transporte

Sobre esta materia, existen algunas disposiciones importantes en el capítulo 8, artículos 35 a 42. Incluyen el derecho del cargador a obtener del porteador un documento de transporte no negociable, un documento de transporte electrónico no negociable, un documento de transporte negociable apropiado, o un documento de transporte electrónico negociable (artículo 35). El artículo 39 trata de las *deficiencias en los datos del contrato*; el artículo 40 de la *calificación de la información relativa a las mercancías en los datos del contrato*, y el artículo 41 del *efecto probatorio de los datos del contrato.*

El artículo 42 se titula "*Flete prepagado"* y confirma lo que dice la ley de preclusión sobre la imposibilidad de que un porteador reclame el flete al tenedor de un conocimiento de embarque o a un destinatario cuando el conocimiento de embarque ha sido endosado con *flete prepagado*, a menos que, por supuesto, el tenedor o el destinatario sea también el cargador.

Contratos de volumen

Se trata de un ámbito nuevo en el régimen de responsabilidad de la carga. Un *contrato de volumen* se define en el párrafo 2 del artículo 1 de la siguiente manera:

> *Por "contrato de volumen" se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.*

La importancia de este tipo de contratos ya se ha visto en relación con la jurisdicción y los procedimientos de arbitraje. Así el artículo 80 establece:

> *1. No obstante lo dispuesto en el artículo 79, entre el porteador y el cargador, un contrato de volumen al que se aplique el presente Convenio podrá prever derechos, obligaciones y responsabilidades mayores o menores que los impuestos por el presente Convenio.*

Sin embargo, el contrato de volumen debe contener una declaración destacada de que se aparta del Convenio y para ello debe ser negociado individualmente, especificar de forma destacada las secciones del contrato de volumen que contienen las excepciones y ofrecer al cargador la oportunidad de celebrar un contrato de transporte en términos y condiciones que cumplan con el Convenio sin ninguna excepción. Asimismo, la derogación no debe incorporarse por referencia a otro documento, ni puede incluirse en un contrato de adhesión que no esté sujeto a negociación. Así se declara que ni una lista pública de precios

y servicios del porteador, ni un documento de transporte, ni un documento electrónico de transporte o un documento similar puede ser un contrato de volumen conforme al párrafo 1 del artículo 80, pero un contrato de volumen puede incorporar dichos documentos por referencia.

En el párrafo 4 del artículo 80 se dispone que el porteador no puede, en un contrato de volumen, eximirse de la responsabilidad de mantener el buque en condiciones de navegabilidad, de tripularlo, equiparlo y abastecerlo debidamente y de mantenerlo así tripulado, equipado y abastecido durante todo el viaje (artículo 14); el cargador no puede tampoco eximirse de sus obligaciones de proporcionar información, instrucciones y documentos en virtud del artículo 29, ni de sus obligaciones en relación con las mercancías peligrosas bajo el artículo 32. El porteador tampoco puede eximirse del artículo 61, es decir, de la disposición que identifica las circunstancias en las que se puede perder el beneficio de la limitación de la responsabilidad.

El artículo 80 continúa diciendo que las cláusulas del contrato de volumen que se aparten del Convenio pueden aplicarse también entre el porteador y una persona distinta del cargador, siempre que esa otra persona haya recibido información en la que se indique de forma destacada que el contrato de volumen no se rige por el Convenio y dé su consentimiento expreso a quedar vinculado por dichas excepciones, y que dicho consentimiento no figure únicamente en la lista pública de precios y servicios del porteador, en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.

En el apartado 6 del artículo 80 se establece que la parte que reclama el beneficio de la excepción tiene la carga de la prueba de que se han cumplido las condiciones para dicha excepción.

Validez de las cláusulas contractuales

El artículo 79 establece que toda cláusula de un contrato de transporte será nula en la medida en que excluya o limite directa o indirectamente las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima en virtud del presente Convenio, o por el incumplimiento de una obligación en virtud del mismo. También se establece que será nula en la medida en que excluya directa o indirectamente, limite o aumente las obligaciones en virtud del Convenio del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario, o por el incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones en virtud del Convenio (es decir, no es diferente de la regla 8 del artículo 3).

26. Informe final del Comité de Dirección

Tras las decisiones adoptadas en las reuniones del Comité Ejecutivo y la Asamblea de Rotterdam, el Informe final se publicó en septiembre de 2009. El Informe identificó los siguientes 9 temas:

1. Suscripciones anuales: El Comité examinó la cuestión de las cuotas anuales y no recomendó ningún cambio en los métodos de cálculo de estas cuotas, pero sí recomendó una reducción significativa de los importes que se cobran a la mayoría de los miembros, tratando de racionalizar los niveles de cuotas y los importes que deben pagar cada uno de ellos. Estas reducciones fueron posibles gracias al importante ahorro conseguido al limitar el número de reuniones anuales presenciales del Comité Ejecutivo. Aunque no había tramos o bandas previamente identificados, si existían una serie ADMs que pagaban en general cantidades similares en concepto de suscripciones. Utilizando la estructura de tramos o bandas creada por el Comité de Dirección, los cambios generales pueden verse en las siguientes reducciones realizadas desde el año de 2009:

Nivel 1 De 20.856,70 euros a 15.000 euros.
Nivel 2 De 17.443,84 euros a 12.000 euros.
Nivel 3 De 12.736,59 euros a 10.000 euros.
Nivel 4 De 7.242,74 euros a 6.500 euros.
Nivel 5 De 2.916,67 euros a 2.500 euros.
Nivel 6 De 2.256,07 euros a 1.500 euros.
Nivel 7 De 1.587,62 euros a 1.000 euros.
El nivel 8 (500 euros) sigue siendo el mismo[69].

En el marco de la revisión de las suscripciones, el Comité de Dirección debatió acerca de si los gastos administrativos derivados del cobro de las cuotas a los Miembros Titulares estaban justificados y eran procedentes. Como consecuencia del trabajo realizado por el Comité de Dirección se detectó que existía una incoherencia en la forma en que las ADMs gestionaban las cuotas, por lo que se decidió que las cuotas individuales que cada Miembro Titular pagaban al CMI debían suprimirse.

Las razones para ello es que algunas ADMs dejaban que los miembros pagaran sus propias cuotas directamente al CMI y otras ADMs pagaban las cuotas de sus miembros con los fondos de la asociación. Además, las ADMs no se mantenían en contacto con sus Miembros Titulares cuando éstos se retiraban del ejercicio de la profesión, ni informaban de su fallecimiento, lo que incrementaba la carga

69 Boletín informativo del CMI nº 3 de octubre/diciembre de 2009 adjunta una lista de las contribuciones de las Asociaciones Miembro de 2009, en la que también se identifican las suscripciones anteriores a 2008.

administrativa. El Comité también consideró que no procedía la imposición de una cuota por lo que debía considerarse un reconocimiento al trabajo voluntario de las ADMs y del CMI, que beneficiaban tanto a cada país como a la comunidad internacional en general. También se sugirió que el Comité Ejecutivo fuera más riguroso en el examen de las solicitudes de estos cargos.

Con algunos pequeños cambios y la incorporación de nuevos miembros, los ingresos del CMI se habían mantenido en torno a los 180.000 euros desde el cambio de siglo y los gastos también se habían mantenido, en general, en la misma cifra. En aquellos casos en que se habían obtenido pequeños beneficios de las reuniones del CMI, se procedió a aumentar las reservas, no siendo necesario recurrir a la Fundación Benéfica del CMI para sufragar los gastos de las Conferencias, como había ocurrido en años anteriores. El CMI también había compartido parte de esos excedentes con la Fundación Benéfica. La salud de las reservas del CMI se había traducido en ocasiones en cierta abundancia de fondos que podría obligar a considerar una reducción o una renuncia a las cuotas durante algunos años, tras la introducción de las reformas del Comité de Dirección. Con la imposición de una disciplina más estricta, consistente en la expulsión de los miembros que dejaban de pagar su cuota durante más de tres años, se ha mantenido la salud financiera del CMI. En los últimos veinte años sólo se han celebrado dos reuniones en las que el CMI haya tenido que ayudar económicamente a la ADM anfitriona.

2. Base de datos y página web

Los miembros recomendaron encarecidamente un mayor uso de la comunicación por correo electrónico e Internet, lo que fue respaldado por el Comité. Se recomendó actualizar la página web del CMI para lograr una mayor interacción con los miembros. De manera similar a la petición anterior del Comité Ejecutivo tras la Conferencia del Centenario mencionada anteriormente, consistente en que las ADMs proporcionasen al CMI los datos de contacto de sus miembros para dar a conocer sus publicaciones, el Comité sugirió que se proporcionasen las direcciones de correo electrónico de los miembros para permitir dicho contacto entre el CMI y los miembros de las ADMs. En la segunda versión de la página web del CMI, se incorporó esta posibilidad y, durante un tiempo, se enviaron comunicaciones directamente a los miembros de las ADMs que habían facilitado sus datos de contacto. Desafortunadamente, no se actualizaron y la falta de apoyo de algunas ADMs hizo que esta posibilidad desapareciese de la página web. (Las cuestiones de privacidad habían influido en la decisión de algunas ADMs de no suministrar los datos de contacto de los miembros individuales, teniendo además en cuenta que las cuestiones de privacidad se habían convertido en esenciales en general en 2018).

El Comité también propuso que se considerase la posibilidad de incluir

los textos de los Convenios en la página web, así como las listas de Convenios marítimos y sus ratificaciones que se encuentran publicadas en el Anuario. También sugirió que los documentos relativos a la formación de las ADMs, las directrices para los organizadores de Conferencias (y otras reuniones), los informes del Presidente presentados en cada reunión de la Asamblea sobre las actividades del CMI durante los últimos 12 meses, la publicación periódica del Boletín Informativo cada 3 meses y el Anuario se subiesen a la página web del CMI y se elaborase un folleto en el que se identificasen los fines y objetivos del CMI, así como los datos de los miembros del Comité Ejecutivo y las ADMs, como se había sugerido a raíz de la revisión de la Conferencia del Centenario.

3. Incorporaciones individuales y asociaciones regionales

El Comité de Dirección también examinó la cuestión de si debería permitirse la incorporación individual al CMI, cuestión que se rechazó. Asimismo, examinó la cuestión de las asociaciones regionales y consideró que debería fomentarse cuando las circunstancias lo justificasen. Se sugirió que los Estados del Golfo y algunos países de África del Norte y del Este podrían ser adecuados.

4. Universidades

En respuesta a la sugerencia de que se ampliasen las conexiones del CMI con las universidades de todo el mundo, el Comité de Dirección consideró que las conexiones existentes con el IMLI y la WMU merecían un apoyo continuado, pero consideró que las ADMs estaban en mejor posición para gestionar las relaciones en sus propias jurisdicciones.

5. Contactos más estrechos con las ADMs

El Comité recomendó que los Miembros del Comité Ejecutivo asumieran una gestión más directa y próxima de modo que cada uno de ellos tuviera un grupo designado de ADMs dentro de su región geográfica con el que mantener un contacto regular y estar informado de los acontecimientos que se produjeran en el CMI, especialmente en las reuniones del Comité Ejecutivo.

El Comité de Dirección también identificó una serie de países, algunos de los cuales habían tenido anteriormente ADM pero que habían dejado de ser miembros, y por tanto tenían el potencial de volver a ser miembros del CMI. Algunos de los países nombrados se han convertido desde entonces en miembros de pleno derecho del CMI (entre ellos Polonia, Rumanía, India, Malasia y Camerún). Se sugirió que se pidiera a los Miembros del Comité Ejecutivo que hagan un seguimiento y se pongan en contacto con los países identificados para facilitar la formación de ADMs en esas jurisdicciones.

6. Publicaciones

El Comité de Dirección abordó la cuestión de si, en la era digital cada vez más extendida, era necesario seguir publicando copias impresas de los documentos del CMI. Se consideró que el Anuario debería seguir publicándose en formato

impreso, pero distribuyéndose en mayor número a las ADMs y de forma habitual y gratuita a las universidades.

7. Resumen de las respuestas al primer Cuestionario, incluyendo la dimensión y composición del Comité Ejecutivo, sus mandatos y la representación geográfica

El Informe incluía un resumen de las respuestas recibidas de las ADMs al primer Cuestionario (al que habían respondido 35 ADMs de un total de 55). Se estimaba que el número global de miembros de las ADMs superaba las 11.000 personas. En respuesta al Cuestionario, las ADMs habían sugerido que se considerara la posibilidad de ampliar el tamaño del Comité Ejecutivo y también de reducir los mandatos de los Miembros del Comité Ejecutivo. El Comité de Dirección no consideraba que la carga de trabajo actual del Comité Ejecutivo justificase el aumento de número de miembros, pero tenía muy en cuenta del deseo de algunas ADMs de ampliar la representación geográfica en el Comité Ejecutivo. Se observó que no estaba representado todo el continente africano (desde que John Hare terminó su mandato como Miembro del Comité Ejecutivo), Oriente Medio y Oriente Próximo, así como América Central. El Comité de Dirección recomendó reducir los mandatos de todos los miembros de la Mesa a un máximo de seis años, es decir, tres años seguidos de otros tres, frente a los cuatro años actuales más otros cuatro años en ese momento.

8. Jóvenes abogados

Otra cuestión examinada por el Comité de Dirección fue la participación de los jóvenes abogados. Elogió los esfuerzos de las ADMs del Reino Unido, Francia, Países Bajos, Alemania y Bélgica que habían inaugurado un Seminario regional anual entre sus miembros más jóvenes, así como la ADM americana y las ADMs canadiense y noruega que contaban con importantes medidas para animar a los jóvenes abogados. Se propuso dedicar una sesión en futuras Conferencias a las presentaciones de los representantes de los jóvenes abogados. El plan para la próxima Conferencia de Atenas era incluir un evento social para los jóvenes abogados, lo que fue recomendado por el Comité de Dirección.

9. Responsable de comunicación y publicaciones

El Comité de Dirección sugirió que se nombrara a un miembro del Comité Ejecutivo del CMI como responsable de comunicaciones y relaciones públicas.

A excepción de esta última, todas las recomendaciones del Comité de Dirección han sido adoptadas y puestas en práctica de un modo u otro, o están actualmente en proceso de aplicación (a saber, la próxima publicación del Manual de Convenios Marítimos y su disponibilidad en la página web).

27. Seguimiento por el Comité de Dirección

El 14 de junio de 2010 se envió un segundo Cuestionario a las ADMs para obtener una mejor comprensión de las asociaciones miembros, mejorar el diálogo entre la CMI y las ADMs y garantizar que el futuro programa de trabajo reflejara mejor los deseos de la membresía. En relación con las Conferencias, las respuestas mostraron que algunos estaban a favor de una reducción en el tiempo de 5 a 4 días, pero la mayoría estaba satisfecha con los formatos de las Conferencias. En relación con los miembros jóvenes, se hicieron las siguientes sugerencias: tarifas de registro reducidas y mayores oportunidades de hablar en eventos de CMI; designar a miembros jóvenes para los GTI y organizar eventos sociales dirigidos a miembros jóvenes.

Hubo poca retroalimentación en forma de sugerencias concretas para futuros temas de trabajo. Algunas ADMs sugirieron la necesidad de una revisión constante, la actualización de la página web y una publicación más rápida. Algunas contribuciones voluntarias al Boletín de CMI en forma regular, pero se dividieron en cuanto a su voluntad de proporcionar direcciones de correo electrónico para permitir que CMI se comunique directamente con sus miembros, debido a preocupaciones de privacidad.

28. El Coloquio celebrado en el Marriott Plaza Hotel de Buenos Aires (Argentina), entre los días 24 y 27 de octubre de 2010

A este Coloquio se inscribieron 233 delegados, incluyendo ponentes, 66 acompañantes y 37 jóvenes.

La organización de este Coloquio por parte de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo bajo la presidencia de Alberto Cappagli fue ejemplar. Como señaló en su introducción al programa, el 2010 fue un año importante en la vida de los argentinos ya que representó el Bicentenario de la Revolución de mayo de 1810, que fue el primer paso para que Argentina obtuviera su independencia. Karl Gombrii recordó a los delegados que este fue el segundo Coloquio realizado en Sudamérica, habiéndose realizado el primero en Venezuela en 1980.

El programa social incluyó una ceremonia de apertura en el Hotel Marriott Plaza, que se completó con el espectáculo de tango Mora Gadoy, un crucero por el Delta del Tigre hasta el famoso restaurante El Gatto para almorzar y una cena de Gala en el Club Náutico Modero. Según destacó Nigel Frawley[70], los miembros jóvenes organizaron una noche en la ciudad por su cuenta en un bar

70 Anuario del CMI 2010 págs.125-126.

local, y *se confirma a partir de evidencia fotográfica que algunos miembros mayores se unieron a ellos... También se rumorea que algunos delegados tomaron clases de tango.* Algunos delegados lograron visitar las Cataratas del Iguazú en giras previas o posteriores al Coloquio. Todos disfrutaron de lo que para muchos fue su primera visita a Argentina disfrutando del vibrante estilo de vida de los argentinos.

29. El Convenio de Salvamento

Uno de los principales temas de discusión en el primer día del Coloquio fue un panel sobre la revisión del Convenio de Salvamento que planteó la *¿Está funcionando? ¿Protege el medio ambiente?* lo que fue de gran interés y algo controvertido debido a los puntos de vista opuestos expresados[71].

En la forma y plazo habitual, se envió un Cuestionario a las ADMs en julio de 2009 y se celebró una reunión del GTI en Londres en septiembre de 2009, momento en el que se habían recibido 7 respuestas de las ADMs.

En el Coloquio, el Presidente pronunció unas palabras de apertura sobre el tema: *Revisión del Derecho en materia Salvamento. ¿Está funcionando? ¿Protege el medio ambiente?*[72]; la ponencia *Informe de Salvamento Ambiental,* por Diego Chami resumió las respuestas al Cuestionario recibidas de las ADMs y la reunión del ISC que había tenido lugar a principios de año[73]; Nicholas Gooding habló sobre la *Visión de los aseguradores Marítimos de Daños*[74]; Kiran Khosla, en nombre de la Cámara Naviera Internacional (ICS), habló de nuevo sobre *El Derecho en materia de Salvamento ¿Está funcionando? ¿Protege el Medio Ambiente*?[75] y advirtió contra la *reactivación del concepto de salvamento ambiental*; Archie Bishop habló sobre los *Premios de Salvamento ambientales, cómo podrían lograrse*[76] y, a favor de la reforma, mostró cómo se podría eliminar el Artículo 13.1 (b) e insertar un nuevo Artículo 14 en el Convenio; Todd Busch, Presidente de la ISU, habló sobre la *recompensa justa por proteger el Medio Ambiente – La perspectiva del Salvador*[77], y explicó por qué la industria de salvamento necesita una reforma; Hugh Hurst en su ponencia sobre la *modificación del Convenio de Salvamento de 1989, la visión del Grupo Internacional de P&I Clubs,* argumentó

---

71 Anuario del CMI 2010 págs. 383 a 514.
72 Anuario págs. 457 a 461.
73 Anuario págs. 462 a 469.
74 Anuario págs.470 a 477.
75 Anuario págs.478 a 487.
76 Anuario págs.488 a 492.
77 Anuario págs. 493 a 498.

en contra[78] de anular los compromisos que se habían alcanzado en Montreal y, en particular, en contra de tratar de restaurar el concepto de salvamento por responsabilidad que no había sido aceptado en Montreal; por último, Nick Sloane en su presentación e*l Ojo de la Tormenta*[79] explicó cómo la industria del salvamento había cambiado significativamente desde que se redactó el Convenio hacía casi 30 años antes de su presentación. El CMI fue muy afortunado de tener un salvador de la calidad de Nick Sloane como orador[80].

30. Ventas judiciales

El otro tema principal en el primer día del Coloquio fue la primera discusión sosegada en una reunión de CMI sobre *Reconocimiento de ventas judiciales extranjeras de buques*, que fue abordado por Henry Li, como Presidente, Jonathan Lux, como Co-presidente, Andrew Robinson, *Rapporteur*, y Aurelio Fernandez-Concheso, Frank Smeele, Benoit Goemans y Louis Mbanefo como ponentes[81].

Henry Li realizó una *breve introducción al tema del reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras de buques*[82]. Este fue el documento que produjo Henry Li como resultado de una discusión sobre este tema en la reunión del Comité Ejecutivo en 2007, y que satisfizo al Comité Ejecutivo en cuanto a que había identificado un área de estudio para el CMI y que, en última instancia, podría resultar extremadamente útil para unificar esta área del derecho que hasta ahora se había basado en la legislación nacional. Como demostró Henry Li, el reconocimiento no funcionaba en algunas jurisdicciones, donde un comprador en una venta judicial se enfrentaba a un nuevo embargo del buque con base en reclamaciones que habían sido anuladas por la venta judicial o no había podido obtener la eliminación del registro original del buque para registrarlo de nuevo bajo otra bandera. Aurelio Fernández-Concheso[83] hizo una *Presentación sobre el primer conjunto de preguntas* del Cuestionario que habían sido respondidas por veinte ADMs; Benoit Goemans brindó a los asistentes un *Informe sobre los elementos procesales clave en las ventas judiciales de buques*

78 Anuario págs.499 a 510.

79 Anuario pág. 511.

80 Más tarde nombrado Presidente de la Unión Internacional de Salvamento en 2022 y un hombre que se haría aún más conocido como el salvador del «*Costa Concordia*» y haría una presentación sobre ese ejercicio notablemente complejo en la Conferencia CMI en Nueva York en 2016.

81 Anuario del CMI 2010 págs. 199 a 382.

82 Anuario del CMI págs. 200 a 206.

83 Anuario del CMI págs. 207 a 211.

(segunda serie de preguntas)[84]; Louis Mbanefo presentó un *Comentario sobre las respuestas al tercer grupo de preguntas*[85]; Frank Smeele realizó una presentación sobre *Reconocimiento de los efectos jurídicos de las Ventas judiciales de Buques en el extranjero*[86]; Andrew Robinson presentó el *Cuestionario CMI con respecto al reconocimiento de Ventas judiciales Extranjeras de Buques, Comentario sobre las Respuestas al quinto grupo de preguntas*[87]; Jonathan Lux realizó un *Breve resumen de la sesión sobre el reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras de buques*[88]; y Francesco Berlingieri trató la *Sinopsis de las Respuestas de las Asociaciones de Derecho Marítimo (de 22 países) al Cuestionario*[89].

El segundo día se presentó una ponencia sobre *el centenario del Convenio de abordaje de 1910 a cargo de Klaus Ramming*[90], a la que siguió una ponencia sobre *la piratería en la actualidad*, a cargo de Patrick Griggs[91], y luego una sesión sobre el tema: *una comparación de los regímenes legales en el Ártico y la Antártida*, por Nigel Frawley y Mario Oyarzabal, a los que se sumó el asesor jurídico adjunto de del Ministerio de Asuntos Exteriores de Argentina. Les siguió un panel sobre *armonización de los esquemas de contaminación de los países relacionados con la vía navegable Paraquay-Paraná*, a cargo de Jorge Radovich[92] y Power Point de Aldo Brandani[93].

El tercer día se celebró lugar una mesa sobre las Reglas de Rotterdam[94] con un énfasis particular en su relevancia para América del Sur, que fue presidido por Chris Davis, con oradores como Stuart Beare (*La necesidad de cambio y el trabajo preparatorio del CMI)*[95], y Carlos Lesmi, Johanne Gauthier y Tomotaka Fujita (*La cobertura de las Reglas de Rotterdam)*[96]. El segundo panel sobre el mismo tema estuvo presidido por José Vicente Guzmán y los oradores incluyeron a José Vicente Guzmán (*Las Reglas de Rotterdam, obligaciones y responsabilidad*

---

84 Anuario del CMI págs. 212 a 219.
85 Anuario del CMI págs.220 a 224.
86 Anuario del CMI págs. 225 a 234.
87 Anuario del CMI págs. 235 a 244.
88 Anuario del CMI págs. 245 a 246.
89 Anuario del CMI 2010 págs. 247 a 382.
90 Anuario del CMI 2010 págs. 522 a 528.
91 Anuario del CMI 2010 págs. 529 a 534.
92 Anuario del CMI 2010 págs. 547 a 556.
93 http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/en/colloquium documentation
94 Anuario del CMI. Preguntas y respuestas sobre las Reglas de Rotterdam págs. 128 a 145.
95 Anuario del CMI págs. 146 a 149; Kate Lannan («Las presentaciones de Powerpoint de Kate Lannan y Maya Albert Fernandez se mencionan en el Anuario del CMI 2010 pág. 557 y se pueden encontrar en http://www.cmi2010buenosaires.com.ar/en/colloquium documentation).
96 Anuario del CMI págs. 150 a 155.

de los cargadores[97]; Manuel Alba Fernández y Alberto Cappagli (*Limitación de responsabilidad en las Reglas de Rotterdam - una Perspectiva Latinoamericana)*[98]; Antonia Zuidwijk *(Las Reglas de Rotterdam propuestas y las objeciones contenidas en la Declaración de Montevideo)*[99]; *un análisis de la llamada Declaración de Montevideo*[100] y Michael Sturley.

Las discusiones continuaron durante la tarde, seguidas por la reunión de la Asamblea que también coincidió con un programa de jóvenes miembros cuyos organizadores fueron Violeta Radovich, Hernán López-Saabedra y el moderador Yiannis Timagenis. Las ponencias estuvieron a cargo de Maria Pospisil, que habló sobre el *seguro P&I ante los nuevos desarrollos en el Derecho marítimo internacional;* Eric Espinosa Sobarzo que presentó sobre el Canal de Panamá, titulada e*l mejor camino a seguir*; Violeta Radovich, sobre los *regímenes legales de las plataformas off-shore: preocupaciones ambientales* y Stuart Beare, que abordó las *Reglas de Rotterdam - algunas Controversias*[101].

31. El Seminario celebrado en Oslo el 26 de septiembre de 2011

Alrededor de 120 delegados asistieron a este fascinante evento organizado por DNV en su oficina central en Hovik, a las afueras de Oslo, sobre el tema *una visión futurista de las megatendencias en el transporte marítimo para el futuro*, al que los delegados viajaron en barco. Los delegados fueron recibidos por Thor Winther, Vicepresidente y Jefe de Asuntos Legales Corporativos de DNV, seguido de presentaciones de: Thor Guttormsen de la Asociación de Armadores de Noruega sobre d*esafíos Regulatorios en el Alto Norte*; Turis Stemre de la Dirección Marítima de Noruega sobre las *negociaciones del Código Polar – Poder en los Compromisos*; Felix Tschudi, de Tschudi Shipping Company AS sobre la *Ruta del Mar del Norte, la Alternativa Comercial Viable*; Elisabeth Harstad, de DNV Research & Innovation sobre el *Estado de la Tecnología en 2020, un estudio sobre las megatendencias de nuestro futuro*; Eirik Nyhus de DNV *International Affairs Environment* sobre el *Transporte marítimo y el medio ambiente*: i*mpulsos, respuestas y las implicaciones de todo ello*; y finalmente Erik Rosaeg, del Instituto Escandinavo de Derecho Marítimo sobre el *Abogado mercantilista en un nuevo futuro).*

---

97 Anuario del CMI págs. 156 a 162.
98 Anuario del CMI págs. 163 a 175.
99 Anuario del CMI págs. 193 a 198.
100 Anuario del CMI págs. 176 a 192.
101 Anuario del CMI 2010 págs. 515-520.

Todos invitaron a la reflexión y los oradores buscaron mirar en bolas de cristal al imaginar el futuro.

Como se recoge en el Boletín Informativo del CMI del 5 de mayo de 2012[102], el CMI fue distinguido por *IMLI como el candidato más meritorio para el Premio por Contribuciones Meritorias hacia el Desarrollo Progresivo y la Codificación del Derecho Marítimo Internacional*, que fue entregado al Presidente Karl Gombrii por el Profesor David Attard.

El mismo Boletín contiene un Informe detallado de Richard Shaw sobre las reuniones del Comité Jurídico de la OMI celebradas en Londres entre el 16 y el 20 de abril de 2012, en las que se planteó la cuestión planteada por Australia, tras el encallamiento del *Pacific Adventurer* frente a la costa de Queensland en 2009, sobre el aumento de los límites de responsabilidad del Convenio de Limitación de 1976, utilizando el procedimiento de enmienda tácita del Protocolo de 1996. Esto resultó en un aumento considerable en las cuantías de limitación (que se establecen en el Informe, pero son menores de las pretendidos por Australia).

32. La 40ª Conferencia celebrada en el Hotel Kempinski de Pekín (China), entre el 14 y el 19 octubre de 2012

Fueron 352 delegados y 60 acompañantes los que asistieron a este primer evento del CMI, por no hablar de la Conferencia, que se realizó en China, aunque muchos funcionarios y Miembros del Comité Ejecutivo de CMI habían estado visitando China y dando Conferencias desde la década de 1980. El Hotel Kempinski era un Hotel moderno ideal para celebrar una Conferencia del tamaño de las Conferencias del CMI. Los organizadores habían elegido sabiamente ya que también se habían valorado lugares mucho más grandes. Un Informe detallado de la Conferencia se encuentra en el Boletín Informativo[103].

El Presidente y el Secretario General llevaron a cabo una importante labor de planificación en los preparativos para esta Conferencia, incluida una visita a China, destacando la enorme ayuda de Henry Li, Song Dihuang, el Comité anfitrión de la ADM de China y el Secretario General Dr. Li Hu. La Conferencia también contó con el apoyo financiero de los patrocinadores locales, incluidos COSCO, Sinotrans Ltd, CLPCT, PICC y China Shipping, entre otros.

Desde el punto de vista social, los delegados fueron agasajados al típico estilo chino en la Recepción de Bienvenida y la Cena de Gala en el Hotel. Lo más

102 Nº 1 enero/abril 2012.

103 Boletín Informativo del CMI Nº 3 octubre/diciembre 2012.

destacado para los visitantes primerizos fue, por supuesto, la visita otoñal de todo el día a mediados de semana a la Gran Muralla con almuerzo de regreso en el Gui Gong Fu Royal Club, en Pekín. Los delegados también tuvieron la oportunidad durante la Conferencia de visitar la Ciudad Prohibida, la Plaza de Tiananmen y el Palacio de Verano.

El Presidente inauguró una muy exitosa reunión de Presidentes de las ADMs en esta Conferencia, que continuó en reuniones sucesivas en Dublín, Hamburgo y Estambul, generalmente antes de la función de bienvenida al comienzo de la reunión. El propósito era permitir que los Presidentes de las ADMs intercambiaran noticias de sus propias asociaciones y, con suerte, tal vez brindar oportunidades, especialmente a las ADMs más nuevas, para recibir ideas para el desarrollo de sus propias asociaciones.

El Director y Presidente de COSCO, el Sr. Ma Zehua, dio la bienvenida a los invitados en la Recepción de Bienvenida, a la que siguió una «Velada Cultural», actuación que incluyó la Ópera de Pekín, acróbatas, cambio de rostros y la interpretación de instrumentos tradicionales chinos. En la cena de gala, el Presidente de CMI recién instalado y el Sr. Zhao Huxiang, Presidente de Sino Trans, pronunciaron discursos.

La Conferencia fue impresionante en cuanto a la profundidad de su ambicioso programa de trabajo elaborado por Nigel Frawley, con muchas sesiones paralelas, realizándose tanto sesiones tradicionales de las Conferencias del CMI de trabajo de redacción como mesas de debate y presentaciones estilo Seminario. El tiempo dirá si esta fue la última Conferencia de 5 días para CMI (con una excursión a mitad de semana, por lo tanto, 4 días completos de trabajo).

Antes de la Ceremonia de Apertura, hubo una reunión formal y una ceremonia del té con el Sr. Hua Jianmin, Vicepresidente del Comité Permanente del Congreso Nacional de los Pueblos; el Sr. Wan Jifie, Presidente de CCPIT; Presidente de la ADM china y Presidente de COSCO Capitán Wei Jiafu; Vicepresidente de la ADM china y Vicepresidente de CCPIT Sr. Dong Songgen; y otros altos funcionarios de CMI y de la ADM china.

Hubo una previsión antes de la Conferencia de que se concluiría el trabajo sobre dos temas: ventas judiciales y la revisión del Convenio de Salvamento. Solo se concluyó este último, pero no de manera que satisfaciera a la industria del salvamento, quedándose las ventas judiciales sin tiempo suficiente. Además, se discutieron una gran cantidad de temas, muchos de los cuales se desarrollaron simultáneamente, como las Reglas de Rotterdam, la actividad *off-shore* y la responsabilidad por contaminación, el trato justo de la gente de mar, la piratería y la violencia en la mar, el seguro marítimo, la influencia cultural occidental y oriental en el arbitraje marítimo y su desarrollo reciente en Asia, la insolvencia transfronteriza, los regímenes legales del Ártico/Antártico, la industria de

construcción naval en Asia, problemas y desafíos. Además, hubo una sesión sobre el Futuro de CMI, la primera sesión de este tipo desde la Conferencia del Centenario de 1997.

El trabajo de la Conferencia y los documentos para la Conferencia se encuentran en Anuario del CMI 2011-2012 Beijing I[104].

El trabajo del CMI realizado en Beijing se puede encontrar en el Anuario del CMI 2013 Beijing II[105].

---

104 Ventas judiciales: Carta del Presidente a las ADMs (páginas 124 y 125); Comentario al Segundo Borrador del Instrumento sobre el Reconocimiento Internacional de Ventas judiciales Extranjeras de Buques (páginas 126 a 131) el Segundo Borrador de Trabajo del Instrumento para el Reconocimiento de las Ventas judiciales Extranjeras de Buques (páginas 131 a 136); Revisión del Convenio de Salvamento de 1989: Carta de Stuart Hetherington (páginas 138 a 139) junto con Informe y anexos a las ADMs. (páginas 140-84); Reglas de Rotterdam en Beijing, por Michael Sturley (página 286); Reglas de York y Amberes: Informe a las ADMs, por Karl Gombrii, Richard Shaw y Bent Nielsen (páginas 289 a 294) que incluyen ejemplos de redistribuciones de pagos de salvamento en caso de Avería Gruesa junio de 2012 y enmiendas propuestas a RYA 2004 (páginas 295 a 299); Regulación de la Responsabilidad por Contaminación de Actividades Marítimas y otros Aspectos: Una Introducción, por Richard Shaw (páginas 302 a 310); Trato Justo de las Leyes y Prácticas Internacionales de la Gente de Mar, por Olivia Murray (páginas 312 a 332); Piratería en la actualidad, una actualización, por Andrew Taylor (páginas 334 a 344); Asuntos Marítimos Para y POR Jueces: Una prioridad para el CMI: Una Sesión de Jueces para Jueces), por la jueza Johanne Gauthier (páginas 346 a 347); Informe sobre el trabajo del GTI sobre Seguro Marítimo, incluido el Cuestionario sobre el Seguro Obligatorio en virtud de los Convenios Internacionales (páginas 350 a 364); Insolvencia transfronteriza, Carta de Karl Gombrii a las ADMs (páginas 366 a 367); Introducción a la insolvencia transfronteriza, por Sarah Derrington (páginas 368 a 372); Cuestionario (páginas 373 a 380); Temas Legales del Ártico/Antártico: Comentarios de Nigel Frawley sobre los Convenios sobre Abordaje de 1972 (páginas 382 a 383); Comentarios de Douglas Davis sobre Líneas de carga (páginas 383 a 384); Comentarios de Aldo Chircop sobre el Convenio SAR y el Acuerdo Nuuk (páginas 385 a 386); Comentarios de Donald Rothwell sobre EPR y MARPOL (páginas 386 a 388); Desafíos legales para las operaciones marítimas en el Océano Austral, por Donald Rothwell (página 389); Rompiendo el hielo: Desafíos para el transporte marítimo en el Ártico en un entorno de gobernanza en evolución, por Aldo Chircop (páginas 390 a 391); El futuro de CMI, Carta de Karl Gombrii a las ADMs (página 394); El futuro del CMI en las próximas décadas, por Stuart Hetherington (páginas 395 a 406) y Anexo I: Documento ANTW/97 (páginas 407 a 408) y Anexo 2 (páginas 409 a 415).

105 La Conferencia de Beijing rumbo a la Venta judicial de Buques, Nota de apertura por Henry Li (páginas 130 a 131); Resumen conciso de varios comentarios recibidos en relación con el segundo borrador del Instrumento, por Andrew Robinson (páginas 132 a 142); Venta judicial de buques en Alemania como ejemplo de un concepto de *civil law*, por Jan Erik Pötschke (páginas 143 a 149); Venta judicial de buques en la jurisdicción de *common law* de Asia Pacífico, por Lawrence Teh (páginas 150 a 165); Hacia un Instrumento internacional para el reconocimiento de Ventas judiciales de buques, aspectos políticos, por William Sharpe (páginas 166 a 181);¿Hacia el reconocimiento universal de las Ventas judiciales extranjeras de buques?, por Frank Smeele (páginas 182 a 193); Comentarios y propuestas de enmienda sobre el Segundo Borrador de Trabajo del Instrumento sobre el reconocimiento de las Ventas judiciales extranjeras de buques, por James Zhengliang Hu (páginas 194 a 208); Informe del GTI del CMI sobre el reconocimiento de las ventas judiciales de buques en el extranjero) (páginas 209 a 211); Carta a los Presidentes sobre las Ventas judiciales de buques de fecha 25 de marzo de 2013 (página 212); Un borrador de Convenio internacional sobre el reconocimiento de

En las sesiones sobre las Reglas de York y Amberes, las enmiendas propuestas a las RYA 2004 que habían sido preparadas por el Grupo de trabajo *ad hoc* y enviadas a las ADMs en julio de 2012 para tratar de resolver el estancamiento con las RYA 2004 no fueron aceptables para los delegados. En consecuencia, se decidió que se debería nombrar un nuevo GTI con el mandato de llevar a cabo una revisión general de las RYA. La revisión incluiría las leyes que rigen el salvamento y los salarios de la tripulación en un puerto de refugio.

---

las Ventas judiciales extranjeras de buques (conocido como el «Proyecto de Beijing»), hecho en Beijing el 19 de octubre de 2012 (páginas 213 a 219); Comentario sobre el Borrador de Beijing (páginas 220 a 239); Convenio de Salvamento: Informe sobre discusiones y decisiones relacionadas con el Convenio de Salvamento de 1989, por Stuart Hetherington y Diego Chami (páginas 230 a 253); Discurso de apertura de la ISU y comentarios de clausura, por Robert Wallis (páginas 254 a 257); Revisión del Convenio de Salvamento - Propuestas de salvadores para el premio de salvamento ambiental, por Kiran Khosla (páginas 258 a 263); Reglas de Rotterdam: Las Reglas de Rotterdam en Beijing, por Michael Sturley (páginas 266-272); Las Reglas de Rotterdam y el contrato de venta subyacente, por Alexander von Ziegler (p273 a 286); Sobre la uniformidad de las leyes de transporte internacional que las Reglas de Rotterdam pretenden, por Zhang Yongjian (páginas 287 a 299); Un análisis y evaluación de las Reglas de Rotterdam en la industria marina de China, por Si Yuzhu y Zhang Jinlei (páginas 300 a 309); Actualización de las normas sobre transporte internacional de mercancías por mar: las Reglas de Rotterdam, por Kofi Mbiah (páginas 310 a 321); La Limitación de responsabilidad del porteador desde el punto de vista de la asignación de riesgos, por José Vicente Guzmán (fs. 322 a 326); El Convenio de las Naciones Unidas sobre los contratos de transporte internacional de mercancías total o parcialmente por mar; Las «Reglas de Rotterdam» Implicaciones prácticas para los transportistas, por Andrew Bardot (páginas 327 331); Correcciones al texto original de las Reglas de Rotterdam (páginas 332 a 334); Reglas de York Amberes: Informe sobre las reuniones del Grupo de trabajo ad hoc del CMI sobre avería gruesa, por Bent Nielsen y Richard Shaw (páginas 336 a 337); Regulación de la Responsabilidad por Contaminación de Actividades Marítimas y Otros Aspectos: ¿Un Convenio Internacional sobre derrames de hidrocarburos en mar abierto?, por Steven Rares (páginas 340 a 359); Trato Justo a la Gente de Mar: Un Informe sobre la sesión en Beijing sobre el Trato Justo a la Gente de Mar, por Giorgio Berlingieri (páginas 362 a 363); Piratería: La piratería hoy, una actualización, por Andrew Taylor (páginas 366 a 376); Seguro Marítimo: Seguros obligatorios en Convenio s internacionales, por Dieter Schwampe y Pengnan Wang (páginas 378 a 385); El impacto de la influencia cultural occidental y oriental en el arbitraje marítimo y su reciente desarrollo en Asia: impacto de la cultura oriental y occidental en el arbitraje y último desarrollo del arbitraje en China, por Yu Jianlong (páginas 388 a 395); Las influencias culturales orientales y occidentales en el arbitraje marítimo y su desarrollo reciente en Asia, por Philip Yang (páginas 396 a 405); Problemas legales del Ártico/Antártico: Desafíos normativos para la navegación y el transporte marítimo internacional en el Ártico en un entorno de gobernanza en evolución, por Aldo Chircop (páginas 408 a 427); Desafíos legales para operaciones marítimas en el Océano Austral, por Donald R Rothwell (páginas 428 a 447); La industria de la construcción naval en Asia: leyes y prácticas de financiación comercial de China, por Saibo Jin (páginas 448 a 472); Cartas de crédito standby en China: Revisión de leyes y casos, por Saibo Jin (p. 473 a 483); Riesgos de seguridad derivados de la venta de buques (terminados y en construcción), por Peter Koh (p 484 a 501); El Futuro del CMI en las Décadas Venideras, por Stuart Hetherington (p. 504 a 509); CMI Joven: Embargo y venta judicial de buques en Sudáfrica, por Patrick Holloway (páginas 512 a 525); La ley y la práctica del embargo de buques en los tribunales marítimos de la República Popular China, por Margot Luo (páginas 526 a 533).

En relación con la *revisión del Convenio de Salvamento,* salvo una excepción, ninguna de las reformas propuestas a los artículos 14; 1(b); 5; 11, 13 y 21, 16 y 27 y el Protocolo Brice (diseñado para mejorar los problemas del Convenio de la UNESCO sobre el Patrimonio Cultural Subacuático) recibieron el apoyo de los delegados. La potencial enmienda propuesta al Convenio de salvamento que sí fue apoyada por los delegados estaba relacionada con la eliminación de las palabras *aguas costeras o interiores o áreas adyacentes a las mismas* en el Artículo 1(d) del Convenio de salvamento de 1999. Este fue claramente un resultado decepcionante para la Unión Internacional de Salvamento. El proceso también había causado una angustia considerable dentro de los P&I Clubs, algunos de los cuales criticaron al CMI por asumir este proyecto sin su aprobación. Si bien el Grupo Internacional de Clubes P&I ha realizado una aportación considerable (y es miembro) de los GTI, en los últimos años donde los intereses de sus miembros estaban involucrados, había habido una caída notable en el compromiso de los Clubes P&I con el CMI y su Comité Ejecutivo, en particular desde la jubilación de Bill Birch Reynardson, y tal vez una falta de comprensión en los niveles más altos de los Gerentes de los Clubes de P&I sobre cómo opera el CMI. Parece probable que el CMI hubiera procedido con su revisión del Convenio de salvamento dada la importancia los problemas identificados en la industria de salvamento y los cambios que habían ocurrido desde que se adoptó el Convenio, incluso si se hubieran hecho observaciones en nombre de los armadores en un momento anterior.

El trabajo realizado sobre la *Venta judicial de Buques* no se completó en Beijing, pero se esperaba que para el momento de la siguiente reunión en Dublín pudiera completarse.

Actividades Off-Shore: El documento de Richard Shaw, con la asistencia del Juez Rares del Tribunal Federal de Australia pidiendo un Convenio internacional, hizo mucho para resucitar este tema que, como explicó Richard Shaw, había permanecido inactivo en lo que respecta al GTI del CMI desde 1998. Los acontecimientos ocurridos en 2010 que involucraron a la plataforma *Deepwater Horizon* en el Golfo de México y el incidente del *Montara* en el

---

Una creciente necesidad de buques de abastecimiento en la industria off shore en los países sudamericanos: el régimen de responsabilidad "knock for knock", ¿es la respuesta?), por Javier Franco Zárate (páginas 534 a 538); Actividad off shore Nuevas regulaciones, por de Violeta Radovich (p539 a 547); Ejecución sobre compañías navieras por parte de acreedores, por Yiannis Timagenis (fs. 548 a 562); Embargo de buques en Alemania, por Olaf Hartenstein (p563 a 569); Informe sobre los eventos de CMI Joven en la Conferencia de Beijing, por Yingying Zou y Yiannis Timagenis (páginas 570 a 573); *Shanghai Add On*: Breves reflexiones de casi 20 años en Shanghai, por Peter Murray (páginas 576 a 579); Discurso ante la 40ª Conferencia internacional del CMI, por Xie Zhenxian (p. 580 a 584); Ejercer en el Derecho marítimo desde la perspectiva de un abogado chino, por Wang Hongyu (p 585 a 588).

Mar de Timor en 2009 volvieron a poner el asunto en el punto de mira de los reguladores internacionales.

Las sesiones sobre las *Reglas de Rotterdam*, que incluyeron una serie de mesas de debate en las que se discutieron diferentes aspectos del tema, fueron presentadas por muchos oradores que habían estado íntimamente involucrados en su redacción.

Los documentos presentados sobre *Trato Justo de la Gente de Mar y la Piratería y la Violencia en la mar*, actualizaron a los delegados sobre lo que estaba sucediendo en todo el mundo en estas dos áreas que afectan la vida diaria de la gente de mar.

La sesión sobre *Seguro Marítimo* discutió las respuestas recibidas al Cuestionario sobre Seguro Obligatorio.

La sesión denominada *Insolvencia Transfronteriza* tenía la naturaleza de un ejercicio de recopilación de información de varias jurisdicciones sobre cómo lidiar con la preocupante superposición entre la Ley Modelo de la CNUDMI y la legitimación para demandar en la legislación marítima.

La sesión bajó el título *Los Regímenes Jurídicos del Ártico y la Antártida,* generó un interés considerable por la erudición de los documentos presentados y demostraron que había mucho trabajo por hacer para este grupo recientemente establecido.

Las sesiones que buscaban ser formativas sobre *las Actividades y la Cultura legales y procesales chinas,* fueron muy concurridas e igualmente instructivas e informativas en relación con el Arbitraje Marítimo y la Construcción Naval.

El encuentro de *Jóvenes Abogados* realizó un gran trabajo. Violeta Radovich, Zou Yingying, Ioannis Timagenis y varios participantes chinos, incluidos Qi Ji de la ADM china, Sun Jinsheng de COSCO y Zhai Jun de Sinotrans, ayudaron con los preparativos para un evento social el 15 de octubre y un Seminario el 19 de octubre al que asistieron 60 delegados. Los temas del Seminario incluyeron el embargo de buques y las ventas judiciales, ya que tienen lugar en varias jurisdicciones, incluidas China, Alemania, Panamá y Sudáfrica. En otra sesión se discutió el tema de las actividades *Off shore*. El primer día de la Conferencia, unos 60 delegados se unieron a una función en un bar en una terraza abierta a unos 20 minutos de la sede de la Conferencia junto al lago Chao Yang. Proporcionó una oportunidad para que los abogados, en su mayoría jóvenes, se conocieran antes de que comenzara la Conferencia. Las actividades sociales y laborales fueron consideradas un gran éxito por los delegados[106].

---

106 Boletín Informativo del CMI Nº 1 octubre/diciembre 2012 contiene un Informe sobre la Conferencia de Beijing realizado por Stuart Hetherington.

La Conferencia fue muy exitosa, no solo por ser la primera en China, sino también por la elección de un Presidente residente fuera de Europa, que junto con la oficina regional planificada del CMI en Singapur fueron un símbolo de los cambios que se están produciendo en el seno CMI, un reconocimiento al cambiante mundo marítimo.

También hubo un Seminario inaugural de tres horas organizado por Johanne Gauthier para 19 miembros del Poder Judicial que asistían a la Conferencia, quienes discutieron temas como la entrega de carga sin presentación de conocimientos de embarque, el uso de casos extranjeros para interpretar Convenios y las *anti-suit injunctions*.

33. El Futuro del CMI en las próximas décadas

Preparando la Conferencia de Beijing, en relación con el asunto arriba mencionado, Stuart Hetherington escribió un *Discussion Paper* que el Presidente Karl Gombrii envió a las ADMs en julio de 2012[107].

El Informe de la sesión en Beijing se encuentra también en el Anuario del CMI 2013 Beijing II[108]. El Presidente Karl Gombrii inauguró la reunión hacienda mención al *Discussion Paper* y a los puntos allí referidos: temas de gobernanza, proyectos actuales, programa de futuro, página en Internet y tecnología, desarrollo de las nuevas ADMs, jóvenes abogados y relaciones institucionales con otras organizaciones. El Informe contiene un detalle de las intervenciones realizadas durante el encuentro, una de ellas del Presidente de la ADM americana (Bob Parrish) apuntando la necesidad de crear una comisión que supervise todos los temas en profundidad.

34. La Conferencia complementaria de Shanghái

Después de Beijing, 105 delegados y 35 acompañantes continuaron en Shanghái, donde se mezcló el entretenimiento social e intelectual. El viaje en tren de Beijing a Shanghái fue seguido de otro más corto (y más rápido) de Shanghái al aeropuerto, durante el cual el delegado que suscribe fotografió el contador de velocidad a 419 km/h antes de tomar asiento. Se hizo una visita a un puerto de

---

107 Anuario del CMI 2011-2012 Beijing 1 páginas 394-415: La carta y el *Discussion Paper* (incluyendo anexos: un documento elaborado para ayudar a los asistentes en la Conferencia de Amberes de 1997 y otro documento identificando los temas de preocupación durante la Conferencia.

108 Boletín Informativo del CMI N° 1 enero/agosto 2013.
Anuario del CMI 2013 Beijing II páginas 504-509.

contenedores construido recientemente en el puerto de Yang Shan, así como al Museo Marítimo de Shanghái, que fue un punto destacado, ubicado en Lingang New Town, en un bonito edificio moderno y su colección de artefactos, con su pieza central réplica de la Dinastía Ming. La visita a Shanghái también incluyó una visita al moderno Tribunal Marítimo de Shanghái, donde un juez principal y profesionales locales, Peter Murray y Wang Hongyu, explicaron los desarrollos que han tenido lugar en la jurisdicción marítima en China desde la introducción del Código Marítimo 20 años antes. También hubo un Seminario para celebrar el 30º aniversario del Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton y el Centro de Derecho Marítimo de Tulane en Nueva Orleans, en el que intervinieron Sir Bernard Eder del Tribunal Superior de Londres y Eldon Fallon del Tribunal de Distrito de EE.UU del Distrito Este de Luisiana, que tuvo lugar en el encantador Club de Shanghái en el antiguo Salón de Conferencias de Shanghái. También hubo un crucero y una cena estupenda por el río entre los horizontes de los distritos Bund y Pudong.

35. Las oficinas centrales del CMI

A instancias del nuevo Presidente de CMI, Stuart Hetherington, se convocó una reunión en abril de 2013 a la que asistieron los Presidentes de las ADMs de Bélgica, Francia, Suiza, Holanda e Italia, para discutir algunos temas clave relacionados con la gestión de CMI. Se expresaron preocupaciones sobre que las medidas de reforma que involucraban el posible nombramiento de un Administrador que no residiera en Amberes y la oficina regional en Singapur privarían a Bélgica de su lugar histórico como sede del CMI. Esta reunión fue convocada para disipar esos temores. También se debatieron otras cuestiones relacionadas con la ubicación de la sede del CMI y la persona que realiza funciones administrativas en Amberes. La reunión tuvo lugar en la magnífica sala de juntas del edificio recientemente reformado que ocupa la Real Asociación Belga de Armadores en Ernest Van Dijckkaai 8, Amberes. Como resultado de esa reunión, la Real Asociación Belga de Armadores ofreció espacio dentro del edificio por una tarifa anual mínima que fue suficiente para satisfacer las necesidades del CMI. El Comité Ejecutivo aprobó las gestiones necesarias y la oferta fue aceptada con agradecimiento en junio de 2013.

Como parte de los cambios realizados a partir de esa reunión, el título de la función del *Tesorero* se cambió a *Tesorero (y Director de la oficina central)* para reflejar las decisiones también tomadas en la reunión de que, con la renuncia de Wim Fransen de su función como Administrador , un miembro no belga asumiría esa función, lo que permitiría elegir a otro miembro del Comité

Ejecutivo de fuera de Bélgica, y el Tesorero también asumiría la responsabilidad de la gestión directa del asistente administrativo empleado, una función que en gran medida asumió de facto el Tesorero, Benoit Goemans, en cuyas oficinas se ubicaba entonces el auxiliar administrativo.

La ubicación de la sede de CMI en las oficinas de la Real Asociación Belga de Armadores no solo permitió que la asistente administrativa dispusiera de su propio espacio, sino que también proporcionó espacio de almacenamiento para los textos de CMI (Anuarios, Boletín Informativo, *Travaux Preparatoires* y otras publicaciones), y disponibilidad de una sala de reuniones para el Comité Ejecutivo o Comités de Dirección del CMI en caso de necesidad. En los años siguientes, muchas reuniones de este tipo tuvieron lugar allí. Además, por casualidad, cuando Benoit Goemans solicitó ser relevado de sus responsabilidades como Tesorero , el ex CEO de la Real Asociación de Armadores de Bélgica, Peter Verstuyft, quien había hecho posible los cambios anteriores, asumió el cargo de Tesorero al jubilarse. Simultáneamente a la puesta en marcha de dichas disposiciones, se identificó el domicilio social del CMI dentro del edificio ocupado por la Real Asociación Belga de Armadores. La sede del CMI quedó así situada en un magnífico edificio. Fue construido en 1896 por Gustave Albrecht, quien hizo construir también una bonita casa para su familia, desde la cual dirigió en la planta baja su oficina de armador, corredor (*shipbroker*), agente marítimo e importador de carbón. La casa siguió usándose con fines residenciales durante parte del siglo XX, pero también tuvo otros usos, incluido un restaurante con estrella Michelin desde 1962 hasta 1976. Se agregó a la lista de monumentos protegidos en 1981 debido a sus excepcionales interiores. Desde 2005 hasta 2008 estuvo vacante cuando fue adquirida por la Real Asociación Belga de Armadores, que llevó a cabo un considerable trabajo de restauración, que ha fusionado una oficina eficiente con el encanto histórico de la antigua casa. En la actualidad tiene la función de un local comercial, pero también tiene el aura de finales del siglo XIX en su sala de juntas y salas de reuniones, con vistas al Scheldt en una ubicación central de Amberes, cerca de su magnífica catedral. Esa noche, la ADM de Bélgica organizó una recepción muy agradable en el encantador Museo Eugeen Van Mieghem en la planta baja del edificio de la Asociación Real de Armadores de Bélgica.

36. La representación en el Lejano Oriente: la oficina de Singapur

Karl Gombrii pasó una parte de su tiempo cuando era Presidente del CMI viviendo y trabajando en Singapur. Fue él quien concibió y presentó la sugerencia de que el CMI debería nombrar a alguien en el Lejano Oriente para que tuviera

la responsabilidad de animar a los países que no disponían de ADM a unirse al CMI y así ampliar el alcance geográfico de ésta. Los representantes del CMI y de la ADM de Singapur firmaron el acuerdo en marzo de 2013. Parte de los costos de esta oficina son sufragados por la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA), de lo cual el CMI siempre ha estado muy agradecido. La única persona que ha ocupado el cargo de jefe de la Oficina de Representación desde su inicio en 2013 ha sido Lawrence Teh, ahora Administrador del CMI. Desde que asumió ese cargo, realizó muchas visitas en nombre de CMI (además de las reuniones de negocios a las que asistía, minimizando así los costos para el CMI) con gran eficacia. Como Administrador, Lawrence Teh relevó de gran parte de la carga de trabajo de las espaldas del Secretario General quien, al menos desde la época de Nigel Frawley, había tenido en gran medida la responsabilidad de la organización de Conferencias y reuniones internacionales, así como de la supervisión del trabajo académico del CMI. Tanto Nigel Frawley como su sucesor John Hare cumplieron ambos roles con extraordinaria diligencia y habilidad.

El Boletín Informativo del CMI incluye artículos presentados Patrick Griggs y Mans Jacobsson en la 100ª sesión del Comité Jurídico de la OMI del 18 de abril de 2013. El de Patrick Griggs lleva como título *El CMI y el Comité Jurídico – Trabajando juntos,* y el de *Puente sobre aguas turbulentas: La travesía del Comité Jurídico en un mundo cambiante.*

37. El Simposio celebrado en el Shelbourne Hotel de Dublín (Irlanda) del 29 septiembre al 1 octubre de 2013

El momento culminante del año fue el Simposio de Dublín celebrado en el histórico Shelbourne Hotel, establecido en 1824 en el centro de Dublín, al que asistieron 238 delegados y 37 acompañante. Fue magníficamente organizado por la ADM irlandesa bajo la presidencia de Helen Noble y su Comité organizador y en él los delegados celebraron el 50 aniversario de la ADM irlandesa. Todos los delegados se sintieron tremendamente bienvenidos. Fueron unos días ajetreados ya que hubo reuniones de Subcomités Internacionales sobre los temas de RYA y ventas judiciales, esta última buscando finalizar el trabajo que quedó inconcluso en Beijing. Existe un Informe de este evento elaborado por Nigel Frawley en el Boletín Informativo del CMI[109]. Como señaló Nigel Frawley, asistieron 32 delegados a la reunión del ISC sobre ventas judiciales y 29 a la reunión de las Reglas de York y Amberes, lográndose un progreso considerable en ambos

109 Boletín Informativo del CMI de 3 octubre/diciembre 2013.

temas, aunque el tema de ventas judiciales no pudo concluir hasta la siguiente reunión de CMI en Hamburgo en 2014.

En la recepción de apertura, el Presidente rindió homenaje a tres padres (y grandes amigos durante muchos años) que se esperaba que pudieran haber asistido a la reunión: Niall McGovern, Francesco Berlingieri y Bill Birch Reynardson, quienes sirvieron al CMI ocupando varios cargos, desde Presidente a Vicepresidente y Miembro del Comité Ejecutivo durante muchos años. Sin embargo, sus hijos sí pudieron estar presentes. El hijo de Niall McGovern, el juez Brian McGovern, se unió a los oradores en la ceremonia de bienvenida. La reunión fue inaugurada por el Ministro de Transporte de la República de Irlanda, Leo Varadkar, quien más tarde sería el Primer Ministro de Irlanda. Se llevó a cabo una cena en la impresionante Mansion House en Dublín con bailarines y músicos irlandeses, y hubo una fiesta de despedida en el Gravity Bar del Guinness Storehouse, que fue una forma maravillosa de relajarse después de unos días ajetreados.

El Trabajo del Simposio de Dublín se encuentra en la Parte II del Anuario del CMI de 2014[110].

El Día Inaugural por la mañana contó con paneles sobre *Derrames de petróleo – la perspectiva de la UE*, en el que los oradores fueron Chris Reynolds de la Guardia Costera Irlandesa, Jean-Serge Rohart, el Dr. Vincent Power, Carlos Llorente y Olivia Murray; y *La necesidad de regular las responsabilidades incurridas en la exploración off-shore*, en el que los ponentes fueron Rosalie Balkin, Ben Browne y Rob Dorey. Por la tarde, los paneles trataron temas como *Los problemas de las industrias de cruceros y ferries a la luz de los acontecimientos recientes* (el siniestro del *Costa Concordia* había tenido lugar el 13 de julio de 2012) con Michael McCarthy del Puerto de Cork, el comandante Giuseppe Troina, Ann Waite y Colm O'Hoisin SC como oradores; y *Los Buques de pasaje,*

110 Anuario del CMI de 2014 Siniestros/responsabilidades en el sector off shore: El caso *The Commune de Mesquer*, por Vincent Power (páginas 148-173); El "Prestige" en los tribunales americanos, por Carlos Llorente (páginas 174-178);¿Tiene cabida la regulación de las plataformas petrolíferas en el Derecho marítimo internacional? Si no es así, ¿dónde?, por Rosalie Balkin (páginas 179-185); Limitación de la responsabilidad: Comentario del CMI sobre la lista de cuestiones a considerar en futuros trabajos, por Helen Noble (páginas 188- 195); Seguro marítimo: La futura reforma del Derecho del seguro marítimo en el Reino Unido, por D Rhidian Thomas (páginas 198-203); Jóvenes abogados: Limitación de la responsabilidad, cortando cables y quiebra del límite, por David Kavanagh (páginas 206-210); Una visión general del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 y sus implicaciones para el transporte marítimo moderno, por Darren Lehane (páginas 211-222); Análisis jurídico de la limitación de la responsabilidad de las sociedades de clasificación, por Denise Micallef (páginas 223-241); Responsabilidad de los salvadores por negligencia profesional, por Miso Mudric (páginas 242-258); Procedimientos *in rem* en el Derecho Español, en busca de tu posición más fuerte, por F. Javier Zabala (páginas 259-263).

Derechos y responsabilidades, interviniendo David Baker, Hugh Kennedy, Henrik Ringbom y Tim Reardon.

En el segundo día, los paneles de la sesión de la mañana se dedicaron a *Las Insolvencias transfronterizas y sus dificultades, teniendo en cuenta el marco legal existente*, siendo orador Olaf Hartenstein; a *La limitación de responsabilidad: comentario del CMI sobre la lista de cuestiones a considerar en futuros trabajos*, en el que Martin Davies comentó cómo la insolvencia afecta los problemas de limitación; la *Implementación de Convenios marítimos, una revisión de las dificultades nacionales existentes en cuanto a la implementación de los Convenios*, interviniendo Deucalion Rediadis como ponente; *Los Seguros marítimos – seguros obligatorios y otros problemas actuales*, de los que habló Rhidian Thomas.

Por la tarde, los *Jóvenes Abogados* debatieron sobre *La responsabilidad de los salvadores por negligencia profesional* (Muso Mudric, ganador del premio Ravenna Summer School); *Limitación de responsabilidad de las Sociedades de Clasificación* (Denise Micallef, premio CMI del IMLI); *El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 y sus implicaciones para el transporte marítimo moderno* (Darren Lehane) y, por último, *La responsabilidad in rem en el Derecho español y comparativa con el Derecho irlandés* (Javier Zabala y Edmund Sweetman). También hubo una sesión de jueces organizada el primer día.

38. La 41ª Conferencia del CMI celebrada en el Atlantic Kempkinski Hotel de Hamburgo (Alemania), los días 15 a 19 de junio de 2014

A esta Conferencia asistieron 295 delegados y cerca de 40 acompañantes. Fue precedida de un fin de semana de reuniones del ISC sobre *venta judicial de buques* y las *RYA* y seguida por una reunión adicional en Berlín donde los delegados se hospedaron en el histórico Hotel Kempinski Adlon. Este evento (que no habría sido una Conferencia de no haber sido por el hecho de que el Proyecto de Convenio sobre ventas judiciales debía ser completado y su trabajo debía ser finalizado en una sesión plenaria y aprobado por la Asamblea antes de pasar a la siguiente etapa de su vida) fue extremadamente exitoso en muchos niveles y, por supuesto, muy bien organizado por ADM alemana bajo el liderazgo de Dieter Schwampe, Klaus Ramming y Tilo Wallrabenstein. La Conferencia contó con el apoyo de la industria naviera alemana mediante patrocinio y muchos bufetes de abogados de Hamburgo.

En la primera noche, los delegados y sus acompañantes caminaron desde el hotel hasta el embarcadero cercano, donde tomaron un ferry al Club Anglo German, que estaba al otro lado del Alster para la función de bienvenida. Al llegar, los invitados pasearon por el Club hasta un gran jardín, donde el Presidente, dirigiéndose a los delegados reunidos a cierta distancia, les dio

la bienvenida en el que en muchos países era el día del padre. El Presidente recordó a los delegados que la 30ª Conferencia del CMI había tenido lugar en Hamburgo en 1974 en el Hotel Atlantic y en el Ayuntamiento (las fotografías en blanco y negro de los delegados en las sesiones sociales y de negocios de esa Conferencia estaban disponibles para los delegados). Esta primera noche estuvieron presentes los Doctores Herber y Kroger que habían asistido a la Conferencia de 1974, y también el ex Miembro del Comité Ejecutivo Thomas Reme. Otros eventos sociales se llevaron a cabo en entornos glamurosos, incluido el Museo Marítimo, donde los invitados pudieron ver las exhibiciones (¡siempre que no hubieran optado por ver el partido de fútbol del Mundial que se estaba jugando al mismo tiempo!), el Ayuntamiento (Rathaus) y la Cena de Gala en el Salón de Baile del Hotel Atlántico.

En la función del Ayuntamiento, organizada por el Senado de la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo, el Presidente recordó que en la Conferencia CMI del Centenario en 1997 se realizó una visita a la ciudad de Brujas, donde los delegados conocieron la importancia de esa ciudad en la difusión y desarrollo de una comprensión común del Derecho marítimo y en particular de los *Rolls of Oleron*. Se refirió al hecho de que las reglas propuestas del Derecho marítimo y las leyes hanseáticas que se desarrollaron en la región báltica, particularmente en las ciudades de Lübeck y Hamburgo, habían convergido en 1407 cuando 22 ciudades hanseáticas se reunieron en Lübeck y desarrollaron una codificación. Los *Articles of Lübeck*, la *Amsterdam Ordinance* y los *Rolls of Oleron* se agruparon en un todo más amplio en las Reglas de Wisby. El Senador de Justicia de Hamburgo Schiedek, dio una calurosa bienvenida a los presentes en la recepción.

El Presidente y el Co-Presidente Dieter Schwampe de Deutscher Verein für Internationales Seerecht (DVIS) dieron la bienvenida a los delegados a la mañana siguiente en la apertura de la Conferencia, donde el discurso principal estuvo a cargo de Hubert Weis, Director General de Derecho Comercial y Económico del Ministerio Federal de Justice y de Thomas Rehder, presidente de ECSA.

El miércoles 18 de junio, la Conferencia se trasladó al TIDM (Tribunal Internacional del Derecho del Mar), donde los delegados fueron recibidos por el Presidente Yanai (lamentablemente, la sala del Tribunal estaba siendo renovada y no se pudo visitar en esta ocasión, aunque el Comité Ejecutivo, cuando celebró su reunión en Hamburgo unos años antes, pudo ver la impresionante sala del Tribunal con un palco que podía dar asiento al menos a 22 jueces). El Secretario del Tribunal, Philippe Gautier, describió algunos de los casos que se habían presentado ante el Tribunal. El voto de agradecimiento del Presidente del CMI al Presidente del TIDM y al Secretario de la Corte por permitirnos pasar un

tiempo en el edificio del Tribunal señaló que exactamente cien años después del nacimiento del CMI se presentó el primer caso ante el Tribunal[111].

La Conferencia está muy bien descrita por John Hare en el Boletín Informativo del CMI[112]. En primer lugar, se celebraron sesiones a lo largo de la reunión tituladas *Buques en aguas revueltas,* en las que se discutió sobre: *Financiación y refinanciación de buques* (Stefan Rindfleisch); *Insolvencia transfronteriza* (Patrick Kirkby); *Responsabilidad de las sociedades de clasificación* (John Hare y Henning Jessen); *Embargo improcedente de buques. Una materia por reformar* (Aleka Mandaraka Sheppard); *Piratería y la problemática jurídica derivada del uso de vigilantes armados* (Kiran Khosla); *Legislación alemana sobre empresas de seguridad marítima privada* (Dieter Schwampe); *Revisión de las Reglas sobre Avería Gruesa* (Bent Nielsen y Taco van der Valk).

La segunda temática, bajo el título *Buques en aguas tranquilas*, dio lugar a discursos fascinantes sobre temas actuales que estaban siendo considerados por el GTI sobre navegación polar: *Examen de la problemática en torno al Código para los buques que operan en las aguas polares el Ártico* (Tore Hendriksen); *Líneas de carga polares para la seguridad marítima: ¿Una cuestión olvidada en la reglamentación internacional de la navegación y el transporte marítimo en aguas del Ártico?* (Aldo Chircop, Nicolò Reggio, David Snider y Bert Ray); *Responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos en entornos marinos polares* (Lars Rosenburg Overby).

Como señaló John Hare, también hubo otras presentaciones sobre: *emisiones de los buques. Cambios impulsados por la nueva normativa* (Peter Hinchcliffe); *el Convenio de Nairobi sobre la retirada de restos de naufragios* (Klaus Ramming); y sobre la *problemática y aplicación del MLC 2006 (*Cleopatra Doumbla Henry). El grupo *CMI Joven* también presentó una tarde de sesiones y debates sobre la *pérdida del derecho a limitar en el Derecho marítimo argentino* (Eduardo Adragna); *Temeridad y con conocimiento* (Duygu Damar); *Temerariamente y con conocimiento en el Derecho japonés* (Gen Goto); y *Temerariamente y a sabiendas de que el daño probablemente se produciría: interpretación de los Tribunales croatas* (Muso Mudric). Estas sesiones fueron grabadas en formato audiovisual para que pudieran ser vistas por los delegados que también habían asistido a la reunión paralela de la Asamblea.

---

111 Anuario del CMI de 2014 El Tribunal Internacional del Derecho del Mar y de la Solución de Controversias en Asuntos Marítimos, por Philippe Gautier (páginas 400 a 406).

112 Boletín Informativo del CMI Nº 3 septiembre/diciembre de 2014.

39. Richard Shaw

Fue con gran tristeza que, entre los que fueron recordados al comienzo de la reunión de la Asamblea, se encontraban Richard Shaw, Niall McGovern (Vicepresidente honorífico), S. Venkiteswaran (Venki), Hidetaka Moriya y Sergio Turci, quienes habían desempeñado funciones importantes en la historia de CMI. Hubo una mención especial en recuerdo de Richard Shaw (Miembro *Honoris Causa*) que había asistido a la Conferencia de Beijing y falleció el 17 de octubre de 2013[113].

El Presidente describió a Richard Shaw como uno de los "*great foot soldiers" (grandes soldados de infantería)* del CMI. Junto con Patrick Griggs, no solo asistió a las reuniones del Comité Jurídico de la OMI y a las reuniones del FIDAC e informó sobre ellas asiduamente a través del Boletín Informativo del CMI durante muchos años, sino que también presidió los GITs, particularmente en relación con las actividades *off-shore.* También participó activamente como *Rapporteur* o miembro de muchos otros GTIs, incluyendo los relativos a las Reglas de York-Amberes, Lugares de refugio y Convenio de salvamento. En los comentarios de Patrick Griggs sobre su viejo amigo durante la reunión de la Asamblea, Patrick citó la correspondencia enviada a la esposa de Richard durante su enfermedad por parte de un abogado letón que decía "*cuando pienso en Richard siempre es en un hombre sonriente, nunca enojado o descontento*". La palabra *entusiasta* es otra palabra que lo resumía.

Venki había sido fundamental en el trabajo realizado para reactivar la ADM indio y su membresía en el CMI.

40. Reunión complementaria en Berlín

Casi 100 delegados viajaron a Berlín desde Hamburgo y disfrutaron de una sesión en una de las salas de reuniones del Comité en el Bundestag para escuchar un discurso del parlamentario de Berlín, Stefan Evers, y breves presentaciones de miembros de las ADMs de Alemania, Bélgica, Brasil, Japón y España, sobre los esfuerzos recientes de reforma de las leyes marítimas de esos países. El éxito de esta sesión fue tal que se comentó que debería convertirse en una sesión regular de las reuniones de CMI. Se celebró una espectacular cena en el Restaurante Roof Garden del Bundestag (Edificio del Reichstag). Los artículos de la Conferencia están en el Anuario de CMI[114].

---

113 Anuario del CMI, páginas 3-7, Tributo a Richard Shaw, por Patrick Griggs.

114 Anuario del CMI 2014 Discurso inaugural por Hubert Weis (páginas 267-272); La responsabilidad de las sociedades de clasificación. Algunas cuestiones prácticas, por Henning Jessen

John Hare, en la clausura de la cena de gala celebrada en el salón de baile decorado en azul y blanco del hotel Atlantic, inauguró la que solo unos años más tarde se convertiría en una histórica tradición, consistente en que la asociación anfitriona fue invitada a entregar los colores CMI al Secretario General para que los pudiera presentar a la delegación turca, que tenía encomendada la próxima reunión. Esta innovación fue del agrado de todos los asistentes y se ha llevado a cabo con gran aplomo desde entonces.

(páginas 275-281); Embargo improcedente de buques. Una materia por reformar, por Aleka Mandaraka Sheppard (páginas 282-307); Piratería y la problemática jurídica derivada del uso de vigilantes armados, por Kiran Khosla (páginas 308-315); Legislación alemana sobre empresas de seguridad marítima privada – ¿Un modelo para otras naciones?, por Dieter Schwampe (páginas 316-320); Revisión general de las reglas sobre Avería Gruesa, de Beijing a Hamburgo; el trabajo realizado hasta el momento, por Taco van der Valk (páginas 321-322); Responsabilidad de las sociedades de clasificación. Estado actual e iniciativas pasadas del CMI, por John Hare (páginas 323-330).

Examen de la problemática en torno al Código para los buques que operan en las aguas polares el Ártico, por Tore Henriksen (páginas 332-344); Líneas de carga polares para la seguridad marítima: ¿Una cuestión olvidada en la reglamentación internacional de la navegación y el transporte marítimo en aguas del Ártico?, por Aldo Chircop, Nicoló Reggio, David (Duke) Snider y Bert Ray (páginas 345-356); Responsabilidad civil (por contaminación de hidrocarburos) en entornos marinos polares, por Lars Rosenberg Overby (páginas 357-366).

Una miscelánea marítima: Emisiones de los buques. Cambios impulsados por la nueva normativa, por Peter Hinchliffe (páginas 368-371); el Convenio sobre remoción de restos de naufragios. Estado y cuestiones actuales, por Klaus Ramming (páginas 372-376); La pérdida del derecho a limitar la responsabilidad en el Derecho marítimo argentino, por Eduardo Adragna (páginas 377-379); Temeridad y con conocimiento, por Duygu Damar (páginas 380-383); Temerariamente y con conocimiento en el Derecho japonés, por Gen Goto (páginas 384-387); Temerariamente y a sabiendas de que el daño probablemente se produciría: interpretación de los Tribunales croatas, por Mišo Mudrić(páginas 388-398).

Manteniendo las leyes marítimas: El nuevo Código de Comercio de Brasil, por Camila Mendes, Vianna Cardoso (páginas 408-412); Derecho marítimo. Reforma en Japón, por Tomotaka Fujita (páginas 413-419); Manteniendo las leyes marítimas: Una visión general de la reciente reforma legislativa en España, por Jesús Casas (páginas 420-424).

Informes presentados a la Asamblea: Informe del GTI sobre insolvencia transfronteriza, por Chris Davis (páginas 426-427); Informe del GTI sobre el trato justo de la gente de mar, por Olivia Murray (páginas 428-430); Informe del GTI sobre Avería Gruesa, por Taco van der Valk (páginas 431-432); Informe del GTI sobre la Venta judicial de buques, por Henry Hai Li (page 433); Informe del GTI sobre las Reglas del seguro marítimo, por Dieter Schwampe (páginas 434-438); Informe del GTI sobre las actividades off-shore, por Patrick Griggs (páginas 439-440); Informe del GTI sobre cuestiones relacionadas con la navegación en los Polos, por Aldo Chircop (páginas 441-446); Actualización sobre piratería, por Andrew Taylor (páginas 447-449); Informe del GTI sobre las Reglas de Rotterdam, por Tomotaka Fujita (páginas 450-451); Informe sobre el CMI Joven, por Taco van der Valk (páginas 452-453); Informe sobre el Comité *Ad Hoc* sobre el rol del CMI, por Elizabeth Burrell (páginas 454-455).

41. El Coloquio del CMI celebrado en el Sheraton Akatoy Hotel de Estambul (Turquía), entre los días 7 y 9 junio de 2015

El Coloquio celebrado en Estambul, con la asistencia de 229 delegados, fue un gran éxito, sobre todo porque había estado precedido de cierta preocupación por la seguridad en Estambul, motivada por recientes hechos violentos ocurridos desde que se había decidido celebrar la reunión en dicha ciudad. El éxito fue gracias al arduo trabajo del Secretario General, John Hare, y de la ADM turca y su Comité organizador, presidido por el presidente de la ADM turca, Samim Unan y por Bulent Sozer. El Coloquio transcurrió sin incidentes y se disfrutó mucho tanto en las sesiones de trabajo como en las sesiones sociales del encuentro. El hotel Sheraton Atakoy, ubicado frente al mar de Mármara, pero no demasiado lejos de las vistas de Hagia Sophia, el Palacio de Topkapi y los mercados, resultó ideal ya que estaba apartado del centro de Estambul y, por ello, daba la sensación de ser un lugar más seguro. Fue una muy buena elección. El punto culminante de las actividades sociales fue el crucero con cena por el Bósforo, donde los edificios y puentes iluminados en la costa son magníficos. Durante el fin de semana anterior al comienzo del Coloquio hubo reuniones del GTI sobre avería gruesa y una reunión del ISC sobre actividades *off-shore*, continuando su trabajo en las sesiones del Coloquio[115].

En palabras del Presidente durante la sesión de apertura[116], aprovechó la oportunidad para compartir el contenido de un artículo reciente de un ex Vicepresidente de la ADM de Australia y Nueva Zelanda sobre una visita que había realizado a Bodrum en el sur de Turquía, en particular la descripción de un museo arqueológico donde se exhibieron los restos de un barco que había sido removido entre 1985 y 1994, descubierto por primera vez en 1982. La madera del barco había sido fechada en 1305 a.C., pero lo que se destacó para interés de los delegados fue la carga que había sido encontrado en él, que incluía: lingotes de cobre y estaño, tinajas de *cananea* y resina de pistacho, lingotes de vidrio, troncos de madera negra de África, marfil, dientes de hipopótamo, caparazones de tortuga, cerámica y lámparas de aceite de Chipre, vasijas de bronce y cobre, abalorios y otras joyas objetos, armas y herramientas, balanzas de platillos y comestibles. El barco habría zarpado de un puerto palestino chipriota o sirio, y navegaba hacia la región al oeste de Chipre, en algún lugar del mar Egeo,

---

115 Anuario del CMI de 2015 New York I páginas 148 171 Avería Gruesa, por Taco van der Valk: Informe de la reunión celebrada en el Coloquio de Estambul de 2015, por Didem Algantürk Light (páginas 172-182); Cómo han se han desarrollado los conceptos relativos a la Avería Gruesa en los Estados marítimos y sus jurisdicciones).

116 Anuario del CMI de 2015 New York I páginas 140-142.

siendo Rodas un posible destino al ser uno de los centros micénicos en la Grecia continental. Se creía que la procedencia de los objetos encontrados a bordo del barco se extendía geográficamente desde el norte de Europa hasta África, tan al oeste como Sicilia y tan al Este como Mesopotamia. Eran producto de 9 o 10 culturas, lo que sugiere que a finales de la Edad del Bronce, el Egeo era el medio de un comercio internacional quizás basado en los obsequios reales en el Cercano Oriente. El buque tenía solo unos 15 metros de largo.

Además de esa historia que se remonta a 1305 a.C., el Presidente también recordó a los delegados la ley de la época romana en la que el Imperio Romano estaba gobernado desde Constantinopla y Petrus Sabbatius se convirtió en emperador en 527 d.C., ahora conocido como Justiniano. Este había ordenado la compilación de una colección de promulgaciones imperiales en el año 529 d.C. en el Codex. Luego siguió la compilación de un digesto que comprende los escritos de los juristas clásicos organizados por títulos. Justiniano también ordenó la publicación del Código que lleva su nombre (Código Justiniano), que se publicó en Constantinopla el 21 de noviembre de 533 d.C. También ordenó la publicación de las *Institutiones*, *Elementary Principles* que se publicaron en Constantinopla el 21 de noviembre de 533 d.C. Las *Institutiones* entraron en vigor como ley junto con un Digesto del 30 de diciembre de 533 d.C., junto con otras promulgaciones realizadas durante su reinado hasta el año 565 d.C. El Codex, los Digestos y las *Institutiones* constituyen el *corpus juris civilis* o la base del derecho civil, que renació en el siglo XII y se extendió por toda Europa en los siglos posteriores. El redescubrimiento de esas obras en Bolonia coincidió con el florecimiento de las Ciudades-Estado italianas y su vigoroso comercio marítimo.

Lo anterior también se extrajo de una ponencia presentada por un juez de la Corte Federal de Australia, Arthur Emmett, denominado *Las huellas romanas en el derecho australiano*. Arthur Emmett concluyó en su artículo que cualquiera que sea el verdadero origen de la Ley del Mar de Rhodas del siglo XVII, parece existir una base válida para atribuirle, al menos en parte, la jurisprudencia de Roma, que había derivado de Constantinopla.

El Secretario del Comité Organizador, Bulent Sozer, también pronunció un discurso[117]. Continuó con el tema del desarrollo inicial del Derecho marítimo a partir del *corpus juris civilis*, con especial referencia a uno de los principales temas que se discutieron en el Coloquio, la avería gruesa. Constantinopla, ahora Estambul, había sido el centro del Imperio Romano, Bizancio y el Imperio Otomano.

---

117 Anuario del CMI de 2015 New York I páginas 144-146.

Para agregar a la naturaleza histórica de la visita del CMI a Turquía, había una notable colección de conocimientos de embarque disponibles en el Coloquio junto con un excelente folleto. La Asociación Turca de Construcción Naval había accedido amablemente a patrocinar el Coloquio.

Los temas discutidos en el Coloquio incluyeron *Actividades Off-shore*[118]*; Turquía como Estado costero; Derecho de los estrechos y Control del Estado del Puerto*; *Fondos de limitación– Ley de modelo de CNUDMI y Procedimientos tradicionales de Arresto*; *Seguro Marítimo: Acciones de subrogación contra el coasegurado y derechos de subrogación de las aseguradoras en el coaseguro; Evolución reciente del Derecho inglés y reforma de las leyes marítimas en Turquía, EE.UU. y la UE*.

Presentaciones del *CMI Joven*: *El trato justo de los marinos en los casos de abandono: Una perspectiva caribeña*; *Hipoteca naval y Privilegio Marítimo: cuáles son los cambios a favor del acreedor hipotecario en la legislación turca*; el *Convenio de Nairobi (Remoción de Pecios): Implicaciones prácticas a corto plazo y la perspectiva de los suscriptores de P&I); Embargo de buques y las novedades sobre el riesgo en la legislación turca*).

42. La 42ª Conferencia celebrada en el Hilton Mid Town (Sesiones Conjuntas con la Asociación de Derecho Marítimo de los Estados Unidos de América), entre el 3 y el 6 de mayo de 2016.

Hay dos Informes excelentes de esta Conferencia del CMI, única en la vida, preparados por John Hare y Patrick Griggs (este último se centra en el resultado del trabajo de la reunión)[119].

John Hare, con razón, describió la Conferencia como verdaderamente ambiciosa. Gracias al enorme tiempo y esfuerzo dedicados a su organización durante los años anteriores, también fue inmensamente agradable y exitosa. Asistieron y participaron 977 delegados (con 421 inscritos que pagaron la inscripción completa, de los cuales había 69 de la ADM americana, y 379 inscritos de la ADM americana adicionales, 66 personas acompañantes para la Conferencia completa y 85 más que se inscribieron para eventos específicos). Sorprendentemente, las cuentas no sufrieron pérdidas.

El Presidente de la ADM americana, que había iniciado el evento, era Pat

---

118 Anuario 2015 New York I – *Position Paper del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo en relación con la necesidad de un Convenio internacional sobre la actividad extractiva off shore promovido por la OMI* (páginas 184-192).

119 Boletín informativo del CMI, enero/agosto de 2016.

Bonner, quien se había ofrecido a organizar la Conferencia del CMI. Después de su aceptación, los primeros preparativos de la Conferencia recayeron en su sucesor, Bob Parrish, y la Conferencia se llevó a cabo bajo la dirección del Presidente Bob Clyne. Una persona constantemente presente a lo largo del proceso organizativo desde el punto de vista de la Asociación anfitriona fue Vincent Foley, quien hizo un trabajo magnífico y fue elogiado con razón por toda la labor que había realizado durante el período. Fue ambicioso porque buscaba casar una Conferencia del CMI usual con la reunión de primavera de la ADM americana en Nueva York. Desde el principio se apreció la considerable sinergia entre los grupos de trabajo de CMI y los comités de la ADM americana (probablemente muchos no se habían dado cuenta antes en el CMI o en la ADM americana). El truco consistió en asegurar que los Presidentes de los respectivos grupos y comités se reunieran para organizar las sesiones de negocios que serían de interés tanto para los inscritos del CMI tradicionales como para los miembros de la ADM americana que asistían a su reunión anual de primavera. Por lo tanto, el trabajo de la Conferencia tuvo que combinar el de una reunión del Subcomité Internacional, como en la redacción de enmiendas a las RYA, con las reuniones del Comité de la reunión de primavera de la ADM americana, con presentaciones al estilo Seminario y paneles de discusión sobre una amplia variedad de otros temas.

Fue extremadamente complejo también desde el punto de vista financiero, ya que los miembros de la ADM americana que asistieron a su reunión de primavera solo pagaron su cena al final de la semana. John Hare y Vincent Foley manejaron este problema extremadamente bien al crear una estructura de dos niveles que requería que los registrados de la ADM americana que asistían, pero no pagaban la inscripción completa, contribuyeran a los gastos haciendo una contribución social.

La sede de la Conferencia fue el histórico Hilton Midtown Hotel. Si bien algunos delegados fueron poco halagadores en cuanto a la calidad del alojamiento, no hubo duda de que las instalaciones de la Conferencia fueron excepcionales para las innumerables necesidades de este enorme evento. Es difícil imaginar que otras posibles sedes de la Conferencia en Manhattan hubieran sido tan efectivas. Un ejemplo de ello es la ceremonia de apertura en el magnífico salón de baile Trianon, diseñado como un clásico salón de baile francés del siglo XVIII. Fue un lugar perfecto, tanto para la *Broadway Revue*, que siguió a los discursos de apertura, *A Taste of New York*, y luego a la recepción de bienvenida. Fue un comienzo maravilloso para una semana frenética, y también proporcionó el lugar para el entretenimiento posterior a la cena de gala a cargo de *Seven Seas Maritime Band* (de la que forma parte el Administrador del CMI, Lawrence Teh, con la actuación invitada del ex Secretario General y Miembro del Comité Ejecutivo Alexander von Ziegler).

Se celebraron una serie de eventos sociales muy agradables para los acompañantes y también para los delegados durante la semana, incluso en el Rockefeller Center el miércoles por la noche y la cena de gala para 1342 delegados y sus invitados, que culminó con el paso de los mandos del CMI (orquestado por John Hare) de Bob Clyne y su Comité Organizador a Giorgio Berlingieri en nombre de la ADM italiana, que iba a albergar la próxima reunión del CMI en Génova en septiembre de 2017.

El sábado siguiente por la mañana tuvo lugar un visita diurna opcional en el puerto de Nueva York para ver los barcos que competían para clasificarse para la Copa América. Desafortunadamente, hubo pocas o ninguna regata, ya que el clima, que no había sido particularmente acogedor durante la semana, no mejoró el sábado. Fue la primera etapa de la competición por la Copa América 2017, con todos los equipos que buscaban clasificarse. Durante la semana hubo un agradable almuerzo anual de la Junta de la ADM americana en el New York Yacht Club, al que fue invitado el Comité Ejecutivo del CMI.

John Hare impartió una a la Conferencia bajo el subtítulo *Construyendo Puentes para armonizar el Derecho Marítimo*. En la ceremonia de apertura pronunciaron discursos los Presidentes de la ADM americana y del CMI. Además, tuvimos el privilegio de contar con el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, en el estrado[120]. En su discurso, el Secretario General destacó la larga asociación entre la OMI y el CMI, y cómo ambas organizaciones se habían apoyado mutuamente durante ese período. Hizo referencia a que los orígenes de esa asociación se remontan al desastre de *Torrey Canyon* en 1967, al Convenio CLC y Convenios posteriores, como el de Transporte de Pasajeros y su Equipaje por Mar de Atenas (1974), el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas (1976), el Convenio de Salvamento (1989), continuando la cooperación entre ambas en relación con el Protocolo LLMC de 1996, el Convenio de Atenas de 2002, el Convenio Bunkers y el Convenio de Remoción de Restos. Luego identificó un tema muy cercano para él: la implementación de los Convenios internacionales. Asimismo, hizo hincapié en cómo la contribución del CMI al trabajo de la OMI era muy valorada y apreciada: *nos ha ayudado a formular las normas y reglamentos que dan forma a la industria del transporte marítimo, una industria que es esencial para el desarrollo sostenible en el futuro.*

En el discurso de apertura del Presidente de CMI se hizo referencia a la asistencia de Peggy Healy, la hija del difunto Nick Healy, quien era el Presidente de la ADM americana cuando esta celebró su última reunión en Nueva York en

120 Anuario del CMI de 2016 New York II, páginas 150-154.

1965. También se hizo referencia a su sobrino, Kevin White, que había sido de gran ayuda en la organización de la reunión. Otra invitada de honor fue Betty Marks Cohen, la viuda de Michael Marks Cohen, quien había asistido a muchos eventos anteriores de CMI. Frank Wiswall y Libby Wiswall, por supuesto, estaban presentes. El CMI es realmente una familia.

El Presidente señaló que la Conferencia de 1965 fue la primera que el CMI celebró fuera de Europa, 68 años después de su fundación. En la Conferencia de 1965 la actividad se centró en la revisión del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, firmada en Bruselas el 10 de abril de 1926. Las reuniones de 1965 habían comenzado a las 9.30 am, con 2 horas de almuerzo en cada uno de los lunes, martes, jueves y viernes. La Constitución del CMI, que se incluyó en el libro de la Conferencia, tenía 8 artículos sustantivos, siendo el 9º sobre los Oficiales de la Oficina Permanente, como entonces se conocía al Comité Ejecutivo. En el momento de la Conferencia la Constitución del CMI tenía 25 artículos. En 1965 existían 28 Asociaciones miembro y en 2016 había 55.

También se hizo referencia en el discurso del Presidente al patrocinio extraordinariamente exitoso que habían logrado John Kimball y sus colegas del Comité de patrocinio para la organización de la Conferencia.

En un Voto de agradecimiento al Secretario General de la OMI, Frank Wiswall se refirió a una cena ofrecida en Nueva York el 23 de noviembre de 1899 por el *Admiralty Bar* para los líderes de las principales delegaciones en la primera Conferencia diplomática internacional del mundo celebrada en octubre de 1889 por invitación del Presidente Benjamin Harrison en Washington, a la que asistieron delegados de 28 países. Los participantes optaron por trabajar en la elaboración de normas internacionales para la prevención de abordajes en la mar, que se adoptaron el 31 de diciembre de 1889. En la cena celebrada el 23 de noviembre pronunció un discurso Robert Dewy Benedict, *decano* de los abogados maritimistas de Nueva York que, diez años más tarde, se convertiría en el primer Presidente de la Asociación de Derecho Marítimo de los Estados Unidos. En su discurso, Robert Dewy Benedict afirmó:

> *Sin embargo, debo hablar de una cosa más. Creo que esta Conferencia Marítima Internacional, ahora en sesión, no será la única Conferencia de este tipo. Más bien la considero la primera de una larga serie de Conferencias, en las que personas, juristas y hombres prácticos de diferentes naciones debatirán sobre sus diversos sistemas de derecho, con miras a dar a todos lo mejor de cada uno (…) somos afortunados, mis hermanos del Admiralty Bar, tenemos el privilegio de honrar aquí a nuestros distinguidos invitados, miembros de nuestra propia profesión, que han venido de países extranjeros para asistir a*

esta Conferencia, y están dando su tiempo y trabajo en la esperanza de lograr algo que aumente la armonía entre las naciones y la seguridad en el mar[121].

Tal como señaló Frank Wiswall , estas palabras sembraron *las semillas de lo que con el tiempo se ha convertido tanto en el CMI como en la IMO*[122]. (Las reuniones de la Asociación de Derecho Internacional, por supuesto, habían tenido lugar en Europa desde la década de 1870, como las celebradas sobre Letras de Cambio en Bremen en 1876; sobre las Reglas de York Amberes en Amberes en 1877; y el Código de Fletamento en Hamburgo en 1885).

El programa oficial incluía fotografías de los delegados en 1965 cenando en el Waldorf Astoria.

Hubo reuniones del ISC y del GTI el martes, pero las sesiones de trabajo de la Conferencia fueron el miércoles y jueves, 4 y 5 de mayo de 2016 todas las sesiones se llevaron a cabo en las amplias salas de Conferencias del Midtown Hilton. Hubo 4 reuniones simultáneas el miércoles y 5 al mismo tiempo el jueves. También hubo una sesión de jueces el 4 de mayo, el desayuno de los Presidentes de las ADMs el 5 de mayo, y los miembros del CMI Joven y los Jóvenes abogados de la ADM americana celebraron una cena también el 5 de mayo y el programa del Comité CLE el 6 de mayo.

En la inauguración, el Almirante Steven Poulin, el JAG saliente y asesor principal de la Guardia Costera de los EE.UU., pronunció un discurso de apertura. La sesión inmediatamente posterior, antes de que la Conferencia se dividiera en varios lugares dentro de las instalaciones de la Conferencia en el New York Hilton, fue inspiradora. Una gran audiencia escuchó al capitán Nick Sloane contar la fascinante historia de la *Operación de Salvamento y Remoción de los restos del Costa Concordia,* que surgió del hundimiento del crucero el 13 de enero de 2012 que, tras golpear un bajo sumergido, causó 32 muertes (27 pasajeros y 5 tripulantes) frente a Isola del Giglio, Toscana. Las estrictas Directrices de protección medioambiental impuestas por las autoridades italianas, el comienzo de la operación de salvamento en septiembre de 2013, el reflotamiento final en julio de 2014 mediante tanques flotantes soldados a sus costados, y el remolque a Génova para su desguace, resultaron en una presentación fascinante.

Otras presentaciones excelentes fueron las del autor Peter Singer y el periodista de Bloomberg, Michael Riley, en la identificación de escenarios preocupantes en la seguridad cibernética en el transporte marítimo, seguidas de información sobre la seguridad cibernética a bordo y portuaria.

---

121 Anuario del CMI de 2016, Nueva York II, páginas 144-149.

122 Anuario del CMI de 2016, Nueva York II, páginas 155-156.

La *Avería Gruesa* ocupó todo el primer y segundo día y la Navegación Polar también ocupó un día completo. En las sesiones participó también la ADM americana para que sus miembros y los de la comunidad mundial del CMI pudieran hacer presentaciones. Los temas incluyeron *La navegación polar*, *Los buques no tripulados y autónomos, cuestiones de insolvencia transfronteriza, el arbitraje marítimo* (El Convenio de Nueva York sobre arbitraje y cuestiones relacionadas con la jurisdicción y el arbitraje en los documentos de transporte marítimo), *Los seguros marítimos*, *La reformulación de los principios de la Lex Maritima*, *Piratería*, *Reforma de las normas marítimas nacionales, actualización del legislación de la UE sobre transporte marítimo*, *Las responsabilidades derivadas de actividades off-shore*, *Respuesta a la pandemia en la mar*, *Migración de refugiados en la mar y nomenclatura naval*. La documentación preparatoria de la Conferencia se encuentra en el Anuario del CMI de 2015 New York 1[123].

---

123 Anuario del CMI Nueva York I, Insolvencia transfronteriza en el Derecho marítimo: un camino intermedio de reconocimiento recíproco, por Martin Davies (páginas 196-215); Informe del trabajo del GTI (páginas 216-218); carta del Presidente a los miembros del CMI de 29 de marzo de 2016 (página 220); carta de Bent Nielsen a las ADMs explicando las enmiendas propuestas (páginas 223-225); propuesta de RYA 2016 (formato tabular, comparando las YAR 1994 y 2004 (páginas 226-256)); Directrices del CMI propuestas sobre las Reglas de York Amberes (páginas 257-274); Propuesta de modificación de la Regla XXI(b) de las RYA 2004 relativa a la determinación de la Tasa de interés RYA (páginas 274-275).

Ventas judiciales – Carta del Presidente a los miembros del CMI adjuntando la presentación al Comité Jurídico de la OMI) (páginas 278-286); Proyecto de Convenio del CMI sobre el Reconocimiento de las Ventas judiciales Extranjeras de Buques - El viaje hasta ahora, por Jonathan Lux (páginas 287-292); el Proyecto de Convenio del CMI sobre Reconocimiento de las Ventas judiciales Extranjeras de Buques. En progreso con la OMI (páginas 293-294).

Responsabilidad por embargo improcedente. Informe sobre este estudio y sobre las actividades del GTI), por Giorgio Berlingieri (páginas 296-299); Resumen de las respuestas de las ADMs al Cuestionario CMI, por Aleka Mandaraka Sheppard (páginas 300-352).

Memorándum sobre seguro marítimo relativo a los criterios sugeridos (directrices) para los gobiernos nacionales en relación con los requisitos de seguro obligatorio en virtud de ciertos tratados internacionales, por el GTI del CMI (páginas 354-358).

Navegación Polar – Informe sobre el marco jurídico para la responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos provenientes de embarcaciones en las regiones polares, por Lars Rosenberg Overby (páginas 360-412); Navegabilidad polar: ¿un nuevo estándar de navegabilidad en el contexto polar?, por Peter Cullen (página 413);); El Convenio de Líneas de Carga y Navegación Ártica, por Aldo Chircop (página 414); el Código Polar, por Steven Poulin (página 415); Normativa sobre navegación polar, por Alexander Skaridov (página 416); Lecciones de la Antártida, por David Baker (página 417).

Prácticas de Finanzas y Seguridad – Carta del Presidente del CMI adjuntando un Cuestionario para las ADMs, de fecha 29 de marzo de 2016 (páginas 420-427); Resumen de la actividad del GTI, por Anne Fenech (páginas 428-429).

Reformulación de la *Lex Maritima* – Informe sobre el alcance y las actividades del GTI, por Eric Van Hooydonk (páginas 432-434); Las Reglas de Rotterdam – Un Informe sobre las actividades del GTI, por Tomotaka Fujita (páginas 436-438).

El trabajo realizado en Nueva York se puede encontrar en el Anuario del CMI de 2016 New York II[124]. Fue un programa con el que los predecesores del CMI de 1965 no podrían haber soñado.

Revisión de las Reglas de York y Amberes

Este fue el tema prioritario en el programa de trabajo. Se esperaba finalizar el trabajo que había comenzado inicialmente en la Conferencia de Beijing en 2012, para tratar de superar el punto muerto causado por el rechazo por de las

---

124 Anuario del CMI New York II

Avería Gruesa: Reglas de York Amberes 2016 (páginas 178-188), Directrices del CMI relacionadas con la Avería Gruesa (páginas 189-200), Tipo de interés en la Avería Gruesa 2016 2017 (página 201); Resolución de la Asamblea adoptada en Nueva York el 6 de mayo de 2016, Directrices del CMI sobre Avería Gruesa (página 202); y Resolución de la Asamblea adoptada en Nueva York el 6 de mayo de 2016, Reglas sobre Avería Gruesa York Amberes 2016 (página 203).

Un análisis comparativo sobre cómo los tribunales de diferentes países tratan las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en conocimientos de embarque y otros documentos de transporte marítimo: Cláusulas de jurisdicción y arbitraje en conocimientos de embarque y otros documentos de transporte marítimo en Japón, por Tomotaka Fujita (páginas 206-211); Gestión de reclamaciones bajo las Reglas de Rotterdam, por Chester Hooper (páginas 212-228); Cláusulas de arbitraje y jurisdicción en Australia, por Sarah Derrington (páginas 229-234); Posición de los Estados Unidos, por Susan Dorgan (páginas 235-249). Prácticas de seguridad en la financiación de embarcaciones: una introducción al GTI sobre prácticas de seguridad en la financiación de embarcaciones, por Ann Fenech (páginas 252 a 255); Hipotecas, Privilegios Marítimos y Ventas Forzosas: Intentos de Unificación, por Giorgio Berlingieri (páginas 256-258); Hacia una compilación de Principios de la *Lex Maritima* por el GTI del CMI, por Eric Van Hooydonk (260-262); Insolvencia transfronteriza: coordinación de la jurisdicción de la insolvencia transfronteriza marítima en China, por Beiping Chu (páginas 264-266); Arbitraje Marítimo: El Convenio de Nueva York y el Derecho Marítimo, por Luc Grellet (páginas 268-272); Política pública, Justicia Natural y El Convenio de Nueva York en Australia, por Matthew Harvey (páginas 273-280); El Convenio de Nueva York: Reconocimiento y ejecución de laudos marítimos en países del *civil law* y *common law*, por Lindsay East (páginas 281-290); El Convenio de Nueva York de 1952 sobre Embargo de Buques, por Hiroshi Kimura (páginas 291-297); El Convenio de Nueva York y el Arbitraje Marítimo: una Perspectiva Brasileña y Latinoamericana, por Godofredo Mendes Vianna (páginas 298-312); Navegación polar: Comité de Organizaciones Internacionales y CMI/GTI sobre navegación polar, por Phillip Buhler y Aldo Chircop (páginas 314-316); Las consecuencias prácticas y los desafíos de los derrames de crudo: lecciones aprendidas tras el incidente de Deepwater Horizon, por David Walker (páginas 317-323); Declaración sobre la Prevención de la Pesca no regulada en Alta Mar en el Océano Ártico Central (páginas 324-326); Responsabilidad por embargo improcedente: observaciones preliminares, por Sir Bernard Eder (páginas 328-329); Embargo improcedente en Corea del Sur, por Hyeon Kim (páginas 330-335); Breves aspectos destacados de la ley de los EE.UU. sobre el embargo improcedente, por Hamilton Whitman (páginas 336-337); ¿Hacia reglas uniformes sobre embargo improcedente o mantenimiento de las normas del foro del embargo? (páginas 338-399); Actividades off shore: Actualización sobre la situación actual, por Patrick Griggs (páginas 342-347); Breve comentario sobre el *Position Paper* de la IIDM sobre Actividades Offshore presentado en el Comité Jurídico IMO LEG 102, 14 de abril de 2015, por Jorge Radovich (páginas 348-354); Cuestiones de Derecho Marítimo relacionadas con la respuesta a la pandemia en el mar: ¡Pandemia sin necesidad de entrar en pánico!, por Natalie Shaw y Charles Darr (páginas 356-364)).

enmiendas anteriores hechas a las RYA en Vancouver en 2004 por parte de la comunidad de armadores. El CMI es, por supuesto, el Custodio de las Reglas.

Las Resoluciones adoptadas en la Sesión Plenaria en relación con las Reglas y las Directrices se pueden encontrar también en el Anuario del CMI de 2016 Nueva York II[125].

En la reunión de la Asamblea del 6 de mayo se aprobaron tanto las Reglas de York Amberes 2016 como las Directrices.

Desde la perspectiva del CMI, los puntos clave que deben ser destacados sobre la Revisión que se logró son los siguientes:

(a) Fueron necesarios tres años de negociación;

(b) Fueron acordadas por unanimidad por los representantes tanto de los armadores como de las aseguradoras, es decir, la International Chamber of Shipping, BIMCO, el Grupo Internacional de P&I Clubs y la IUMI.

(c) Pueden describirse como más acordes con la versión de 1994 de las Reglas que con la versión de 2004. Esencialmente, las partes, en sus negociaciones, volvieron a las Reglas de 1994 que habían sido finalizadas en Sídney en la Conferencia CMI de ese año, y las modificaron, en lugar de basarse en las enmiendas de Vancouver de 2004.

(d) El Comité Documental de BIMCO se reunió el 10 de mayo de 2016 y anunció que todas las pólizas de fletamento y conocimientos de embarque nuevos y revisados de BIMCO se referirían a las Reglas de York y Amberes 2016.

Las Reglas de York y Amberes de 1994 son la versión que se incorpora en la mayoría de los contratos de transporte, ya sea en conocimientos de embarque o en pólizas de fletamento. Ello es a pesar de que las Reglas fueron sustancialmente enmendadas por última vez en 2004, en la Conferencia del CMI en Vancouver. Desafortunadamente, dichas enmiendas no recibieron un apoyo significativo entre la comunidad naviera y, en consecuencia, no llegaron a ser ampliamente incorporadas en la práctica contractual. Karl Gombrii había tratado de negociar un cierto acercamiento entre los intereses de los transportistas y los de las aseguradoras a mediados de 2012, durante el período previo a la Conferencia del CMI anterior en Beijing, en octubre de ese año, pero en la reunión en Beijing no hubo acuerdo para aceptar las propuestas que se discutieron. Por ello, se creó un GTI inmediatamente después de la finalización de la Conferencia de Beijing,

125 Anuario del CMI de 2016 Nueva York II páginas 202 y 203.

bajo la presidencia de Bent Nielsen junto con los *Rapporteurs* Richard Cornah (liquidador de averías de gran prestigio internacional) y Taco van der Valk , el Presidente de la ADM holandesa.

Como resultado del considerable trabajo realizado durante los últimos tres años, cuando el tema se discutió en la Conferencia de Nueva York, la mayoría de los problemas y las disputas principales entre transportistas y aseguradoras estaban resueltas. Los dos temas más polémicos giraban en torno al tratamiento del salvamento en el contexto de la avería gruesa y al de los salarios del capitán y la tripulación en los lugares de refugio. La posición en ambas cuestiones, tal como sucedía antes de 2004, fue esencialmente restablecida.

Lowndes y Rudolf: *La normativa sobre Avería Gruesa y las Reglas de York y Amberes,* decimoquinta edición, en la página 57 identifica los principales puntos del acuerdo alcanzado, que incluyen:

- *Reelaboración de la Regla B sobre remolcadores y remolque.*
- *Introducción de algunas medidas nuevas en la Regla E para reducir las demoras en el proceso de liquidación.*
- *Recuperación de la regla que admite el salvamento como avería gruesa, pero limitando las circunstancias en las que el salvamento realizado en virtud de contratos como el Lloyds Open Form (en el que cada parte paga parte del premio del salvamento) se admite y liquida como avería gruesa.*
- *Restauración de dietas para los salarios de la tripulación durante la paralización del buque en un puerto de refugio.*
- *Recuperación del tratamiento de las Reglas de 1994 para las reparaciones temporales.*
- *Eliminación de cualquier comisión o tasa, y cambiando el interés a un tipo flexible, basado en LIBOR más 4%.*
- *Mantenimiento de los plazos de prescripción de las Reglas de 2004.*

Los cambios más significativos introducidos en las Reglas de 2016, en comparación con las Reglas de 2004, fueron los siguientes:

La regla VI (a) fue enmendada para quedar como sigue:

> *Los gastos en que incurran las partes en la aventura marítima común en concepto de salvamento, ya sea en virtud de un contrato o de otro modo, se admitirán en la avería gruesa siempre que las operaciones de salvamento se hayan realizado con el fin de proteger de un peligro los bienes inmersos en la aventura marítima común, sujeto a las disposiciones de los párrafos (b), (c) y (d).*

La regla VI (b) también estableció que el salvamento sólo se admitirá como avería gruesa cuando se dé alguna las cinco condiciones siguientes:

> *(i) cuando haya ocurrido un accidente posterior u otra circunstancia que resulte en pérdida o daño a la propiedad durante el viaje y exista una diferencia significativa entre los valores salvados y los contribuyentes;*
>
> *(ii) cuando existan sacrificios en avería gruesa significativos;*
>
> *(iii) cuando los valores salvados sean manifiestamente incorrectos y haya un prorrateo significativamente incorrecto de los gastos de salvamento;*
>
> *(iv) cuando cualquiera de las partes del salvamento haya pagado una proporción significativa del premio de salvamento adeudado por otra parte;*
>
> *(v) cuando una proporción significativa de las partes hayan satisfecho la reclamación de salvamento en términos sustancialmente diferentes, sin tener en cuenta los intereses, la corrección monetaria o los costes legales del salvador o del interés contribuyente.*

La Regla VI (c) estableció que tales gastos de salvamento incluirán cualquier remuneración de salvamento que haya sido permitida en los términos el Artículo 13(1)(b) del Convenio de Salvamento (prevención o reducción al mínimo del daño al medio ambiente, es decir, la compensación especial introducida por esa disposición en el Convenio de Salvamento).

La regla VI (d) continuó afirmando que la compensación especial pagadera en virtud del artículo 14 y los pagos del tipo SCOPIC no se admitirán en avería gruesa.

La Regla XI (a), que era el segundo punto al que los armadores se opusieron firmemente en la reforma de las Reglas de York Amberes realizada en 2004, también se modificó para que los salarios y la manutención del capitán, los oficiales y la tripulación mientras el buque está detenido en un puerto de refugio ahora sean exigibles en la avería gruesa.

La regla XVII (a) (ii) de las Reglas de York Amberes de 2016 ahora contiene una disposición que establece:

> *Cualquier mercancía puede quedar excluida de la contribución a la avería gruesa si el liquidador de averías considera que el coste de incluirla en la liquidación sería probablemente desproporcionado con respecto a su eventual contribución.*

Esta es la disposición normalmente denominada como *cargamentos de bajo valor*, que se consideró necesaria en las Reglas de York y Amberes para facilitar

la administración de la liquidación de la avería gruesa en particular en relación con el transporte en contenedores, donde puede haber cientos, si no miles de potenciales contribuyentes, con carga de muy bajo valor.

Otro cambio bien recibido, particularmente por la industria de seguros, es el relativo a los intereses sobre pérdidas admitidos en la avería gruesa bajo la Regla XXI. El tipo que ahora se prevé para el cálculo de intereses es LIBOR ICE a 12 meses para la divisa en que se realiza la liquidación, incrementada en un 4%.

Otra reforma bien recibida por la industria de seguros es la eliminación de la comisión del 2% sobre los desembolsos de los propietarios, que anteriormente se permitía.

Un comunicado de prensa emitido por IUMI después de que se acordaran estas reformas en la Conferencia CMI en Nueva York sugería que *el tipo de interés del 7% y la comisión del 2% en el pasado habían aumentado el coste de los accidentes marítimos entre un 10% y un 30%* .

Las Directrices no vinculantes se prepararon como ayuda para los intereses comerciales en cuestiones de avería gruesa.

No podría hacerse mayor elogio al trabajo realizado por Bent Nielsen, Presidente, Taco Van der Valk y Richard Cornah, los *Rapporteurs*, que el realizado pocos días después de la finalización de la Conferencia, el 12 de mayo de 2016, cuando Andrew Paton, hablando en nombre de la Asociación de Liquidadores de Averías sobre el *Cláusulas del seguro de casco y reclamaciones tiempo para "asesoramiento matrimonial",* apelando a la reforma de un área diferente del mercado de seguros marítimos de Londres, afirmó en relación con las Reglas de York y Amberes que los operadores en el mercado de seguro de cascos de Londres debían *seguir los ejemplos proporcionados recientemente en el campo de la avería gruesa... Creo que el amplio esfuerzo consultivo del GTI del CMI y su extensa ronda de reuniones de discusión son el ejemplo que debe seguirse para una revisión de la cláusulas sobre casco. Sin embargo, ¿quién asumirá el liderazgo necesario para esta revisión?*

La reunión del *CMI Joven* discutió los siguientes temas: *Perspectivas sobre la insolvencia de OW*, actuando como ponentes: Darren Azman, Justin Heilig, Marie Larsen, Jason Lattanzio, Brian Maloney, Evangeline Quek, Luis Raven y Harald Sondergaard; *Las diferencias procesales en la obtención de pruebas en los Estados Unidos, el Reino Unido y los Países Bajos*, tema en el que fueron ponentes Dharshini Bandara, Marissa Henderson, Robert Hoepel y Kasee Sparks; y *La disputa del Mar Egeo sobre la plataforma continental y los acuerdos de desarrollo conjunto como vía hacia una cooperación efectiva*, tema presentado por el ganador del premio CMI/IMLI Haris Kazantzis.

El comentario sobre la reunión de Nueva York no estaría completo sin

mencionar la Conferencia de Nicholas J Healy celebrada en la Universidad de Nueva York Vanderbilt Hallon el 5 de mayo[126].

En sus palabras de bienvenida, John Kimball informó a la audiencia de que esta era la Conferencia número 13 de la serie bianual que había comenzado en 1992. Hizo un breve resumen de la historia de la vida y la carrera de Nick Healy, en cuyo nombre se inició la serie de Conferencias. Después de la reunión se llevó a cabo una recepción para los asistentes, y algunos invitados tuvieron la suerte de ser convidados a cenar en la universidad con los ponentes.

El documento presentado por el Presidente del Tribunal Supremo Allsop es digno de estudio. Es un ejercicio maravilloso que busca identificar la teoría del Derecho marítimo, con especial referencia a su desarrollo en los Estados Unidos, el *common law* en los Convenios Internacionales de Inglaterra, el Derecho de la Commonwealth, tratando de mostrar cómo, por razón de las decisiones políticas tomadas en las diversas jurisdicciones, resulta inevitable que las normas presenten diferencias, pero igualmente el importante hecho de que *las concepciones, la terminología y el marco de análisis son los mismos... El Derecho marítimo moderno, incluidas las normas de derecho internacional privado que rigen la actividad marítima, debe basarse en fuentes marítimas e internacionales; el legado común del principio marítimo existe y moldea la evolución del Derecho.*

En la mañana del tercer día se llevó a cabo la asamblea general anual de la ADM americana en su formato tradicional, en el Great Hall de la Asociación de abogados de la ciudad de Nueva York (New York City Bar), situado en el 42, West 44th Street entre Fifth & Sixth Avenues, mientras que la Asamblea del CMI se celebró durante la tarde, junto con las reuniones del CMI Joven celebradas simultáneamente.

43. Frank Wiswall

A principios de 2016, el CMI presentó la nominación de Frank Wiswall para el Premio Marítimo Internacional 2015 de la OMI. Con enorme placer, el Boletín Informativo del CMI[127] incluyó el anuncio de que, el 8 de julio de 2016, el Consejo de la OMI había informado de que Frank Wiswall había sido declarado el ganador del Premio de la OMI para 2015. El discurso pronunciado por Rosalie Balkin en esa reunión, el pronunciado por el Secretario General de la OMI, Kitack Lim,

---

126 Anuario del CMI, New York II, 157; Palabras de bienvenida de John Kimball New York II, páginas 158-159; Introducción por el Honorable Robert Katzmann, páginas 163-175; Reconocimiento recíproco y unidad en el Derecho marítimo, por el Honorable James Allsop, Presidente del Tribunal Supremo de la Corte Federal de Australia, páginas 163-175; la jueza Johanne Gauthier, de la Corte Federal de Canadá y ex vicepresidenta del CMI, hizo más comentarios.

127 Boletín Informativo del CMI nº 3, septiembre/diciembre de 2016.

en la posterior entrega del Premio el 5 de diciembre de 2016, y los discursos pronunciados por Patrick Griggs y Frank Wiswall en esa ocasión figuran en el Boletín Informativo. En sus comentarios, Patrick Griggs llamó la atención sobre el extraordinario currículum vitae que tenía Frank Wiswall. Aparte de su papel como Presidente del Comité Jurídico durante 12 años y sus muchas actividades para el CMI (incluyendo lo que Patrick Griggs ha descrito como su *guarda de la Constitución del CMI*, la presidencia de los GTIs, así como su labor como Vicepresidente y Miembro del Comité Ejecutivo), Patrick Griggs destacó su trabajo como *Admiralty Counsel*, en la Oficina de Asuntos Marítimos de la República de Liberia, en el que asumió con extrema seriedad sus responsabilidades en relación con labores de investigación de alto nivel. Frank Wiswall fue abogado del tribunal, descrito por Patrick Griggs como *una especie de fiscal*. Describió las Investigaciones como *minuciosas y bien realizadas debido, en gran parte, a la cuidadosa preparación y presentación de Frank*. Frank Wiswall rindió homenaje a su esposa Libby y se refirió a su carrera inicial en Burlingham Underwood en Nueva York, luego en el Banco Internacional en Washington y una larga asociación con la OMI. También se refirió a su docencia en la Universidad Marítima Mundial durante 19 años, así como en IMLI. Vale la pena leer sus comentarios de esa época. Este fue un honor bien merecido para Frank Wiswall y un reconocimiento a la enorme contribución que ha hecho al Derecho marítimo y, en particular, a su uniformidad.

44. Ventas judiciales: Pasos hacia el Convenio

Cuando se concluyó el Instrumento sobre venta judicial en Hamburgo en 2014, había muy pocas perspectivas de que un gobierno nacional convocara una Conferencia diplomática para hacer efectivo un Convenio marítimo, aunque en 2013 se llevó a cabo una reunión a la que asistieron miembros del Comité Ejecutivo con miembros de la ADM de Bélgica y un alto burócrata del gobierno belga, con quien se discutió sobre una posible reactivación de la práctica anterior, según la cual Bélgica podría convocar una Conferencia diplomática cuando concluyera el Proyecto de Convenio sobre ventas judiciales. Se produjo un cambio de gobierno antes de que se completara el Borrador de Beijing, por lo que esta dejó de ser una opción.

Inicialmente, se consideró que el auspicio más obvio para este Proyecto era el Comité Jurídico de la OMI, a la vista de su implicación previa en el Convenio sobre privilegios e hipotecas marítimas y los Convenios de embargo, y debido a la estrecha relación de trabajo entre el CMI y el Comité Jurídico de la OMI. El CMI, por ello, consultó con el Comité Jurídico de la OMI, al que, de hecho, hizo dos presentaciones en dos reuniones consecutivas en 2015 y 2016. La propuesta de que la OMI asumiera este trabajo fue respaldada por China y por la República de Corea. El CMI estuvo representado en ambas reuniones de la OMI por Jonathan

Lux, quien había sido el *Rapporteur* en el GTI, y por Henry Li, quien había sido el Presidente. La primera presentación fue simplemente una introducción al tema, mientras que segunda tuvo por objeto recabar la aprobación para que el Proyecto fuese incorporando al programa de trabajo del Comité Jurídico. En la segunda ocasión, el CMI no tuvo éxito cuando el 10 de junio de 2016 se decidió que no *había una necesidad imperiosa* de tal Instrumento.

Tras el rechazo por el Comité Jurídico de la OMI de la propuesta del CMI en junio de 2016, se planteó la necesidad encontrar un auspicio alternativo para este Proyecto. Había un Proyecto muy avanzado en el seno de la Conferencia de La Haya (HCCH) en materia de reconocimiento recíproco de sentencias, que no era muy diferente al del CMI. Con la ayuda de la Secretaría de la Conferencia de La Haya, el CMI fue invitado a hacer una presentación en la reunión programada en febrero de 2017 sobre la *Comisión Especial sobre el Reconocimiento y Ejecución de Sentencias Extranjeras,* y preparó un borrador del documento que la Comisión Especial había producido en ese momento, conforme al cual el Proyecto de Instrumento del CMI podía incluirse como anexo al proyecto de la Conferencia. Jonathan Lux asistió nuevamente a esa reunión. Lo acompañó el Presidente de la ADM de Países Bajos, Taco van der Valk, quien había estado en contacto con la Secretaría de la HCCH.

La Comisión Especial decidió que el trabajo que había realizado estaba demasiado avanzado como para que se añadiera el Instrumento del CMI. La Secretaría sugirió que el CMI debía hacer una presentación al Consejo de la HCCH, que se reuniría el 15 de marzo de 2017, para que se agregase el Instrumento del CMI al programa de trabajo de la Conferencia. Como el Presidente del CMI debía estar en Londres en esas fechas, se decidió que él hiciese la presentación y viajó a La Haya con Taco van der Valk. Previamente se había tomado la decisión de que, al igual que la realizada en su momento para la OMI, esta debía ser una presentación explicativa, con miras a volver 12 meses después, en el momento en el que debiese ser adoptada una decisión. Si bien hubo voces de apoyo en las discusiones posteriores a la presentación, algunos de los presentes señalaron que la HCCH no era el foro apropiado para este Proyecto, y parte de ellos (particularmente el delegado canadiense) sugirieron que la CNUDMI podría ser un foro preferible.

El CMI había tenido una estrecha relación con la CNUDMI durante y después del Proyecto de las Reglas de Rotterdam. Alexander von Ziegler había desempeñado un papel destacado en ese Proyecto, y tanto él como otros miembros del Comité Ejecutivo consideraron que sería útil ofrecer esta posibilidad a la CNUDMI. Gracias a la intervención de John O'Connor, el ex Presidente de la ADM canadiense (y miembro del Comité Ejecutivo del CMI), se realizaron consultas a través del delegado canadiense que había hablado también en la reunión de la HCCH. Tras ello, el Presidente se puso en contacto con Kate Lannan, en la CNUDMI, quien había asistido a las reuniones del CMI, más recientemente en

Dublín, y era generalmente bien conocida dentro del CMI debido a su prolongada participación en el Proyecto de las Reglas de Rotterdam. Tanto ella como el Secretario General de la CNUDMI, Renaud Sorieul, se interesaron por el Proyecto. La Secretaría aseguró un hueco para el Proyecto en el 50º período de sesiones de la Comisión de la CNUDMI en Viena (del 3 al 21 de julio de 2017). Se preparó entonces un documento con la asistencia de Kate Lannan, haciendo una *propuesta para el posible futuro trabajo sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques*, sobre la base de los materiales que se habían utilizado para las tentativas previas ante la OMI y la HCCH.

Alexander von Ziegler asistió a la sesión de la Comisión. La Comisión agradeció al CMI su propuesta y, aunque decidió no remitir la propuesta a un Grupo de Trabajo en ese momento, acordó que la *CNUDMI, a través de su Secretaría, apoyaría y participaría en un Coloquio que iniciaría el CMI para discutir y promover la propuesta, volviéndose a tratar en una sesión futura* .

El Presidente asistió a la 8ª Conferencia de Derecho Marítimo Asiático los días 29 y 30 de septiembre de 2016 en Singapur y habló sobre la historia de CMI, el Proyecto de Instrumento de Venta judicial, el trabajo del GTI sobre Responsabilidad por Embargo Improcedente, la Conferencia de Nueva York de 2016 que había tenido lugar unos meses antes, especialmente el resultado en relación con las RYA, y el trabajo que se estaba realizando sobre buques no tripulados y ciberdelincuencia.

45. El Seminario celebrado en el Hotel Bristol Palace de Génova (Italia), entre los días 7-8 septiembre 2017

Este evento se celebró tras la sugerencia de John Hare como una maravillosa oportunidad para honrar a Francesco Berlingieri en su Ciudad natal.

Tal y como señalaron John Hare y Giorgio Berlingieri en el programa: era la tercera vez que se celebraba una reunión de la Asamblea en esta maravillosa Ciudad, habiendo sido la primera en 1925 y la segunda en 1992; la primera fue presidida por otro Francesco Berlingieri, el abuelo del hombre al que se rendía homenaje en esta ocasión; también estaba presente en esa primera reunión de la Asamblea en Génova otro Giorgio Berlingieri, ¡el abuelo del Presidente de la ADM italiana que acogía este evento! La elección de Génova, en este momento, fue inspiradora. Francesco Berlingieri gozaba de buena salud y, a sus 96 años, tomó la palabra al comienzo de la reunión[128].

---

128 Boletín Informativo del CMI nº 2 2018, que incluye también un Homenaje de Luis Cova Arria.

La mayoría de los delegados se alojaron en el elegante Hotel Bristol Palace. Asistieron 227 delegados y 38 acompañantes. Como cabía esperar de la ADM italiana, fue un Seminario magníficamente organizado y, a pesar de que sólo duró un par de días, los delegados pudieron disfrutar de reuniones y actos sociales en los edificios y lugares más espléndidos.

El Seminario tuvo lugar en el magnífico Palazzo Ducale Sala del Maggior Consiglio, un lugar inspirador para un evento de este tipo, y en la Asamblea en el Palazzo della Borsa (el antiguo edificio de la Bolsa). Los actos sociales incluyeron una función de bienvenida para los delegados y sus acompañantes en el Acuario de Génova y la cena de gala para todos los delegados en la Villa Lo Zerbino, celebrada al aire libre en los terrenos de esta mansión genovesa magníficamente conservada construida a finales del siglo XVI, bajo el cálido resplandor de una noche de septiembre italiana.

También tuvo lugar un desayuno para los 33 Presidentes de las ADMs o sus respectivos representantes. Antes del Seminario y de la Asamblea se reunieron varios grupos de trabajo internacionales.

En su discurso de apertura, Giorgio Berlingieri, Presidente de la ADM italiana, cargo para el que había sido nombrado en 2005, recordó a los delegados que en 2010 se había celebrado en Génova un Seminario con motivo de la presentación de los Ensayos en honor de Francesco Berlingieri, el presidente *Ad Honorem*, al que habían asistido Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart y Jan Ramberg, entre muchos otros, y que también se había celebrado en el magnífico edificio medieval de la antigua Bolsa, donde esa tarde tendría lugar la Asamblea del CMI.

El Presidente, en su discurso de apertura, rindió homenaje a Francesco, describiendo algunos de sus muchos logros y características, y le entregó una bandeja de plata con la inscripción: *Francesco Berlingieri. Miembro del Comité Ejecutivo desde 1972, Presidente de 1976 a 1991, Presidente Ad Honorem desde 1991. En reconocimiento y gratitud por su servicio y dedicación al CMI.* Las palabras del Presidente están publicadas en forma de memorial en el Anuario del CMI[129]. En esencia, se refieren a su carrera en el ámbito naval, su participación en el abordaje entre el *Andrea Doria* y el *Stockholm* frente a Nantucket en julio de 1956, su presidencia de la ADM italiana, su presidencia del CMI de 1976 a 1991, los honores que le concedió el CMI como Presidente *Ad honorem* y el Imperio Británico (OBE), así como numerosos títulos de instituciones académicas en Italia y en todo el mundo. Por supuesto, no fue el primer Berlingieri que se involucró en los asuntos del CMI, pues un joven abogado maritimista llamado

129 Anuario del CMI 2017-2018.

Francesco Berlingieri, proveniente Génova, ya había asistido a la Conferencia del CMI en París en nada menos que el año 1900. La participación de Francesco continuó mucho tiempo después de que su función de Presidente llegara a su fin y fue sumamente activo en las negociaciones que condujeron a la finalización de las Reglas de Rotterdam.

A continuación, Francesco Berlingieri se dirigió a los delegados y recordó cómo llegó a convertirse en Presidente del CMI tras suceder a Albert Lilar. Durante el transcurso de la reunión de Génova, Francesco asistió a las reuniones del Comité Ejecutivo y de la Asamblea, así como a la cena de gala.

En dicha reunión, Giorgio Berlingieri cedió a Taco Van der Valk el papel que la familia Berlingieri había desempeñado durante muchos años como *Chief Publications Editor* (Editor Jefe de publicaciones), y John Hare cedió a Rosalie Balkin las riendas de la Secretaría General, tal y como había anticipado en Nueva York. Al término de la reunión de la Asamblea se hizo entrega a John Hare de una estatua del faro de Génova, de los que John era un gran aficionado. La reunión de Génova cumplió con creces y fue disfrutada por todos los que asistieron, pero para algunos fue una reunión dulce y amarga a la vez, resaltada por el fallecimiento de Francesco en 2018.

Las sesiones del Seminario se celebraron en el magnífico Palazzo Ducale, en el que nada menos que Ann Fenech se quedó casi sin palabras cuando se puso de pie para dar una presentación sobre financiación naval, mostrándose asombrada por el entorno en el que se impartía el Seminario. Asimismo, Mans Jacobsson hizo una presentación sobre la *importancia del Torrey Canyon – 50 años después*[130], no existiendo nadie mejor para identificar esa importancia que Mans, como antiguo director de los FIDAC y miembro del Comité Ejecutivo del CMI durante dos mandatos. La segunda sesión, titulada *OW Bunker Soluciones nacionales al colapso global*, incluyó una ponencia, presentada por el Profesor Martin Davies de la Universidad de Tulane con su habitual entusiasmo y calidad intelectual, denominada: *Un análisis comparativo y respuestas nacionales al colapso de OW Bunker131.* Esta sesión fue seguida por la sesión sobre *Prácticas de seguridad en materia de financiación naval* y una presentación de Ann Fenech denominada *Actualización del trabajo del GTI sobre prácticas de seguridad en la financiación de buques)*[132]*;* el tema *Actividades off-shore* se abordó en la siguiente sesión del Coloquio en una ponencia de Lorenzo Schiano di Pepe, quien trató la cuestión de *Las instalaciones off-shore y la responsabilidad derivada de las*

130 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 188-196.
131 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 198-207.
132 Anuario el CMI 2017-2018 páginas 208-219.

mismas, con especial referencia a la posición bajo la legislación europea y el papel de la Directiva 2013/30/UE sobre la seguridad de las operaciones de relativas al petróleo y al gas mar a dentro. Sobre el tema de *La quiebra de Hanjin y las cuestiones de insolvencia transfronteriza*, presentaron ponencias Sarah Derrington y Maurizio Dardani[133].

En la última sesión, un tema muy relevante para las aguas que rodean Italia, tanto antes como ahora, fue abordado por Valeria Eboli, que presentó una *Actualización de la perspectiva italiana sobre las cuestiones jurídicas derivadas de la inmigración de refugiados, el rescate y las pérdidas en la mar*[134].

Se obtuvo un superávit de aproximadamente 19.000 euros en esta reunión, gracias a las considerables contribuciones de los patrocinadores, que ascendieron a 30.000 euros.

46. Reunión de la Asamblea celebrada en Génova en noviembre 2017

Bill Birch Reynardson

Bill Birch Reynardson falleció el 4 de julio de 2017 poco antes de la reunión en Génova, generando una gran tristeza entre los miembros de la familia del CMI. Su influencia en el CMI fue muy destacable durante muchos años desde la década de 1960. Bill Birch fue quien animó a Patrick Griggs en su trayectoria ascendente hacia la presidencia del CMI y fue un participante significativo en la preparación y redacción de importantes trabajos del CMI durante ese tiempo, nada menos que lo que finalmente se convirtió en el Convenio sobre Responsabilidad Civil de 1969 tras el desastre del *Torrey Canyon* de 1967 (habiendo sido redactado por primera vez en la mesa de su cocina). Viajó a Australia y dio una presentación sobre el CMI en la Conferencia anual de Derecho Marítimo de Australia y Nueva Zelanda en 1983 en Sídney. La ponencia que presentó está publicada en la página web del CMI. De igual modo que su amigo Francesco Berlingieri, fue un gran embajador del CMI.

Bill Birch fue recordado al comienzo de la reunión de la Asamblea. Tal y como Patrick Griggs recordó a los delegados en su homenaje, Bill Birch había sido nombrado miembro de la Mesa Permanente del CMI en 1970 y siguió formando parte del Comité Ejecutivo cuando este se creó. Fue elegido Vicepresidente en 1978 y en 1996 fue elegido el primer miembro *Honoris Causa*

---

133 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 220-231 Maurizio Dardani: Novedades recientes en el Derecho europeo en materia de Derecho concursal, El tratamiento de los derechos *in rem*: un matrimonio difícil.

134 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 232-256.

del CMI, en reconocimiento a su destacado servicio al CMI. Bill asistió a las reuniones del CMI desde 1954, fue el socio principal de Thomas R Miller desde 1991 hasta 1998, y Secretario /Tesorero de la ADM británica durante varios años. Patrick Griggs en sus comentarios dijo: "*Si alguien, en el futuro, escribe la historia del CMI, estoy seguro de que la contribución de estos dos (Francesco Berlingieri y Bill Birch Reynardson), tanto individual como conjuntamente, se considerará fundamental para la supervivencia del CMI en el siglo XXI".* Bill también será recordado por haber creado la Fundación Benéfica del CMI en 1985, en una época en la que pudo acudir a sus numerosos contactos en la ciudad y obtener de ellos contribuciones para el fondo que todavía se mantienen a día de hoy. Fue nombrado Comandante del Imperio Británico (CBE) por los servicios prestados a la unificación del Derecho marítimo internacional y también se le concedió un doctorado honorífico en el IMLI en reconocimiento a su gran apoyo a tal organización. En 1974 fue nombrado alto Sheriff de Oxfordshire, un papel que cinco generaciones sucesivas de la familia Birch Reynardson contribuyeron a desempeñar. Patrick Griggs llegó a la conclusión de que tenía la capacidad de lograr que las cosas se hicieran, quizás no siempre de la manera más convencional, pero tenía la capacidad de persuadir a la gente de que lo que él creía que era el camino a seguir era el camino correcto. El CMI le debe mucho a Bill»[135].

Bent Nielsen

Una parte maravillosa de la reunión de la Asamblea fue poder rendir un homenaje especial a Bent Nielsen, que fue elegido miembro *Honoris Causa* por sus servicios al CMI durante tantos años, en particular en el ámbito de la reforma de las Reglas de York y Amberes, pero también como Presidente del Comité de Nominaciones de 2004 a 2013. Bent asistió a las reuniones del CMI desde 1970 y fue *Rapporteur* del Subcomité Internacional sobre el Convenio de Salvamento que finalizó en la Conferencia del CMI de 1981 en Montreal. A continuación, bajo la presidencia de David Taylor, fue miembro del GTI que elaboró las Reglas de York y Amberes (Sídney) de 1994. Seguidamente, presidió el GTI que formuló las Reglas de Vancouver en 2004, antes de asumir la tarea de presidir el GTI de las RYA en la Conferencia de Pekín de 2012, para después seguir trabajando en las Reglas de York y Amberes que dieron lugar a las RYA en 2016. También fue el *Rapporteur*, en nombre del CMI, ante el Comité Jurídico de la OMI sobre el tema de la remoción de restos de naufragios, habiendo

135 Patrick Griggs examinó estos y otros aspectos de la participación de Bill Birch Reynardson en el Boletín Informativo del CMI nº 1 de enero de 2018. También su hijo Tom elaboró un maravilloso relato de la vida de su padre que figura en el Anuario del CMI 2017-2018.

consultado a los miembros del CMI sobre su legislación nacional relativa a ese tema. Desde 2005 fue Profesor en el IMLI en Malta, siendo su asignatura principal la avería gruesa. Como dijo Patrick Griggs en la Asamblea de Génova, ha prestado un servicio excepcional y merecía ser nombrado miembro *Honoris Causa*. La Asamblea lo aprobó calurosamente.

47. El Coloquio de La Valeta (Malta) sobre ventas judiciales celebrado el 27 de febrero de 2018

La ADM de Malta, bajo su infatigable Presidenta Ann Fenech, organizó con gran celeridad un Coloquio que tuvo lugar en La Valeta en febrero de 2018. Fue extremadamente exitoso y contó con una gran asistencia, en particular de estudiantes de todo el mundo que asistían al IMLI, así como de representantes de muchas organizaciones involucradas en la comunidad marítima, tanto a nivel internacional como de Malta, que no habían participado previamente en el Proyecto del CMI sobre Ventas judiciales, incluyendo BIMCO, ITF, FONASBA y algunos financiadores, que fueron unánimes en su apoyo al Proyecto.

Este Coloquio, organizado con cierta premura pero con una excelente organización y una gran asistencia, y que se desarrolló a lo largo de medio día, se inauguró con un discurso de bienvenida (páginas 330-331) a cargo de la Presidenta de la ADM de Malta, Ann Fenech, en el que dio la bienvenida al Presidente del Tribunal Supremo de Malta y al Ministro de Transportes y señaló que el Seminario había atraído a 180 participantes, entre armadores, financiadores, marineros, autoridades portuarias, proveedores de servicios y delegados de 50 países, entre los que se encontraban estudiantes del IMLI y Ryan Harrington de la CNUDMI, que había sido de gran ayuda en la organización del Coloquio.

El Presidente del CMI pronunció también un discurso de apertura[136], en el que repasó brevemente la historia de la labor del CMI y se refirió a la decisión adoptada en la reunión de la Asamblea General de la CNUDMI en julio de 2017. Hizo referencia al documento escrito que se había proporcionado a los delegados y que incluía un folleto del CMI (sugerido por primera vez en la reunión del Futuro del CMI de 1997). Se explicaron los requisitos esenciales de una venta judicial y cómo habían llegado a ser un problema en la comunidad naviera internacional.

El segundo documento que se puso a disposición de los delegados consistía en una serie de extractos de pronunciamientos judiciales destacados de todo el

136 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 332-337.

mundo que indicaban la preocupación por la falta de reconocimiento recíproco en las ventas judiciales realizadas a nivel internacional.

El tercer documento facilitado a los delegados era un resumen de 12 casos que ejemplificaban tales dificultades. El Presidente destacó la identidad de los principales interesados en las ventas judiciales y que el objetivo principal de una venta judicial era obtener el mejor precio de venta posible. Además, mencionó el contenido del Proyecto de Instrumento del CMI, en el que se incluía, por ejemplo, la necesidad de notificar a las personas pertinentes de una venta judicial, que la venta logra la extinción de todas las cargas anteriores sobre el buque, la emisión de un certificado por parte del Estado que vende el buque confirmando que se ha llevado a cabo de acuerdo con sus procedimientos, y que al presentar un certificado de la venta, el Estado del pabellón eliminará la anotación en el registro anterior.

El último anexo fue un artículo de un académico neozelandés en el que pedía a sus lectores que imaginaran un escenario en el que adquirían un buque tras una venta judicial y el Estado de abanderamiento se negaba a dar de baja el buque de su registro, o bien que imaginaran lo preocupados que estarían si fueran el acreedor hipotecario del buque y descubrieran por casualidad que un tribunal de alguna jurisdicción extranjera había vendido el buque sin avisar.

Los discursos de apertura, el programa de la reunión y los documentos preparados para la misma, así como el Proyecto de Instrumento del CMI, se pueden encontrar en el Anuario del CMI[137]. Seguidamente, el CMI, con la ayuda de la CNUDMI (Ryan Harrington), preparó un Informe del Coloquio para la 51ª Sesión de la Comisión en Nueva York, celebrada del 25 de junio al 13 de julio de 2018. El Presidente, Ann Fenech y Alexander Von Ziegler asistieron a dicha reunión, y gracias al trabajo preparatorio realizado por varias de las ADMs con sus representantes gubernamentales, el CMI recibió el apoyo de muchas delegaciones y la CNUDMI debidamente añadió el Proyecto a su programa de trabajo. El Informe también figura en el Anuario del CMI[138]. También hay un Informe del Coloquio y de la reunión en la CNUDMI en Nueva York en el Boletín Informativo del CMI[139].

48. Visita al IMLI

Con motivo del Coloquio de La Valeta, varios Miembros del Comité Ejecutivo del CMI, entre ellos la Presidenta, Ann Fenech, Alexander Von

137 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 329-358.
138 Anuario del CMI 2017-2018 páginas 359-364.
139 Boletín Informativo Nº 2 2018.

Ziegler, Luc Grellet y Giorgio Berlingieri, visitaron el IMLI y se reunieron con los estudiantes y con el Profesor David Attard, donde quedó patente el fuerte vínculo existente entre el CMI y el IMLI, alimentado por los numerosos miembros de la familia del CMI que son conferenciantes habituales allí, como Patrick Griggs, Bent Nielsen, el Profesor Francis Reynolds, Frank Wiswall y, más recientemente, Andrew Taylor y, en el pasado, Bill Birch Reynardson y Francesco Berlingieri, entre otros. Hay un Informe de esta reunión en el Boletín Informativo del CMI[140].

49. Reunión de la Asamblea celebrada en Londres en noviembre 2018

Esta reunión tuvo lugar en el edificio de la OMI y, entre las conmemoraciones, el CMI reconoció con gran tristeza los fallecimientos de Francesco Berlingieri, Jan Ramberg y de José Ray.

Francesco Berlingieri

En el momento de su funeral se envió una ofrenda floral en nombre del CMI. En honor a Francesco, el CMI inauguró una Conferencia conmemorativa que tendrá lugar en los eventos del CMI. Tras el discurso de bienvenida de Lord Phillips, Presidente de la ADM británica, la reunión continuó antes de la reunión de la Asamblea con la Conferencia inaugural de Francesco Berlingieri impartida por Sir Bernard Eder QC denominada *Buques no tripulados: los retos que vienen*. A continuación, Patrick Griggs abordó la extraordinaria historia de la implicación de la familia Berlingieri con el CMI, que abarca cuatro generaciones, y rindió homenaje al trabajo pionero de Francesco, entre otras cosas, en el Convenio de Salvamento de 1989, el Convenio SNP de 1996, el Convenio sobre Privilegios marítimos e Hipoteca naval de 1993, la Revisión de las Reglas de York-Amberes, el Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 y el desarrollo de las Reglas de Rotterdam, así como su presidencia de 1976 a 1991, período durante el cual el CMI se acercó a los organismos de la ONU, cada vez más enérgicos, y contribuyó a calmar la sed de conocimientos sobre el Derecho marítimo internacional en la resurgente China. Fue un gigante del CMI. Los *Travaux Preparatoires* que elaboró y todos sus escritos perdurarán durante generaciones. Su memoria será venerada por todos los que le conocieron durante años. Se le rindió un homenaje especial en su presencia en la apertura del Seminario de Génova que se reproduce al principio del Anuario CMI 2017-2018.

---

140 Boletín Informativo Nº 2 2018.

50. Informe del Grupo de Trabajo

A raíz de una sugerencia realizada en la Conferencia de Pekín por el presidente de la ADM americana, el nuevo Presidente Stuart Hetherington convocó un Comité *ad hoc* para considerar y sondear las opiniones de las ADMs sobre todas las cuestiones relacionadas con la gestión y el funcionamiento del CMI, que fue presidido por Liz Burrell, quien anteriormente había desempeñado un papel similar para la ADM americana. Desgraciadamente, no fue hasta 2018 cuando un Grupo de Trabajo reconstituido bajo la presidencia de Stephen Knudtzon, de la ADM noruega, concluyó el trabajo de dicho Comité.

A continuación se presenta un resumen del excelente Informe del Grupo de Trabajo de fecha 23 de octubre de 2018 que se presentó en la reunión de la Asamblea celebrada en Londres el 9 de noviembre de 2018, y que todavía es tenido en cuenta en la actualidad por el Comité Ejecutivo.

51. Resumen del Informe sobre el futuro del CMI

El Informe sobre el futuro del CMI (en adelante "el Informe") fue objeto de una presentación por parte del Presidente del grupo operativo, Stephen Knudtzon, el 9 de noviembre de 2018 durante la reunión.

El Grupo de Trabajo abordó los siguientes temas generales: la gobernanza del CMI; la relación del CMI con las ADMs; la organización de las actividades del CMI, como las Conferencias y las reuniones; el producto del trabajo del CMI; la relación del CMI con otras organizaciones; la página web y las publicaciones del CMI; el CMI Joven y los asuntos financieros.

1. La gobernanza

El grupo de trabajo planteó la cuestión de si el Comité Ejecutivo tenía demasiados miembros y podría ser más productivo si su tamaño fuera menor. Asimismo, reforzó la necesidad de la dispersión geográfica de sus miembros. El Informe señaló que la CMI sigue siendo eurocéntrica y carece de diversidad dentro del Comité Ejecutivo, a pesar de los intentos por contrarrestar estos aspectos.

Por otro lado, se preguntó si se podrían crear subcomités dentro del Comité Ejecutivo y si los mandatos de los miembros deberían limitarse a dos años y los mandatos individuales a tres años (estos últimos ya se han reducido de 4 a 3 años). El Grupo de Trabajo también reflexionó sobre si el Comité de Nominaciones no debería tomar una decisión cuando se presentara más de un candidato para un mismo puesto.

En otro orden de cosas, el Grupo de Trabajo hizo una sugerencia consistente

en pagar una pequeña cantidad a una persona jubilada de una ADM para que ayudase en la gestión del CMI, y en relación con la composición de los GTIs, sugirió que podría haber más consultas con las ADMs en relación con su composición.

El Grupo de Trabajo también se preguntó si los miembros titulares deberían pagar una cuota nominal para mantener su afiliación una vez que se jubilen, de modo que las personas que ya no estén interesadas en el trabajo del CMI dejen de ser miembros titulares. Por otro lado, apoyó la continuación de la estrecha relación entre el CMI y el IMLI.

En relación con los asuntos financieros, el Informe del Grupo de Trabajo contiene mucha información en relación con los ingresos y gastos del CMI. Hace referencia a la Fundación Benéfica y a la Fundación Albert Lilar y sugiere que la Fundación Benéfica se dedique más a la investigación, la enseñanza y la publicación, y que los activos del CMI se utilicen para la administración del trabajo diario y anual del propio CMI. La recomendación en este tema del Grupo de Trabajo se refería a la posible contratación de un empleado o de un subcontratista para ocuparse de los asuntos administrativos, pero también a que el CMI suministrara todas las herramientas digitales necesarias a dicha persona.

2. La relación del CMI con las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo (ADMs)

El Informe también señala un gran variedad de profesiones distintas que podrían ser atraídas para formar parte de las ADMs: Abogados académicos que trabajan en universidades, jueces, abogados maritimistas en ejercicio que trabajan en bufetes de abogados o en sus propios despachos como asesores internos de compañías navieras, abogados de departamentos de casco y P&I en compañías aseguradoras, riesgo de guerra y FD&D, abogados de asociaciones nacionales de armadores, abogados que trabajan en bancos y otras instituciones financieras, abogados de sociedades de clasificación como DNV, Lloyds, Bureau Veritas; ABS, etc., árbitros marítimos, abogados de oficinas gubernamentales y organizaciones intergubernamentales como la OMI, los FIDAC y la UE, abogados de organizaciones no gubernamentales como BIMCO, Intertanko, Intercargo, IG (P&I), IACS, ICS, IUMI, OCIMF y ECSA.

El Grupo de Trabajo, en el apartado denominado *Comunicación y Transparencia*, señaló que las redes sociales ofrecen más oportunidades de comunicación, pero que estaba fuera del conocimiento del Grupo de Trabajo considerar este aspecto en detalle. En relación con la transparencia, el Grupo de Trabajo consideró que podría haber una mayor transparencia y un enfoque más estructurado que involucrara a los delegados.

En relación con la ayuda para construir un mejor entendimiento y relaciones entre el CMI y los miembros individuales de las ADMs, se sugiere que el CMI

establezca un protocolo para que las ADMs distribuyan las publicaciones del CMI entre sus miembros e identifiquen a alguien dentro de las ADMs para que sea el principal punto de contacto con el CMI, de modo que así exista un mayor intercambio de la información del CMI entre los miembros individuales. Este protocolo también debería reforzar la necesidad de que las ADMs avisen de los cambios en sus directivos tan pronto como se produzcan para que la página web del CMI pudiera ser actualizada.

3. La organización de actividades del CMI como Conferencias y reuniones

En esta sección del Informe se hacen varias sugerencias, entre ellas:

1. Que las reuniones del CMI no tengan una duración de más de 2 o 3 días (excluyendo los días de Comité Ejecutivo y Asamblea.)
2. Que la cena formal se celebre el penúltimo día del programa, para permitir que los delegados regresen a casa una vez que éste finalice.
3. Que el programa sea lo más flexible posible para tener en cuenta estas prioridades contrapuestas. Así pues, el programa social podría celebrarse, por ejemplo, al principio o al final de la Conferencia. No hay necesidad de celebrar más de una "gran" reunión al año (la reunión anual), salvo cuando se identifique un tema único y se pueda organizar una reunión *ad hoc* (por ejemplo, la reunión de Malta sobre venta judicial).
4. El Grupo de Trabajo reconoce la necesidad de un contenido de carácter local en el programa, pero debe haber un equilibrio para los temas de interés internacional y los ponentes de otras partes del mundo.
5. Tratar de identificar los temas internacionales "candentes" a debatir, así como temas nuevos o relevantes.
6. Dar a un mayor número de asistentes la oportunidad de hablar, con presentaciones más cortas y mesas redondas.
7. Mejorar la participación de los más jóvenes.
8. Deberían fomentarse las reuniones regionales, como las de la Península Ibérica (España y Portugal), el Mediterráneo (Italia y Croacia) y el Norte de Europa (Países Bajos, Alemania y Escandinavia), así como en otros lugares.
9. Se podría invitar a otras organizaciones a presentar asuntos de interés general, por ejemplo, a BIMCO o a representantes de la UE.
10. Garantizar que se proporcionan créditos por el tiempo de formación, tal y como exigen las Asociaciones de Abogados de los distintos países.
11. La reunión de la Asamblea no debería coincidir con las sesiones de los Jóvenes Abogados.
12. El uso de presentaciones interactivas, concursos de preguntas y respuestas, Kahoot.it y aplicaciones para conferencias.

4. El resultado del trabajo del CMI

El Grupo de Trabajo sugirió que el CMI podría preparar unas directrices sobre los métodos de trabajo de los GTIs, la selección de los miembros y los proyectos que deben llevarse a cabo. El Informe contiene sugerencias en relación con la composición de los Comités y la preparación de una guía para que los recién llegados comprendan mejor su funcionamiento. Sugiere la conveniencia de elaborar un vídeo animado, un PowerPoint o un folleto para su publicación en la página web sobre los objetivos fundacionales del CMI y el modo en que se trabaja para alcanzarlos.

En relación con el resultado del trabajo del CMI, el Informe sugiere que el CMI debería ser prudente a la hora de redactar nuevos Convenios, pero que debería seguir trabajando en temas de *soft law* que el Grupo de Trabajo considera más eficaces. Destaca como un buen ejemplo el trabajo del GTI sobre la definición de «buque».

El Informe también sugiere que se debería seguir animando a las ADMs para que presionen a los gobiernos para que ratifiquen los Convenios.

Sobre el tema de los Cuestionarios del CMI que se presentan a las ADMs, el Informe sugiere que:

- El CMI debería preparar un protocolo para las ADMs que pueda servir para ayudar a responder a los Cuestionarios.
- Los Cuestionarios no deberían ser demasiado exhaustivos o densos.
- Se debería animar a las ADMs a crear Comités (incluyendo representantes de los Jóvenes Abogados, véase más abajo la sección 7) para preparar las respuestas.

5. La relación del CMI con otras organizaciones

El Informe también señala la variedad de organizaciones gubernamentales internacionales con las que el CMI debería relacionarse:

- La OMI, en lo que respecta a todos los requisitos reglamentarios de los buques, como los previstos en el SOLAS y en MARPOL.
- Las Naciones Unidas, por ejemplo, en relación con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los FIDAC, que elaboran las Directrices sobre indemnización por vertidos de hidrocarburos procedentes de buques tanque.
- La CNUDMI, por ejemplo, en relación con las Reglas de Rotterdam.
- UNIDROIT
- OMC
- La OIT, que se dedica al entorno de trabajo y las condiciones de empleo de la gente de mar.
- La Dirección General de Transportes y Medio Ambiente de la UE, AESM, DG Mare

- Ministerios y directorios de transporte marítimo de varios países, por ejemplo, la MSA (*Maritime Shipping Authority*) de Singapur y la FMC (*Federal Maritime Commission*) de EE.UU
- UNCTAD
- HCCH, la Conferencia de La Haya

También enumera una serie de organizaciones internacionales con las que el CMI debería relacionarse:

- IACS, Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación
- ICS, Cámara Naviera Internacional (el foro de la Asociación de Armadores)
- Intertanko, que representa a los propietarios de buques tanque.
- Intercargo, que representa a los propietarios de buques de carga seca
- Grupo Internacional de Clubes de P&I
- IUMI, Unión Internacional de Aseguradores Marítimos
- FONASBA, que representa a los corredores marítimos.
- BIMCO, la mayor asociación marítima internacional del mundo, con unos 2.000 miembros en más de 120 países, que incluye a armadores, operadores, gestores, corredores (*brókers*) y agentes.
- NSA, Asociación Noruega de Agentes Navieros
- ISU, la Unión Internacional de Salvamento
- ITF, Federación Internacional del Transporte y otras organizaciones de marinos.
- CEFOR, que representa a las aseguradoras marítimas nórdicas.

6. La página web y las publicaciones del CMI

Si bien el Grupo de Trabajo tomó nota de la prevalencia de las cuestiones relativas a la ciberdelincuencia y a las leyes de protección de datos, también hizo sugerencias sobre posibles usos adicionales de la página web, incluida la publicación del estado de los Convenios (se señala que esto ya se ha llevado a cabo y está ahora en la página web).

También sugirió en relación con la página web, en caso de que sea posible, mejorar los enlaces con otras organizaciones mediante hipervínculos, como universidades y publicaciones como *Lloyds List*, *Tradewinds*, BIMCO, Comité Jurídico de la OMI, Universidades, etc. El Grupo de Trabajo también sugirió investigar el uso interactivo del sitio web y también un mayor uso de LinkedIn.

El Grupo de Trabajo hizo referencia al folleto que se había preparado para *vender* el CMI a un público más amplio, y que fue elaborado para la reunión sobre ventas judiciales celebrada en Malta y para la reunión de la CNUDMI en la que se convenció a la CNUDMI para que abordara el tema de las ventas judiciales.

No se hizo referencia a la reedición del Manual del CMI (que es inminente), pero se alentó la promoción de los textos oficiales sobre los Convenios marítimos.

7. Young CMI (CMI Joven)

El Informe incluye ejemplos del trabajo realizado en los países en los que los miembros del Grupo de Trabajo estaban involucrados, concretamente Noruega, España e Irlanda, con el fin de llegar a los abogados más jóvenes y conseguir su participación.

Los miembros jóvenes noruegos, por ejemplo, están organizados con una junta directiva separada y organizan al menos una de las cuatro reuniones de la ADM al año y tienen un representante en la junta directiva de la ADM.

En España, los jóvenes abogados participan en

- responder a los Cuestionarios del CMI. Además se ofrecen becas.
- desde 2017 se incluye un simulacro de arbitraje de estudiantes universitarios en el Congreso Anual
- se les ofrece una cuota de afiliación más baja
- los estudiantes de los másteres de Derecho marítimo pueden asistir a los congresos con cuotas muy reducidas
- noticias en LinkedIn para que los jóvenes no miembros puedan seguir las actividades de la ADM
- actualmente la ADM española está analizando cómo fomentar el enlace con otros ADM mediterráneos y con los jóvenes abogados portugueses

En Irlanda, los jóvenes abogados han sido cada vez más activos en la organización de Conferencias en horario de tarde y un Boletín Informativo.

El Grupo de Trabajo enumeró los siguientes pasos que el CMI podría dar hacia los jóvenes abogados:

- animarles a asistir a las reuniones,
- animarles a hacer presentaciones y a participar en los GTIs,
- participar en la respuesta a los Cuestionarios en las ADMs,
- asegurarse de que los miembros jóvenes en los ADM estén al tanto de las actividades del CMI,
- entender cómo los *millennials* y otras generaciones jóvenes utilizan las redes sociales y actualizar la página web del CMI para utilizar las herramientas de las redes sociales para ser más visibles para las generaciones más jóvenes, incluyendo el análisis de si el desarrollo de una App es factible y útil,
- el CMI podría considerar apoyar solo a reuniones regionales limitadas de los miembros más jóvenes del CMI para permitir que los abogados más jóvenes desarrollen su propio impulso,
- a través de las ADMs, el CMI debería considerar la posibilidad de

establecer vínculos con las universidades que cuentan con programas de posgrado muy respetados en materia de Derecho marítimo y del transporte marítimo, de modo que los estudiantes y los investigadores tengan conocimiento de las actividades del CMI.

El Grupo de Trabajo también se preguntó si la edad de los jóvenes del CMI debería aumentarse de 30 a 35 o 40 años. No llegó a ninguna conclusión al respecto (cabe señalar que la edad ha sido de 40 años durante algunos años).

8. Asuntos financieros

Puede parecer extraño que este tema concluya este resumen, si bien es la base gracias a la cual puede funcionar el CMI y el Grupo de Trabajo ha producido mucha información útil sobre los ingresos y los gastos, las reservas, la política de inversiones y la remuneración de algunos funcionarios. Sin embargo, el Informe recomienda que se considere la posibilidad de pagar a un abogado marítimista jubilado una suma modesta para que se encargue de preparar el material que se enviará a las ADMs (para distribuirlo entre sus miembros), a los GTIs, a los Comités, de ocuparse de los puntos del orden del día, de los recordatorios, de los Cuestionarios, de la página web, de las publicaciones y de las redes sociales, en lugar de dejarlo en manos de voluntarios, y de garantizar que esa persona, el Secretario General y el Administrador dispongan de todo el equipo tecnológico/digital necesario para mejorar la capacidad de comunicación del CMI.

52. Novedades en la CNUDMI sobre el Proyecto de ventas judiciales de buques en 2019

La 35ª sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI (y primera sesión de Ventas judiciales) tuvo lugar en Nueva York entre el 12 y el 17 de mayo de 2019. Los Informes de esa reunión y de las reuniones posteriores están en los Boletines Informativos del CMI y la documentación está en las páginas webs de la CNUDMI y del CMI.

Como ha informado Ann Fenech, la primera reunión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI sobre ventas judiciales fue emocionante pero desafiante[141].

Muchos de los delegados de los Estados no tenían formación jurídico-marítima y los conceptos en los que se basan las ventas judiciales de buques eran bastante nuevos para ellos y tuvieron que ser explicados. Alexander von Ziegler les explicó el Proyecto de Instrumento en esta primera reunión. Incluso el papel del CMI y su historia tuvieron que ser explicados por Ann Fenech.

141 Boletín Informativo del CMI Nº 1, agosto 2019.

Ann Fenech hizo gala de su don de gentes desde el principio, al conocer a la Presidenta del Grupo de Trabajo VI, Beete Czerwenka, y a José Angelo Estrella Faria, *Principal Legal Officer* y Jefe de la Subdivisión Jurídica de la Secretaría de la CNUDMI, con la ayuda de los *Legal Officers* Ryan Harrington y Alexander Kunzelmann. También se puso en contacto y entabló una buena relación con el delegado de la UE, que no era la misma persona que había asistido a la reunión de junio de 2018 y que había expresado la opinión de que este trabajo no era digno de un Convenio y que, en el mejor de los casos, debía considerarse como unas Directrices.

Afortunadamente, muchos de los que habían estado en el GTI del CMI eran portavoces o representantes de delegaciones nacionales. De los primeros, Alexander Von Ziegler (Suiza), Henry Li (China) y Tomotaka Fujita (Japón) eran los principales delegados de sus países, y a menudo se oía a Frank Nolan (EE.UU.) y John O'Connor (Canadá) hablar en nombre de sus delegaciones. Eduardo Albors (España), Petar Kragic (Croacia) y Jan Erik Poetschke (Alemania) también formaban parte de sus delegaciones nacionales. Además, Peter Laurijssen (Bélgica) representó a la ICS y a la BIMCO.

El juez McKerracher, del Tribunal Federal de Australia, asistió a la primera reunión en Nueva York como representante de la Asociación Internacional de Jueces y el juez Brian McGovern de Irlanda asistió a otra. El juez McKerracher participó después en otras reuniones virtuales. Sus contribuciones fueron inestimables. Cuando el COVID se puso en marcha y las reuniones se convirtieron en virtuales, era importante que el CMI y su líder, Ann Fenech, estuvieran en contacto electrónico con el GTI y con las delegaciones que se consideraban útiles para la causa, por lo que se creó un amplio grupo de WhatsApp. Además, antes de cada reunión, Ann Fenech hacía circular entre el grupo puntos de debate y, a continuación, un documento descrito como *Notas para la reunión* en el que se exponía la posición que el CMI defendería en las próximas reuniones.

En esta primera reunión se decidió trabajar a partir del Proyecto de Instrumento del CMI, lo que brindó al equipo del CMI la oportunidad de explicar el significado de cada disposición y su relación con los conceptos del Derecho marítimo, desde los acuerdos de financiación, incluidas las hipotecas y su registro, hasta los privilegios marítimos y el embargo de buques, los diferentes tipos de fletamentos que existen y los derechos que otorgan y, lo que es más importante, los problemas prácticos que existen y la característica esencial de una venta judicial para proporcionar un c*lean title ("título de propiedad limpio")* del buque sin ningún gravamen previo.

53. El Coloquio celebrado en el Hotel Camino Real Polanco en Ciudad de México, del 30 de septiembre al 2 de octubre de 2019

El hotel estaba situado a una distancia razonable del corazón de la Ciudad de México. La recepción de bienvenida se celebró en la terraza del hotel. Desde el punto de vista social, el Coloquio brindó a los delegados la oportunidad de visitar las pirámides de Teotihuacán, incluidas en la lista de la UNESCO, y de vivir una antigua ceremonia azteca, así como de desplazarse a la ciudad y a los destinos turísticos de los alrededores sin demasiados problemas. La cena de gala se celebró en la Hacienda de Los Morales, un lugar suntuoso y encantador para una ocasión como ésta, con un entorno al aire libre. Más de 230 delegados y acompañantes asistieron a este exitoso evento. Los delegados no eran en absoluto conscientes en aquel momento de que no habría evento otro hasta dentro de tres años debido a la pandemia de COVID que iba a aparecer a finales de año.

Los discursos de apertura corrieron a cargo del Presidente del CMI, Chris Davis, del Presidente de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo, Ignacio Melo, y de Héctor López Gutiérrez, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante en representación del Secretario de Comunicaciones y Transportes[142]. Les sucedió Luis Cova Arria, que rindió un emotivo homenaje a Francesco Berlingieri[143]. Entre los temas que se trataron durante el Coloquio figuran la *industria de la energía en alta mar 40 años después del IXTOC I,* encontrándose Frank Goynor, de Gard Nueva York, entre los ponentes; *Trazando un nuevo rumbo que promueva el desarrollo de un Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización por Daños Transfronterizos derivados de Actividades off-shore relacionadas con el petróleo y el gas,* por el juez Steven Rares, del Tribunal Federal de Australia[144]; el *Sector Off shore de Brasil*, por Camila Mendes Vianna Cardoso, de Brasil[145]; y cómo los cambios tecnológicos y normativos han afectado a la industria del transporte marítimo y al medio ambiente en los últimos 40 años, así como de las respuestas gubernamentales y de las aseguradoras a los riesgos cada vez mayores asociados al sector energético *off shore*, sobre lo que hablaron el Capitán Francis Javier Fernández Perroni, Director General de la Marina Mercante y Rafael Murillo.

Otra sesión se tituló *Propuestas para la futura unificación del Derecho marítimo,* y consistió en una serie de breves presentaciones sobre el tema.

142 Anuario del CMI 2019 páginas 174-176.
143 Anuario del CMI 2019 páginas 177-184.
144 Anuario del CMI 2019 páginas 185-200.
145 Anuario del CMI 2019 páginas 201-215.

Ignacio Melo presentó: *Uniformidad del Derecho marítimo desde la perspectiva latinoamericana*[146]; Eric van Hooydonk hizo una presentación sobre el *restablecimiento de los principios de la Lex Maritima*; y José Vicente Guzmán *Una perspectiva latinoamericana*[147].

Otra sesión fue la de *Ciberdelincuencia y cuestiones de cobertura de seguros.* En ella participaron representantes de compañías aseguradoras marítimas que abordaron los riesgos asociados a la ciberdelincuencia en el sector marítimo actual, así como las cuestiones de cobertura asociadas a aquellos expuestos a dichos riesgos. El acto fue presidido por Joe Grasso y Juan Carlos Merodio. Los ponentes fueron Shelley Chapelski, Boriana Farrar y Hernán López Saavedra.

Otros temas contemporáneos tratados fueron: (i) *Las mujeres en el mundo del transporte marítimo de hoy*, dedicado a las mujeres como catalizadoras del cambio positivo y la influencia que pueden aportar a la industria del transporte marítimo. Las moderadoras fueron Ann Fenech y Liliana Monsalve. Las ponentes fueron Pamela Tansey, Katerina Pérez, Despina Theodosiou y Elizabeth Jiménez; (ii) *El futuro de los abogados del sector marítimo*, en el que el CMI Joven exploró los retos en la futura práctica del Derecho marítimo y las tendencias que se estaban desarrollando. Los moderadores fueron Lawrence Teh y Robert Hoepel; (iii) *El impacto de Ross y sus hermanos en la profesión de los abogados maritimistas* (donde Ross es el software Ross Intelligence), por Massimiliano Musi[148]; (iv) *Herramientas de inteligencia artificial para la investigación de incidentes marítimos,* por Bernardo Melo[149]; (v) *Contratos inteligentes,* por Javier Cardoso[150]; y (vi) *El impacto de los buques autónomos en la profesión de los abogados maritimistas,* por Morgane Roussel[151].

La Sra. Maja Radunović, ganadora del premio CMI otorgado por el IMLI, presentó una ponencia sobre su tesis *Privilegios marítimos en procedimientos concursales: un análisis jurídico de la necesidad de armonizar y modificar la legislación montenegrina*[152].

En otras dos sesiones se trataron los temas: (i) *la Responsabilidad Civil, el FIDAC y los Convenios SNP ¿Es hora de que los gobiernos latinoamericanos ratifiquen estos Convenios?* en el que intervinieron, entre otros, José Maura, Director del FIDAC; (ii) *Responsabilidad Civil e Indemnización en la OMI:*

146 Anuario del CMI 2019 páginas 243-250.
147 Anuario del CMI 2019 páginas 251-263.
148 Anuario del CMI 2019 páginas 224-228.
149 Anuario del CMI 2019 páginas 229-234.
150 Anuario del CMI 2019 páginas 235-238.
151 Anuario del CMI 2019 páginas 239-242.
152 Anuario del CMI 2019 páginas 216-223.

Por qué más países latinoamericanos se adhieren y aplican, por Jan Der Boer[153]; (iii) *Por qué la industria naviera cree que más países latinoamericanos deberían adherirse al régimen de responsabilidad e indemnización,* por David Baker y Kiran Khosla[154] en la primera sesión; y en la segunda (iv) *La responsabilidad por la contaminación marina por hidrocarburos en Chile, por* Luiz Siano y José Manuel Zapico Mackay[155]; (v) *¿Es hora de que los gobiernos latinoamericanos ratifiquen los Convenios internacionales (CLC/Fund/HNS)?,* por Javier Franco[156]; (vi) *¿Es hora de que los gobiernos latinoamericanos ratifiquen los Convenios internacionales (CLC/Fondo/HNS)?,* por José Modesto Apolo[157]; (vii) ¿Es hora de que los gobiernos latinoamericanos ratifiquen estos *Convenios internacionales? Perspectiva mexicana,* por Francisco Linares, Aurelio Fernández Concheso, y el Capitán José Luis Hernández Abdalah[158]; (viii) *Responsabilidad civil, FIDAC y Convenios SNP ¿Es hora de que los gobiernos latinoamericanos ratifiquen estos Convenios internacionales? Perspectiva Argentina,* por Diego Chami[159].

54. La 36ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI (Segunda sesión sobre ventas judiciales), celebrada en Viena entre el 18 y el 22 de noviembre de 2019.

Si bien esta reunión fue otra reunión productiva, nadie sabía que iba a ser la última del año y la última durante más de dos años antes de que los delegados pudieran reunirse en persona debido a la aparición del COVID a principios del año 2020.

En su actualización publicada en el Anuario del CMI de 2020, Ann Fenech se refirió al Coloquio de Malta y a la posterior asistencia a la CNUDMI a mediados de 2018, luego a la primera sesión sobre ventas judiciales, a la 35ª sesión del Grupo de Trabajo VI que tuvo lugar del 13 al 17 de mayo de 2019, a la 36ª sesión que tuvo lugar entre el 18 y el 22 de noviembre de 2019, al aplazamiento debido a COVID de la 37ª sesión que debía tener lugar en abril de 2020 en Nueva York, y que finalmente tuvo lugar virtualmente entre el 14 y el 18 de diciembre de 2020, y a la 38ª sesión que se celebró entre el 19 y el 23 de abril de 2021 en Nueva

153 Anuario del CMI 2019 páginas 265-275.
154 Anuario del CMI 2019 páginas 276-278.
155 Anuario del CMI 2019 páginas 279-282.
156 Anuario del CMI 2019 páginas 283-284.
157 Anuario del CMI 2019 páginas 285-291.
158 Anuario del CMI 2019 páginas 294-296.
159 Anuario del CMI 2019 páginas 297-300.

York de forma virtual. El resultado de esas tres primeras sesiones fueron tres revisiones con comentarios del Proyecto del CMI[160].

En la segunda sesión los delegados debatieron el primer borrador que se había elaborado en Nueva York en la primera reunión de mayo de 2019. En los Informes de esta reunión se hizo referencia a la propuesta de ampliación de una serie de delegaciones estatales para incluir a representantes de los Registros de Buques y de los Departamentos de Justicia, lo que generó debate entre los asistentes. Hubo amplias contribuciones de los delegados del CMI, la OMI, la IPA y *Law Asia*, así como de la IAJ. Existió un apoyo abrumador para que el Instrumento adoptara la forma de un Convenio en lugar de Directrices o una Ley Modelo. La definición de *buque* generó un considerable debate, y particularmente la sugerencia de que se limitara a los buques comerciales no fue aceptada. Asimismo, se debatió sobre las notificaciones de venta judicial y el efecto de su incumplimiento, y sobre la posibilidad de que las ventas cualificadas fueran aceptables a efectos de reconocimiento cuando se permita la supervivencia de las cargas *asumidas por el comprador*, lo que no se aceptó. También tuvo lugar un amplio debate sobre las circunstancias en las que una venta judicial podría ser anulada y qué jurisdicción tendría que ocuparse de ello. Se aceptó en general que el buque debía estar físicamente en el Estado de la venta judicial en el momento de la venta y que se permitiera que un motivo de rechazo se basara en el orden público. Se realizó un trabajo considerable para preparar la reunión prevista en Nueva York en abril de 2020, que se canceló debido a la COVID.

---

160 Boletín Informativo del CMI nº 1 de agosto de 2019; Anuario del CMI 2020. Actualización de la venta judicial de buques, por Ann Fenech (páginas 176-180); Documentos de la Asamblea General de la ONU; Propuestas del CMI y de Suiza para posibles trabajos futuros sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques (páginas 181-191); Proyecto de Instrumento preparado por el CMI (páginas 192-202); Informe del Grupo de Trabajo VI sobre la labor de su trigésimo quinto período de sesiones (Nueva York, 13-17 de mayo de 2019) (páginas 203-217); Primera revisión con comentarios del Proyecto de Beijing (páginas 218-238); Interacción entre un futuro Instrumento sobre la venta judicial de buques y determinados Convenios de la Conferencia de La Haya (páginas 239-247); Informe del Grupo de Trabajo VI sobre los trabajos de su 36ª sesión (Viena, 18-22 de noviembre de 2019) (páginas 248-262); Segunda revisión con comentarios del Proyecto de Beijing (páginas 263-282); Nota que acompaña a la segunda revisión del Proyecto de Beijing (páginas 283-290); Síntesis de los comentarios presentados sobre la segunda revisión del Proyecto de Pekín (páginas 291 305); Intervención del CMI en la 107ª Sesión (LEG107) de 1 de diciembre de 2020, por Ann Fenech (páginas 306-307); Informe del Grupo de Trabajo VI sobre los trabajos de su 37ª Sesión (Viena, 14-18 de diciembre de 2020) (páginas 308-326).

55. Nigel Frawley (7 de junio de 1936 - 22 de enero de 2020)

El año 2020 comenzó con tristeza para los miembros del CMI que habían conocido a Nigel Frawley durante su largo período de participación en el CMI. Fue Secretario General del CMI de 2004 a 2013, habiendo sido anteriormente Presidente del Comité de Nominaciones y Presidente de la ADM canadiense entre 1996 y 1998. Por lo tanto, ejerció como Secretario General de Patrick Griggs, Jean-Serge Rohart, Karl Gombrii y Stuart Hetherington. Como se dijo en el momento de su jubilación como Secretario General en Dublín en 2013, hizo que todos esos Presidentes parecieran extremadamente buenos debido a la diligencia y el trabajo duro que Nigel puso en la organización de Conferencias, Coloquios, Simposios, Seminarios, Asambleas y reuniones del Comité Ejecutivo. La disciplina y la concentración que le habían inculcado en sus días en la Real Armada Canadiense duraron toda su vida[161]. El CMI le recordará durante mucho tiempo como alguien con quien era un placer trabajar y pasar el tiempo. Era imperturbable y estaba dotado no sólo de perspicacia jurídica, integridad y sentido común, sino también de una gran afabilidad y sentido del humor. Merece la pena recordar la anécdota que contaba a su familia de cuando servía en la marina y su encuentro con el antiguo Primer Ministro de Canadá, Pierre Trudeau, cuando visitó su submarino y, mostrando una excitación infantil, el Primer Ministro le dijo a Nigel: "*Cuando sea mayor, quiero ser comandante de submarino"*, a lo que Nigel respondió: "*Cuando sea mayor, quiero ser Primer Ministro*". Esta anécdota resume al hombre que era tan conocido y querido por los miembros de la familia CMI[162].

En el Boletín Informativo del CMI figuran los homenajes a ambos: Tom Mensah, Miembro *Honoris Causa* del CMI, fallecido en abril de 2020, y recordado como un incondicional del Comité Jurídico de la OMI, pero también como funcionario judicial y primer Presidente del Tribunal del Derecho del Mar entre 1996 a 2005; y William Bill O'Neill, Miembro *Honoris Causa* del CMI y antiguo Secretario General de la OMI, 1990-2004, fallecido el 29 de octubre de 2020 a los 93 años. Se le recordará como un firme partidario y amigo del CMI[163] . El Profesor Rob Herber también falleció lamentablemente durante este periodo[164].

---

161 En el Anuario del CMI 2019, página 313, figura un recuerdo a Nigel Frawley.

162 Boletín Informativo del CMI N°.1 2020 y Anuario del CMI 2019 páginas 3-13.

163 Boletín Informativo del CMI N° 1 abril 2020 y Anuario del CMI N° 1 octubre 2020.

164 Boletín Informativo del CMI N° 2 octubre 2020.

56. El 38º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI (cuarto período de sesiones sobre ventas judiciales), celebrado en Nueva York entre los días 19 y 23 de abril de 2021

Con carácter previo a esta reunión, la Secretaría de la CNUDMI, como venía haciendo, preparó un orden del día, consistente en una tercera revisión con comentarios del Proyecto de Instrumento y un Informe completo de la 37ª reunión del Grupo de Trabajo, que se había debatido entre los miembros del GIT del CMI y que dio lugar a un conjunto de notas para la reunión acordadas entre los participantes para esta nueva reunión. Lamentablemente, sólo fue posible celebrar una sesión diaria por la tarde, de las 14 a las 17 horas, debido a problemas logísticos en el centro de congresos de Viena, a pesar de lo cual se lograron muchos resultados, incluida una cuarta revisión del Proyecto de Instrumento del CMI, adoptándose muchas de las sugerencias del CMI.

Por otro lado, la relación con la delegación de la UE mejoró mucho con el tiempo. La naturaleza del Certificado y la jurisdicción exclusiva del Tribunal de la venta judicial fueron asuntos importantes de discusión en esta reunión. Se estaban llevando a cabo comunicaciones entre la OMI y la CNUDMI en cuanto al uso de la plataforma GISIS de la OMI para el Archivo Internacional de los Certificados y las Notificaciones[165].

57. El 39º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI, celebrado en Viena (quinta sesión de Ventas judiciales) entre el 18 y el 22 de octubre de 2021

Antes de esta reunión, el GTI del CMI examinó de nuevo la Cuarta Revisión del Proyecto de Instrumento que había sido elaborada por la Secretaría y había preparado unas notas para esta nueva reunión. En ellas se incluían comentarios sobre los asuntos que aún quedaban por decidir y, especialmente, las disposiciones entre corchetes. También conviene mencionar que otras delegaciones, como la de la UE, distribuyeron comentarios antes de las reuniones que debían ser asimilados y el GTI debía acordar una posición en cuanto a su respuesta.

165 Boletín Informativo del CMI No. 2 octubre 2021.

58. El 40º período de sesiones del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI en Nueva York (sexta sesión de Ventas judiciales) celebrado del 7 al 11 de febrero de 2022

Por primera vez desde finales de 2019 los delegados pudieron asistir en persona además de virtualmente a esta reunión. La sexta (y la que resultaría ser la última) revisión de lo que se ha llamado el Proyecto de Instrumento se distribuyó antes de esta reunión. No fueron muchos los participantes que asistieron en persona, pero hubo más de 130 participantes virtuales y el documento que se elaboró en esta reunión pasó a llamarse ya Proyecto de Convenio. El Presidente y la Secretaría tuvieron que hacer un gran esfuerzo para mantener la reunión centrada y recordar las decisiones y los debates que se habían celebrado anteriormente cuando se trataron de retomar viejos asuntos.

Las cuestiones controvertidas que surgieron se centraron en las referencias al comprador; las bases sobre las que podría anularse o suspenderse una venta judicial; las disposiciones operativas relativas al Archivo internacional; las cláusulas finales relativas al lugar de la ceremonia de la firma; y a la ratificación de los grupos regionales y las relaciones con los Estados miembros (UE). La Secretaría preparó un borrador de resumen de la reunión que fue revisado a la luz de los comentarios recibidos. El Proyecto de Convenio acordado fue presentado en la reunión de la Comisión prevista en Nueva York del 27 al 29 de junio de 2022 y, posteriormente, será presentado a la Asamblea General de la ONU en octubre de 2022.

Todos los que han participado en la redacción de este Convenio, nombradamente Henry Li, Jonathan Lux y Andrew Robinson, que dirigieron el GTI y todos sus miembros y que trabajaron incansablemente desde 2008 hasta 2014 para elaborar el Proyecto de Instrumento del CMI, y los que están bajo la dirección de Ann Fenech (incluidos Henry Li y otros miembros del GTI que representaron a las delegaciones de sus países en la CNUDMI), merecen los mayores elogios por haber permanecido en este proyecto hasta el momento actual y sin lugar a dudas más allá. Nunca serán demasiados los elogios a Ann Fenech, cuyo firme liderazgo ha sido magnífico e inclusivo para todos.

59. La 41ª Sesión del Grupo de Trabajo VI de la CNUDMI celebrada en Nueva York (Séptimo período de sesiones sobre ventas judiciales), del 27 al 30 de junio de 2022

En la reunión final, que contó con una destacable asistencia, se elaboró el texto definitivo del Convenio. En representación del CMI asistieron Ann Fenech y Stuart Hetherington y como representantes de las delegaciones de sus países: Frank Nolan (EEUU); Alexander von Ziegler (Suiza); Tomotaka Fujita (Japón);

John O'Connor (Canadá); Jan-Erick Potschke (Alemania) y Peter Laurijssen (ICS y BIMCO). Lamentablemente, Henry Li no pudo estar presente.

La Comisión adoptó por consenso el texto que se había ultimado durante la semana y recomendó a la Asamblea General que el Proyecto de Convenio se adoptase en su 77ª sesión, autorizando la celebración de una ceremonia de firma lo antes posible en 2023 en Pekín, así como que el Convenio se conozca como "Convenio de Pekín sobre la venta judicial de buques".

A lo largo de la semana se debatió sobre las últimas disposiciones del Proyecto de Convenio, algunas de las cuales habían sido redactadas por la Secretaría a petición del Grupo de Trabajo. Una de estas disposiciones, relativa al Convenio sobre la Apostilla, no fue aceptada. Otras disposiciones fueron aprobadas tras acordarse las oportunas enmiendas, entre ellas: (i) las relativas al procedimiento y a los efectos de las Declaraciones; (ii) las referentes a la entrada en vigor del Convenio tras la recepción de un tercer Instrumento de ratificación; (iii) las disposiciones relativas a los procedimientos de Enmienda; y (iv) las disposiciones relativas a la "Denuncia".

El Preámbulo contenido en el Proyecto fue objeto de un considerable debate posterior, en particular en lo que respecta al segundo párrafo, aprobándose finalmente la expresión "función de las ventas judiciales como medio para satisfacer las reclamaciones", sin aclarar si dichas reclamaciones eran contra buques o propietarios de buques, reclamaciones marítimas, o en cambio tenían por objeto simplemente garantizar las reclamaciones. En relación con el cuarto párrafo, se acordó limitar su contenido a las expresiones utilizadas en el propio Convenio, como "vendidas libres de toda *mortgage* o hipoteca y de toda carga, incluso a efectos de registro de buques".

Ahora sólo falta que la Asamblea General de la ONU lo apruebe a finales de este año, o principios de 2023.

60. Resumen de las principales diferencias entre el Proyecto de Instrumento del CMI y el Proyecto de Convenio

El Preámbulo es algo diferente y fue preparado por la Secretaría de la CNUDMI. Conserva algunas partes del Proyecto de Instrumento del CMI por lo que respecta a que la función de la venta judicial es ser un medio para satisfacer reclamaciones, que una protección adecuada de los compradores puede repercutir positivamente en el precio de los buques, y la importancia de contar con normas uniformes para la difusión de los avisos y similares. Es importante destacar que, a diferencia del Instrumento del CMI, el Preámbulo del Proyecto de Convenio hace referencia y destaca la cuestión fundamental de que en una venta judicial de un buque en el ámbito internacional el buque se venda libre de cargas y gravámenes preexistentes a efectos del registro del buque.

También de forma significativa y a diferencia del Instrumento del CMI, el artículo 1 del Proyecto de Convenio repite este último punto de que el Convenio regula los efectos de una venta judicial de un buque que confiere un *clean title* (título de propiedad limpio) al comprador.

El artículo 2 es la disposición sobre las definiciones, que se corresponde con el artículo 1 del Proyecto de Instrumento del CMI, pero se han omitido varias de las definiciones del CMI, entre ellas: *autoridad competente*, *tribunal*, *día*, *persona interesada*, *persona*, *reconocimiento*, *registrador*, *Estado de registro*, *venta judicial*, *arrendamiento a casco desnudo*, *registro y obligación personal no satisfecha*. La definición de *carga* se ha ampliado ligeramente con respecto a la definición del CMI; la definición de *clean title* (*título de propiedad limpio*) ha suprimido de la definición del CMI las palabras *a menos que las asuma el comprador*. La definición de privilegio marítimo introduce el término *carga* en lugar de *claim*, que se reconoce como un privilegio marítimo. La definición de *buque* ha pasado de significar *cualquier buque u otra embarcación que pueda ser objeto de una venta judicial en virtud de la ley del Estado de venta judicial* a significar *cualquier buque u otra embarcación inscrita en un registro abierto a la inspección pública que pueda ser objeto de un embargo u otra medida similar que pueda dar lugar a una venta judicial en virtud de la ley del Estado de venta judicial*.

El artículo 3 establece el *ámbito de aplicación* de una manera más rigurosa que la del artículo 2 del Proyecto de Instrumento del CMI. La disposición del CMI dice: *el presente Convenio se aplicará a las condiciones en las que una venta judicial que tenga lugar en un Estado sea suficiente para su reconocimiento en otro Estado*, mientras que el Proyecto de Convenio dice que sólo se aplicará si se cumplen dos condiciones, en primer lugar, si la venta se realizó en un Estado Parte y, en segundo lugar, si el buque se encontraba físicamente en el territorio del Estado de la venta judicial en el momento de la venta. Sin embargo, ambas condiciones se encontraban en el Instrumento del CMI, pero estaban contenidas en el artículo 4 *Efecto de la venta judicial*.

El artículo 4 establece los requisitos de notificación de una venta judicial. Establece que la venta judicial se llevará a cabo de conformidad con la legislación del Estado de la venta judicial, pero a continuación dice que el certificado de que la venta judicial ha tenido lugar (y que se trata en el artículo 5) sólo se entregará si la notificación de la venta se realiza de conformidad con el artículo 4. Las disposiciones generales del artículo 4 son muy similares a las del artículo 3 del Proyecto de Instrumento del CMI. La única diferencia es que se requiere que las notificaciones se transmitan de conformidad con el artículo 4.5 al Archivo internacional al que se hace referencia en el artículo 11 del Proyecto de Convenio, y cuando el idioma de trabajo del Estado que lleva a cabo la venta judicial no sea un idioma de trabajo del Archivo, se requerirán traducciones. A

diferencia del Proyecto de Instrumento del CMI, no se especifica el plazo en que la notificación se debe entregar.

El artículo 5 del Proyecto de Convenio identifica lo que debe contener el Certificado de Venta judicial y es muy similar a las disposiciones equivalentes del artículo 5 del Proyecto de Instrumento del CMI, pero mientras que en la versión del CMI esto sólo se exigía cuando lo solicitaba el comprador, es un requisito estándar en el Proyecto de Convenio. Una vez más, se exige que se transfiera al Archivo y no puede rechazarse por el único motivo de que esté en formato electrónico.

El artículo 6 *Efectos internacionales de una venta judicial* del Proyecto de Convenio tiene un efecto similar al del artículo 7.1 (a) del Proyecto de Instrumento del CMI, en el sentido de que se confiere al comprador un *clean title (título de propiedad limpio)* sobre el buque. El Proyecto de Instrumento del CMI también establecía en el artículo 7.1(b) que el buque se vendía libre de cualquier *mortgage*/hipoteca o carga, excepto si era asumida por el comprador.

El artículo 7 del Proyecto de Convenio *Acción por el Registrador* es muy similar al artículo 6 del Proyecto de Instrumento del CMI (*Baja y Alta del buque en el Registro*). Una diferencia significativa es que el Artículo 7.5 establece expresamente que las acciones que debe tomar un registrador en otro Estado Parte al presentar el Certificado no se aplican si un tribunal del Estado del registrador u otra autoridad competente determina, en virtud del Artículo 10, que el efecto de la venta judicial en virtud del Artículo 6 sería manifiestamente contrario al orden público de ese Estado. Esta disposición reproduce lo que figuraba en el artículo 8.3 del Proyecto de Instrumento del CMI.

El artículo 8 del Proyecto de Convenio *Denegación o levantamiento del embargo del buque* reproduce en gran medida el artículo 7.2 del Proyecto de Instrumento del CMI y exige que el tribunal ante el que se presente una solicitud de embargo preventivo de un buque por una reclamación anterior a una venta judicial, desestime la solicitud tras la presentación del certificado.

El artículo 9 del Proyecto de Convenio sobre *Jurisdicción para Anular y Suspender la Venta judicial* deja muy claro que sólo los tribunales del Estado de la venta judicial son competentes para conocer de tales reclamaciones. Cualquier otro Estado debe declinar su jurisdicción. Esto tiene el mismo efecto que el artículo 7.3 del Proyecto de Instrumento del CMI.

El artículo 10 establece que la única circunstancia en la que una venta judicial no tiene efectos internacionales en un Estado parte distinto del Estado de la venta judicial es si un tribunal del otro Estado parte determina que el efecto sería manifiestamente contrario al orden público de ese otro Estado parte. Esto es equivalente al artículo 8.3 del Proyecto de Instrumento del CMI.

El artículo 11 identifica que el Secretario General de la OMI estará a cargo del Archivo, lo que constituye una nueva disposición.

El artículo 12 autoriza a los Estados parte a mantener correspondencia directamente con las autoridades de cualquier otro Estado parte a los efectos del presente Convenio y nada de lo dispuesto en ese artículo pretende afectar a ningún Convenio , tratado o acuerdo internacional sobre cooperación judicial en materia civil y mercantil que pueda existir entre los Estados parte.

El artículo 13 *Relación con otros tratados internacionales* es diferente de la disposición equivalente del artículo 10 del Proyecto de Instrumento del CMI. La versión del CMI se limitaba a establecer que el Convenio no *derogaría ninguna otra base para el reconocimiento de Ventas judiciales en virtud de cualquier otro Convenio, Instrumento o acuerdo bilateral o multilateral o principio de confianza/ reconocimiento recíproca.* En el Proyecto de Convenio se establece que *nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación del Convenio sobre el registro de buques de navegación interior (1965) y su Protocolo nº 2 concerniente al Embargo y a la Venta Forzosa de Buques de Navegación Interior, incluyendo cualquier enmienda futura a dicho Convenio o Protocolo, y además establece que «Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 4, entre los Estados Partes en el presente Convenio que sean también partes en el Convenio sobre la Notificación o Traslado en el Extranjero de Documentos Judiciales y Extrajudiciales en Materia Civil o Mercantil (1965), la notificación de la Venta judicial podrá ser transmitida al extranjero utilizando vías distintas de las previstas en dicho Convenio.*

El artículo 14 reproduce lo que el CMI había intentado conseguir en el artículo 10, citado anteriormente. (Sin embargo, el Proyecto de Convenio no hace referencia a la *reconocimiento recíproco*).

El artículo 15 es una nueva disposición que establece que nada de lo dispuesto en el Convenio afectará a los procedimientos o a la prioridad en la distribución del producto de la venta judicial o a cualquier reclamación personal contra una persona que fuera propietaria o tuviera derechos de propiedad sobre el buque antes de la venta judicial. También establece en el artículo 15.2: *además, el presente Convenio no regirá los efectos, en virtud de la ley aplicable, de una decisión de un tribunal que ejerza jurisdicción en virtud del artículo 9, párrafo 1.*

El artículo 16 establece que el Secretario General de las Naciones Unidas es designado Depositario de este Convenio.

El artículo 17 trata de la *firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.*

El artículo 18 prevé la participación de las organizaciones regionales de integración económica y prevé la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de dichas organizaciones.

El artículo 19 trata de los *sistemas jurídicos no unificados*, es decir, cuando un Estado tiene dos o más unidades territoriales en las que se aplican sistemas jurídicos diferentes.

El artículo 20 aborda el procedimiento y los efectos de las declaraciones.

El artículo 21 trata de la *entrada en vigor*, el artículo 22 de los *procesos de modificación* y el artículo 23 de las *denuncias*.

El Anexo I identifica la información mínima que los Certificados de Venta Judicial deben contener (en concordancia con el Artículo 4) y el Anexo II constituye el modelo de Certificado al que se refiere el Artículo 5.

61. Finis

En otro contexto, Lord Wilberforce, en el caso *Photo Production v Securicor Ltd* (1980) 2 W.L.R. 283 at 290, dijo: *To plead for complete uniformity may be to cry for the moon* (*Pedir una uniformidad completa puede ser pedir la luna*). En la Conferencia que impartí en la Universidad de Tulane en honor a Bill Tetley en 2014 planteé la cuestión en el título de mi ponencia: *El CMI y la panacea de la uniformidad: ¿un sueño esquivo?* (Tulane Maritime Law Journal Volumen 39 Número 1, páginas 159-182.)

Ciertamente, en el ámbito del Transporte de Mercancías, como mostré en esa ponencia, desde finales del siglo XIX la reforma ha sido efectivamente esquiva. Los abogados maritimistas, la industria, los gobiernos nacionales y los reguladores internacionales han tratado de aportar equidad y modernidad a un régimen internacional con un éxito desigual, pero al igual que Patrick Griggs comparto su firme creencia de que *el CMI tiene un papel importante tanto como iniciador de proyectos de unificación como, y cada vez más importante, consultor de otras organizaciones internacionales que tienen el poder de crear nuevos Instrumentos internacionales pero que pueden no tener los conocimientos necesarios para hacerlos viables.* Esto se ha confirmado en los últimos veinticinco años, en los que se concluyó el Convenio de las Reglas de Rotterdam en 2008, se acordó en 2016 una nueva versión de las Reglas de York y Amberes, a pesar de los intereses contrapuestos de las aseguradoras de buques y de carga, y se completó un nuevo Convenio Internacional sobre Ventas Judiciales.

En la preparación de la Conferencia del centenario en Amberes y al escribir sobre el Futuro del CMI, Niall McGovern citó al poeta irlandés William Butler Yeats, cambiando el pronombre personal *mi* por *nuestro*:

Think where man›s glory most begins and ends and say our glory was we had such friends.

(Piensa dónde empieza y termina la gloria del hombre y di que nuestra gloria fue que tuvimos tales amigos).

Epílogo

Tras 125 años desde la constitución del Comité Marítimo Internacional, es conveniente volver la vista atrás y reflexionar sobre su ilustre historia y sobre los retos que ha afrontado y superado, adaptándose a los cambios y manteniendo su protagonismo como organización internacional no gubernamental.

Cuando los miembros fundadores del CMI, entre los que se encontraban el destacado político belga Auguste Beernaert, el suscriptor de seguros marítimos y liquidador de averías Charles Le Jeune, y el abogado maritimista Louis Franck, se embarcaron a finales del Siglo XIX en la noble y grandiosa aventura de codificar el Derecho marítimo internacional, no podían prever muchos de los avances tecnológicos de los que hemos sido testigos en el último siglo y cuarto, como el desarrollo de los buques portacontenedores, los buques de propulsión nuclear y los buques marítimos autónomos de superficie (MASS).

El CMI vivió una época dorada durante la primera mitad del siglo XX, en el curso de la cual redactó numerosos Convenios marítimos internacionales centrados en el Derecho marítimo privado; sin embargo, cuando se comenzó a difuminar la línea entre el Derecho marítimo privado y el público, solapándose los ordenamientos, devino inevitable que organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI, antes IMCO), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y otras, tomaran la iniciativa en la redacción y promoción de los Convenios marítimos internacionales. El mejor ejemplo de ello es la creación del Comité Jurídico de la OMI en 1968 a raíz del vertido de petróleo del *TORREY CANYON*, tal y como menciona Patrick Griggs en su breve historia del CMI, que aparece como Prólogo de esta historia de los últimos 50 años del CMI.

La labor del CMI ha continuado ininterrumpidamente durante los últimos 125 años (salvo las comprensibles pausas durante la Primera y la Segunda Guerra Mundial), y la razón de su existencia sigue siendo la misma: la contribución por todos los medios y actividades apropiadas a la uniformidad del Derecho marítimo. El CMI continúa con esta misión a través de la labor de sus Grupos de Trabajo Internacionales y Comités Permanentes, en estrecha consulta con las

Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo (ADMs), organizaciones de las Naciones Unidas como la OMI, la CNUDMI y la UNCTAD, Miembros Consultivos como la Cámara Naviera Internacional (ICS), la Unión Internacional de Seguros Marítimos (IUMI), el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (IGP&I), así como otras organizaciones, y mediante la celebración de Conferencias internacionales, Coloquios, Simposios y Seminarios en todo el mundo.

La relevancia y utilidad de la continuada labor del CMI se evidencia actualmente a través los resultados de algunos de sus Grupos de Trabajo Internacionales, dedicados a diferentes temas, entre los que se incluyen, entre otros, el Trato Justo a las Gentes de Mar, las Ventas Judiciales, los buques autónomos (MASS), la navegación Polar, la Interpretación Unificada y la *Lex Maritima*, temas que, en su mayor parte, serán objeto de análisis durante la Conferencia de Amberes del 18 al 21 de octubre de 2022, en la que se celebrarán 125 años de promoción de la uniformidad del Derecho marítimo.

La continua cooperación y relación entre el CMI y la CNUDMI ha dado lugar a la aprobación por parte de la Comisión de la CNUDMI de un nuevo Convenio sobre ventas judiciales. El CMI y la OMI siguen colaborando estrechamente en la mejora de las condiciones de las gentes de mar, la actualización de los regímenes jurídicos que regulan los buques autónomos (MASS), la navegación polar, y la promoción de una interpretación uniforme del test de prueba para la quiebra del derecho a limitar prevista en los Convenios sobre responsabilidad e indemnización de la OMI. Por último, pero no por ello menos importante, el CMI está finalizando una reformulación de la *lex maritima*, con la intención de identificar las normas de Derecho marítimo internacionalmente aceptadas que nos remontan a siglos atrás, tales como las míticas Reglas del Consolat del Mar, Oleron y Visby, alineándose así con el principio fundador del CMI y la noción de *mare liberum* propugnada por el filósofo holandés Hugo Grotius.

El CMI reconoce plenamente que, para su continuidad y supervivencia debe adaptarse a circunstancias y condiciones siempre cambiantes. Para ello, se creó un Grupo de Trabajo sobre el Futuro del CMI bajo la presidencia de Karl-Johan Gombrii y Stuart Hetherington, que dio continuidad a los trabajos preparatorios de las Conferencias de Amberes de 1997 (Centenario) y de Pekín de 2012, en las que se solicitó la opinión de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, sobre la forma de mejorar la gobernanza y el funcionamiento interno del CMI, así como su interacción y relación con tales Asociaciones, con los Miembros titulares y los Miembros consultivos. Estas iniciativas han dado lugar a mejoras e innovaciones sustanciales, como la reforma de los Estatutos del CMI, la mejora y modernización de la página web y el uso de la tecnología más avanzada, el fomento de la participación de los jóvenes abogados marítimistas a través de las

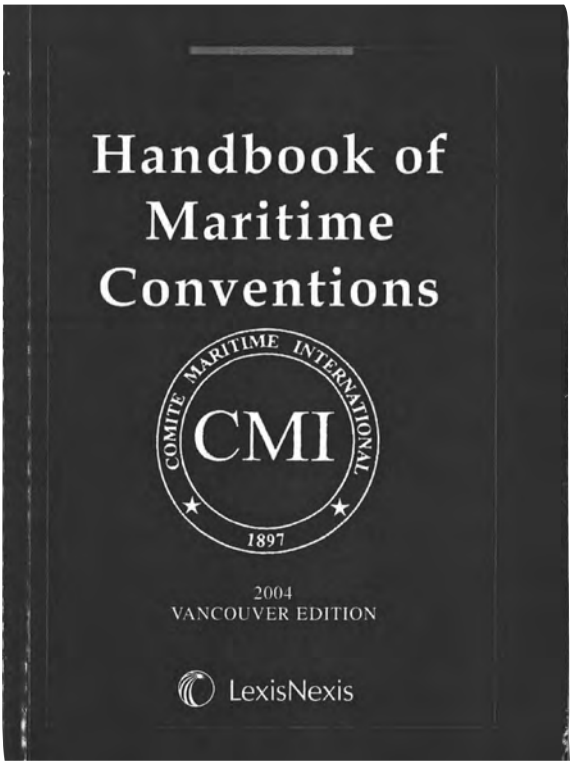
iniciativas del CMI. Además, conviene resaltar la creación de la Base de Datos de Decisiones Judiciales sobre Convenios Internacionales, en colaboración con el Centro de Derecho Marítimo de la Universidad Nacional de Singapur, como recurso e iniciativa de valor incalculable que tuvo su génesis durante la presidencia de Francesco Berlingieri y que promete ser uno de los proyectos emblemáticos del CMI en las próximas décadas.

No obstante, el CMI debe permanecer atento a un panorama siempre cambiante y seguir evolucionando con los tiempos, cumpliendo sus desafíos para mantener su relevancia y utilidad para sus miembros y para la comunidad marítima internacional. El CMI tiene muchos motivos para sentirse orgulloso al celebrar 125 años en su tarea de promoción de la uniformidad del Derecho marítimo, y si su historia nos sirve como referencia, tendrá mucho que aportar en los próximos 125 años.

Christopher O. Davis
Presidente

Nueva Orleans, 29 de julio de 2022

16.


Handbook of
Maritime
Conventions
COMITE MARITIME INTERNATIONAL
CMI
1897
2004
VANCOUVER EDITION
LexisNexis

17.

18.

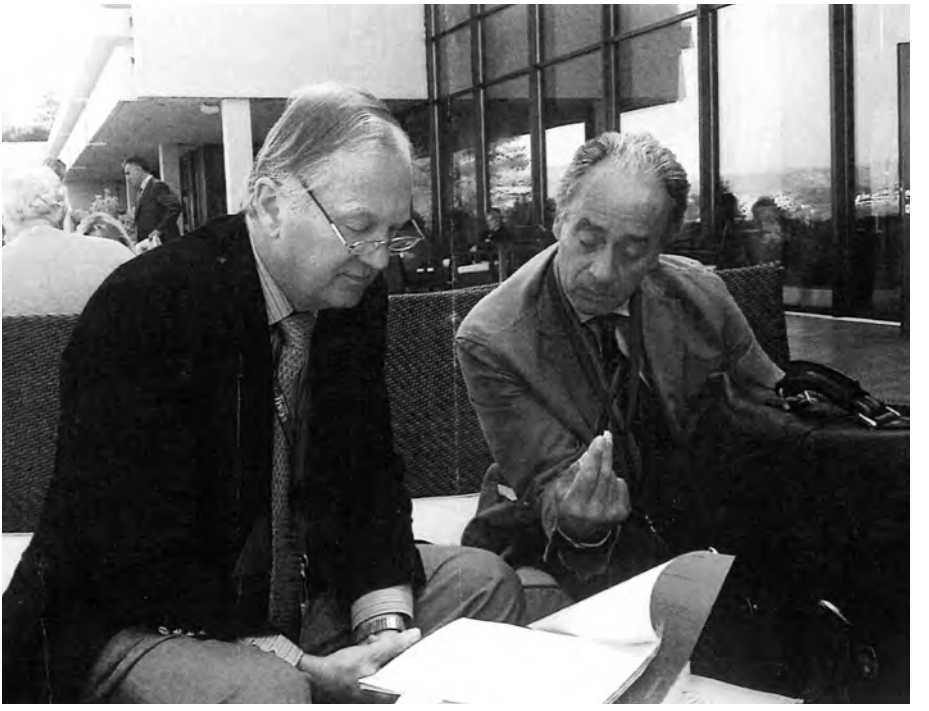
19.

20.

21.

22.

23.



24.

25.

26.

27.

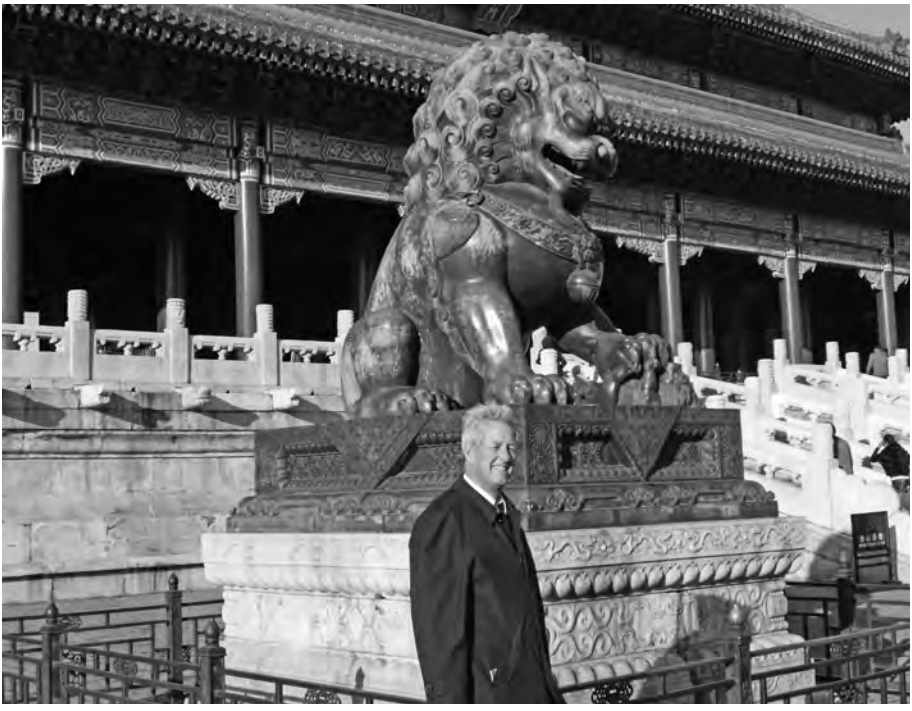
28.

29.

30.

31.

32.



33.

40th Conference of
Maritime International
CMI
Beiji
14-19
Beijing, China

34.

35.

Papalina Balik

36.

1897
1988
CMI 2015
COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

37.

38.

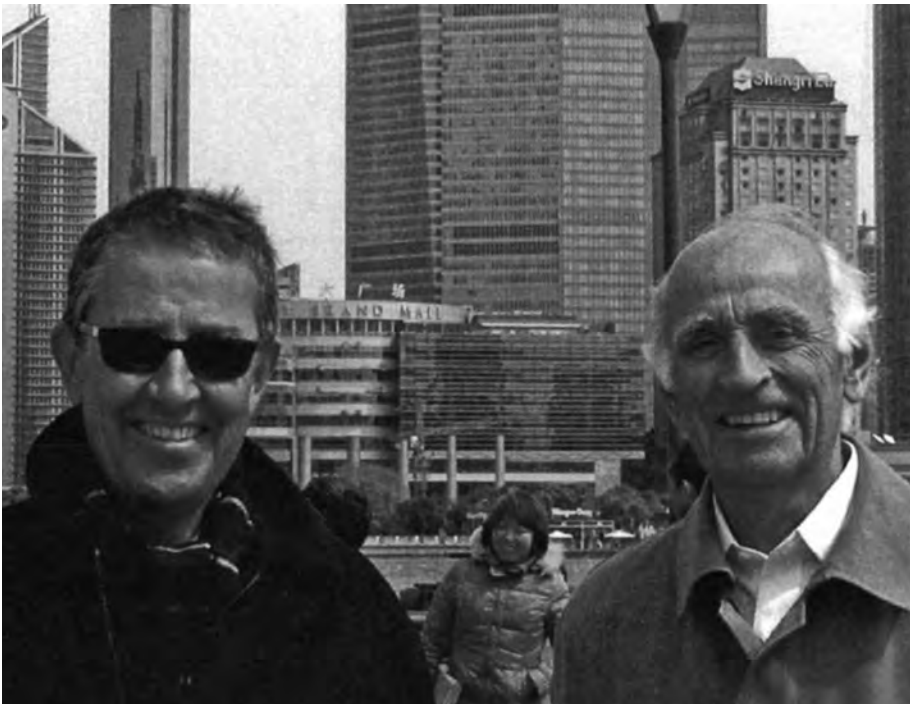
39.

40.

41.

CMI
CMI 2016
NEW YORK
Building Bridges for Uniformity of Maritime Law
CMI 2016
NEW YORK

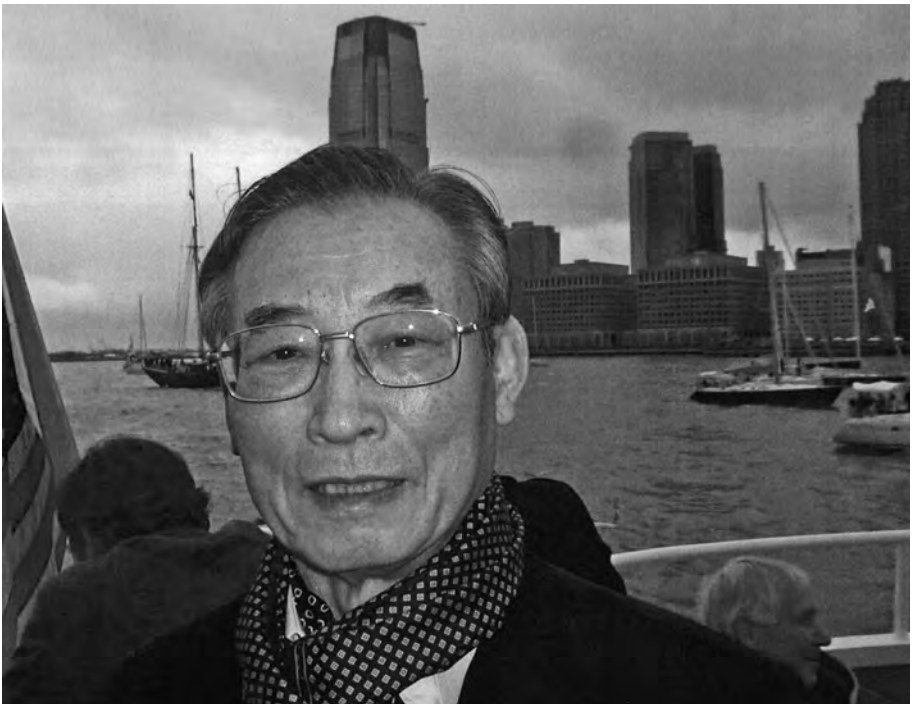
42



43.

44·

45·



46.

DRAFT 23.02.2017

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

TWENTY YEAR INDEX (1997-2016)

Foreword

The News Letter, CMI's quarterly publication, was the brainchild of Kaj Pineus and first appeared in July 1977. In 1996 a Twenty Year Index (1976-1996) was prepared.
The Vice President of CMI and editor of both the CMI Yearbook and News Letter, Giorgio Berlingieri, has prepared this further index for the subsequent period 1997 to 2016.
The CMI owes an enormous debt of gratitude to Giorgio, and his father Francesco, for the continuous production of this valuable publication since 1977, which, apart from anything else, includes the Minutes of the Assembly and Executive Council meetings. In addition many people have over the last 20 years contributed articles and reports, as will be seen from this latest index. To all those contributors the CMI is extremely grateful.
It is noteworthy that periodically reports from National Associations were published in the last 20 years (see page 4 of the Index). I encourage National Maritime Law Associations to send in reports of their meetings or Conferences which might be of interest to other MLAs so that others can learn from their experiences.

STUART HETHERINGTON

47.

48.

49.

50.

51.

52.

Genova
Palazzo Fondazione per la Cultura
Ducale
Genova
Palazzo Fondazione
Ducale

53.

54.

55.

56.

57.

58.

59.

THE ESSENCE OF A
MERCHANT SHIPPING ACT:
THE NIGERIAN EXPERIENCE
BY
LOUIS MBANEFO (SAN)

IMO
INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
IMO
IMLI
Maritime Law Institute
Serving
Maritime Law

60.

61.

HISTORY CMI PART II
HISTOIRE CMI PARTIE II
HISTORIA CMI PARTE II

16. CMI 2000 Toledo – The Don Quixote Companions: Francesco Berlingieri, Nicholas J. Healy, Josè Domingo Ray

    CMI 2000 Tolède – Les Compagnons de Don Quichotte : Francesco Berlingieri, Nicholas J. Healy, Josè Domingo Ray

    CMI 2000 Toledo – Los compañeros del Quijote: Francesco Berlingieri, Nicholas J. Healy y José Domingo Ray

17. An essential CMI tool: the 2004 Vancouver Edition of Handbook of Maritime Conventions. It was edited upon the initiative of Frank L. Wiswall jr. The cover art is by Elizabeth (Libby) N. Wiswall

    Un outil essentiel du CMI : l'édition 2004 de Vancouver du Handbook of Maritime Conventions. Il a été édité à l'initiative de Frank L. Wiswall jr. La couverture est l'œuvre d'Elizabeth (Libby) N. Wiswall

    Una herramienta esencial del CMI: la edición de Vancouver de 2004 del Manual de Convenios Marítimos. Se editó por iniciativa de Frank L. Wiswall jr. La portada es obra de Elizabeth (Libby) N. Wiswall

18. CMI 2006 Cape Town – Fran Goñi, Christopher O. Davis, Elisabeth Burrell appreciating the South African wine at Groot Constantia Estate

    CMI 2006 Le Cap – Fran Goñi, Christopher O. Davis, Elisabeth Burrell appréciant le vin sud-africain à Groot Constantia Estate

    CMI 2006 Ciudad del Cabo – Fran Goñi, Christopher O. Davis y Elisabeth Burrell saboreando el vino sudafricano en Groot Constantia Estate

19. 30 October 2006 – Lectio Magistralis of Francesco Berlingieri: *Unification and harmonization of maritime law revisited* at the Ceremony for the awarding of the degree honoris causa in Jurisprudence by the University of Athens

    30 octobre 2006 – Lectio Magistralis de Francesco Berlingieri : L'unification et l'harmonisation du droit maritime revisitées*, lors de la cérémonie de remise du diplôme* honoris causa *en jurisprudence par l'Université d'Athènes*

    30 de octubre de 2006 – Lectio Magistralis de Francesco Berlingieri: *Unificación y armonización del Derecho marítimo revisada* en la Ceremonia de entrega del grado *honoris causa* en Jurisprudencia por la Universidad de Atenas

20. 2007 – Henry Voet, Treasurer ad Honorem, an institution with the CMI

    2007 – Henry Voet, Trésorier ad Honorem*, une véritable institution du CMI*

    2007 – Henry Voet, tesorero *ad Honorem*, una institución con el CMI

21. CMI Athens 2008 – Professor Antoine Antapassis

    CMI 2008 – Athènes Professeur Antoine Antapassis

    CMI *2008* – Atenes Profesor Antoine Antapassis

22. CMI 2008 Athens – Gregory J. Timagenis chairing the Committee on the Procedural Rules on Limitation of Liability with Helen Noble, Rapporteur and Yannis Timagenis, Secretary

CMI 2008 Athènes – Gregory J. Timagenis qui préside la session sur les Règles de procédure relatives à la limitation de la responsabilité en droit maritime, avec Helen Noble, rapporteur et Yannis Timagenis, secrétaire

CMI 2008 Atenas – Gregory J. Timagenis que preside la Comisión de normas procesales sobre limitación de responsabilidad, con Helen Noble, Reportera y Yannis Timagenis, Secretario

23. CMI 2008 Athens – Stuart Hetherington and Giorgio Berlingieri reviewing the instrument on Places of Refuge on the terrace of the Astir Palace Hotel

CMI 2008 Athènes – Stuart Hetherington et Giorgio Berlingieri révisant l'instrument sur les lieux de refuge sur la terrasse de l'Astir Palace Hotel

CMI 2008 Atenas – Stuart Hetherington y Giorgio Berlingieri revisando el Instrumento sobre Lugares de Refugio en la terraza del Hotel Astir Palace

24. CMI 2008 Athens – Philippe and Marie Delebeque with Giorgio Berlingieri enjoying the Dionysos Zonar's restaurant

CMI 2008 Athènes – Philippe et Marie Delebeque avec Giorgio Berlingieri profitant du restaurant Dionysos Zonar's

CMI 2008 Atenas – Philippe y Marie Delebeque con Giorgio Berlingieri disfrutando del restaurante Dionysos Zonar's

25. Richard Shaw with Nigel Frawley and Jean-Serge Rohart at CMI 2008 Athens

Richard Shaw avec Nigel Frawley et Jean-Serge Rohart au CMI 2008 Athènes

Richard Shaw con Nigel Frawley y Jean-Serge Rohart en el Conferencia del CMI de 2008 en Atenas

26. 2009 Rotterdam – Gertjan van der Ziel pleased in watching the Dutch Minister of Transport Mark Rutte whilst signing the Rotterdam Rules

2009 Rotterdam – Gertjan van der Ziel observant avec satisfaction le ministre néerlandais des transports Mark Rutte lors de la signature des Règles de Rotterdam

2009 Rotterdam – Gertjan van der Ziel complacido observando al Ministro de Transporte holandés Mark Rutte mientras firma las Reglas de Rotterdam

27. 2009 Rotterdam – Francesco Berlingieri addressing at the Colloquium on the Rotterdam Rules

2009 Rotterdam – Francesco Berlingieri intervenant au Colloque sur les Règles de Rotterdam

2009 Rotterdam – Francesco Berlingieri dirigiéndose al foro sobre las Reglas de Rotterdam

28. Genoa 2010 – Essays in Honor of Francesco Berlingieri: David Attard and Patrick Griggs

Gênes 2010 – Essais en l'honneur de Francesco Berlingieri : David Attard et Patrick Griggs

Génova 2010 – Ensayos en honor de Francesco Berlingieri: David Attard y Patrick Griggs

29. Genoa 2010 – Essays in Honor of Francesco Berlingieri: Jean-Serge Rohart, Hrvoje Kaćić and Francesco Berlingieri

Gênes 2010 – Essais en l'honneur de Francesco Berlingieri : Jean-Serge Rohart, Hrvoje Kaćić et Francesco Berlingieri

Génova 2010 – Ensayos en honor de Francesco Berlingieri: Jean-Serge Rohart, Hrvoje Kaćić y Francesco Berlingieri

30. Genoa 2010 – Essays in honor of Francesco Berlingieri: Stuart Beare, Richard Shaw and Ann Fenech
Gênes 2010 – Essais en l'honneur de Francesco Berlingieri : Stuart Beare, Richard Shaw et Ann Fenech
Génova 2010 – Ensayos en honor de Francesco Berlingieri: Stuart Beare, Richard Shaw y Ann Fenech
31. Genoa 2010 – Essays in Honor of Francesco Berlingieri: Giorgio Berlingieri and José Luis Goñi, an old family friendship
Gênes 2010 –Essais en l'honneur de Francesco Berlingieri : Giorgio Berlingieri et José Luis Goñi, une vieille amitié familiale
Génova 2010 – Ensayos en honor de Francesco Berlingieri: Giorgio Berlingieri y José Luis Goñi, una vieja amistad familiar
32. Malta 2011 – Degree of Doctor of International Maritime Law *Honoris Causa* conferred upon Patrick Griggs by the IMO Secretary-General and Chairman of IMLI Efthimios E. Mitropoulos
Malte 2011 – Le Secrétaire général de l'OMI et Président de l'IMLI (Institut de droit maritime international), Efthimios E. Mitropoulos, décerne à Patrick Griggs le titre de Docteur en droit maritime international Honoris Causa
Malta 2011 – Título de Doctor en Derecho Marítimo Internacional *Honoris Causa* otorgado a Patrick Griggs por el Secretario General de la OMI y Presidente del IMLI Efthimios E. Mitropoulos
33. CMI 2012 Beijing – Bent Nielsen at Tiananmen Square
CMI 2012 Pékin – Bent Nielsen sur la place Tiananmen
CMI 2012 Beijing – Bent Nielsen en la plaza de Tienanmen
34. CMI 2012 Beijing – Henri Hai Li and his wife Yang Xiaoyu at the Gala Dinner
CMI 2012 Pékin – Henri Hai Li et son épouse Yang Xiaoyu au dîner de gala
CMI 2012 Beijing – Henri Hai Li y su esposa Yang Xiaoyu en la cena de gala
35. CMI 2014 Hamburg – The ExCo Members gathering on the Terrace of the Hafen Klub
CMI 2014 Hambourg – Réunion des membres de l'ExCo sur la terrasse du Hafen Klub
CMI 2014 Hamburgo – Los miembros del Comité Ejecutivo reunidos en la terraza del Hafen Klub
36. CMI 2015 Istanbul – The ExCo Members relaxing at the Papalina Balik Restorani
CMI 2015 Istanbul – Les membres de l'ExCo se détendent au Papalina Balik Restorani
CMI 2015 Estambul – Los miembros del Comité Ejecutivo relajándose en el Papalina Balik Restorani
37. CMI 2015 Istanbul – Benoit Goemans reporting on the financial statements at the Assembly
CMI 2015 Istanbul – Benoit Goemans tout en rendant compte des les bilans financiers à l'assemblée
CMI 2015 Estambul – Benoit Goemans al informar sobre los estados financieros en la asamblea
38. CMI 2015 Istanbul – Tomotaka and Mari Fujita cruising in the Bosphorus
CMI 2015 Istanbul – Tomotaka and Mari Fujita en crosiere sur le Bosphore
CMI 2015 Estambul – Tomotaka y Mari Fujita navegando por el Bósforo

39. 2015: Francis Reynolds lecturing at IMLI
2015: Francis Reynolds donne une conférence à l'IMLI (Institut de droit maritime international)
2015: Francis Reynolds dando una conferencia en el IMLI
40. Frank L. Wiswall jr., IMO International Maritime Prize 2015
Frank L. Wiswall jr, Prix maritime international de l'OMI 2015
Frank L. Wiswall jr., Premio Marítimo Internacional de la OMI 2015
41. CMI 2016 New York – The ExCo Members at the 21 Club
CMI 2016 New York – Les membres de l'ExCo au 21 Club
CMI 2016 Nueva York – Los miembros del Comité Ejecutivo en el Club 21
42. CMI 2016 New York – Vincent J. Foley, Lawrence Teh, Stuart Hetherington, John Hare, Peter Verstuyft
CMI 2016 New York – Vincent J. Foley, Lawrence Teh, Stuart Hetherington, John Hare, Peter Verstuyft
CMI 2016 Nueva York – Vincent J. Foley, Lawrence Teh, Stuart Hetherington, John Hare y Peter Verstuyft
43. CMI 2016 New York – Karl-Johan Gombrii and Nigel Frawley cruising down the Hudson River
CMI 2016 New York – Karl-Johan Gombrii et Nigel Frawley en croisière sur le fleuve Hudson
CMI 2016 Nueva York – Karl-Johan Gombrii y Nigel Frawley navegando por el río Hudson
44. CMI 2016 New York – The CMI flag handed over to the Italian MLA
CMI 2016 New York – Le drapeau du CMI remis à l'Association de droit maritime italienne
CMI 2016 Nueva York – Entrega de la bandera del CMI a la Asociación Italiana de Derecho Marítimo.
45. CMI 2016 New York – Two beloved friends ready for the tour on the Houdson River: Eduardo Albors and Tomás Fernández-Quirós, Presidente y Vice Presidente Primero de AEDM
CMI 2016 New York – Deux très bons amis se préparant à une croisière sur le fleuve Hudson : Eduardo Albors et Tomás Fernández-Quirós, Président y Vice Présidente Primero de AEDM
CMI 2016 Nueva York – Dos queridos amigos listos para el recorrido por el río Hudson: Eduardo Albors y Tomás Fernández-Quirós, presidente y vicepresidente primero de la Asociación Española de Derecho Marítimo
46. CMI 2016 New York – The President of the Japanese Maritime Law Association, Kenjiro Egashira on the America's Cup qualifier yacht tour
CMI 2016 New York – Le président de l'Association japonaise de droit maritime, Kenjiro Egashira, au cours de la visite des voiliers de la qualification pour la Coupe de l'America
CMI 2016 Nueva York – El presidente de la Asociación Japonesa de Derecho Marítimo, Kenjiro Egashira en la regata clasificatoria para la Copa América
47. CMI News Letter – Twenty Year Index (1997-2016)
Bulletin d'information du CMI – Index de vingt années (1997-2016)
Boletín Informativo del CMI – Índice de los siguientes veinte años (1997-2016)

48. CMI 2017 Genoa – Francesco Berlingieri and Stuart Hetherington
CMI 2017 Gênes – Francesco Berlingieri et Stuart Hetherington
CMI 2017 Génova – Francesco Berlingieri y Stuart Hetherington
49. CMI 2017 Genoa – John Hare
CMI 2017 Gênes – John Hare
CMI 2017 Génova – John Hare
50. CMI 2017 Genoa – Rosalie Balkin and Giorgio Berlingieri, a friendly greeting
CMI 2017 Gênes – Rosalie Balkin et Giorgio Berlingieri, un salut amical
CMI 2017 Génova – Rosalie Balkin y Giorgio Berlingieri, un saludo amistoso
51. CMI 2017 Genoa – Tom Birch Reynardson
CMI 2017 Gênes – Tom Birch Reynardson
CMI 2017 Génova – Tom Birch Reynardson
52. CMI 2017 Genoa – Gale dinner at Lo Zerbino Mansion: Liza and Jorge Radovich
CMI 2017 Gênes –Dîner de gala à le manoir Lo Zerbino : Liza et Jorge Radovich
CMI 2017 Génova – Cena de Gala en la Residencia Lo Zerbino: Liza y Jorge Radovich
53. CMI 2017 Genoa – Blythe Daly, Chair yCMI Standing Committee
CMI 2017 Gênes – Blythe Daly, Présidente du comité permanent du yCMI
CMI 2017 Génova – Blythe Daly, presidenta del Comité Permanente del joven CMI
54. CMI 2018 Malta – Colloquium on Recognition of Judicial Sales – Ryan Harrington, Senior Legal Advisor to UNCITRAL addressing with Ann Fenech, Ian Borg, The Minister of Transport, Infrastructures and Capital Project, NMLA's Vice President Suzanne Shaw and Stuart Hetherington on the Panel
CMI 2018 Malte – Colloque sur la reconnaissance des ventes judiciaires – Ryan Harrington, conseiller juridique principal auprès de la CNUDCI, s'adressant à Ann Fenech, Ian Borg, ministre des Transports, des Infrastructures et des Projets d'investissement, Suzanne Shaw, vice-présidente de l'Association de droit maritime de Malte, et Stuart Hetherington
CMI 2018 Malta – Coloquio sobre Ventas Judiciales – Ryan Harrington, asesor legal senior de CNUDMI, mientras tiene una relacion, con Ann Fenech, Ian Borg, Ministro de Transporte, Infraestructuras y Proyectos de Capital, Suzanne Shaw, Vice Presidenta ADM de Malta y Stuart Hetherington en el Panel
55. 2018 – Christopher O. Davis at IMO with Secretary – General Kitack Lim
2018 – Christopher O. Davis à l'OMI, avec le secrétaire général Kitack Lim
2018 – Christopher O. Davis en la OMI con el secretario general Kitack Lim
56. CMI 2018 London – After the Assembly: President Christopher O. Davis, Vice President Ann Fenech, Vice President Dieter Schwampe
CMI 2018 Londres – Après l'Assemblée : Président Christopher O. Davis, Vice-président Ann Fenech, Vice-président Dieter Schwampe
CMI 2018 Londres – Después de la Asamblea: El presidente Christopher O. Davis, la vicepresidenta Ann Fenech, el vicepresidente Dieter Schwampe

57. CMI 2019 Mexico – The delegates of the Mexican MLA Ignacio Melo Graf, Ignacio L. Melo Ruiz and Bernardo Melo Graf at the CMI Assembly
CMI 2019 Mexico – Les délégués de l'Association de droit maritime mexicaine Ignacio Melo Graf, Ignacio L. Melo Ruiz et Bernardo Melo Graf à l'Assemblée du CMI
CMI 2019 México – Los delegados de la ADM de México Ignacio Melo Graf, Ignacio L. Melo Ruiz y Bernardo Melo Graf en la Asamblea del CMI
58. 2019: Andrew Taylor lecturing at IMLI
2019: Andrew Taylor donne une conférence à l'IMLI (Institut de droit maritime international)
2019: Andrew Taylor dando una conferencia en el IMLI
59. 2020: Luis Mbanefo lecturing at IMLI
2020 : Luis Mbanefo donne une conférence à l'IMLI (Institut de droit maritime international)
2020: Luis Mbanefo dando una conferencia en el IMLI
60. 2021: Måns Jacobsson lecturing at IMLI
2021: Måns Jacobsson donne une conférence à l'IMLI (Institut de droit maritime international)
2021: Måns Jacobsson dando una conferencia en el IMLI
61. New York June 2022 – Members of State delegations at the U.N. Session on Judicial Sales: Alexander Von Ziegler, Jan-Erik Poetschke, Francis X Nolan III, Ann Fenech, Marko Pavlhia, Tomotaka Fujita, John O' Connor, Stuart Hetherington
New York, le 20 juin 2022 – Les membres des délégations des États à l'ONU. Session sur les ventes judiciaires : Alexander Von Ziegler, Jan–Erik Poetschke, Francis X Nolan III, Ann Fenech, Marko Pavlhia, Tomotaka Fujita, John O' Connor, Stuart Hetherington
Nueva York Junio 2022: Miembros de las delegaciones de los Estados en la Sesión de la ONU sobre Ventas Judiciales: Alexander Von Ziegler, Jan-Erik Poetschke, Francis X Nolan III, Ann Fenech, Marko Pavlhia, Tomotaka Fujita, John O' Connor y Stuart Hetherington