

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Alessio Gnecco

Ingegnere Navale e Meccanico – Università di Genova, 1987

Libero professionista, socio AIPAM dal Maggio 2007

————— √ —————

PREMESSA

Un aspetto spesso frainteso delle attività marittime è quello del salvataggio.

L'attività del salvataggio può avere frequentemente dirette implicazioni con l'attività professionale di diverse "categorie" di ingegnere navale, non solo se questi svolge l'attività di perito, ma anche se è dipendente di Società di Navigazione, di Registri di Classifica, di Cantieri o sia consulente e svolga la libera professione.

Inoltre, la necessità di affrontare un'operazione di salvataggio è spesso improvvisa ed inaspettata. Conviene quindi averne a priori almeno una conoscenza di massima.

————— √ —————

Una distinzione che è opportuno evidenziare in proposito è quella fra **soccorso** e **salvataggio**.

Ai soli fini esemplificativi e nel solo ambito di questa esposizione, ho operato una netta distinzione fra soccorso e salvataggio, pur essendo consapevole del fatto che la mia classificazione, come tutte le semplificazioni, non tiene conto di importanti eccezioni e casi particolari.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



In generale quindi:

- con il primo termine (soccorso o RESCUE) intendo un intervento di emergenza spesso prestato da organizzazioni di tipo statale o volontario e principalmente volto alla salvaguardia della vita umana



La CP233 durante le operazioni di soccorso dell'equipaggio della "London Valour"
Genova 9 Aprile 1970

- definisco invece salvataggio (SALVAGE) un intervento regolato da un contratto, volto a preservare una proprietà.



A sinistra il pontone "Hercules II" nel corso del recupero della car carrier "Tricolor". A
destra il rimorchio della "Fowaret"

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Queste note riguardano il solo salvataggio e dalle premesse scaturisce l'aspetto a mio avviso peculiare e che mi ha spinto a proporle: il salvataggio è un'attività regolata da un contratto e tanto presuppone il riconoscimento di un compenso.

Questa consapevolezza cancella molti dei romanticismi legati alle azioni compiute nei momenti di emergenza in mare, ma spiega d'altra parte alcuni degli istituti in essere.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



CHI SONO I SALVATORI?

Una nave o uno yacht sono in avaria e non in grado di proseguire la navigazione. Cosa succede?

C'è senz'altro bisogno di assistenza dall'esterno, prestata da parte di figure molto diverse:

- dal semplice "passante" (ad esempio un'altra nave o barca che si trovi nei dintorni)



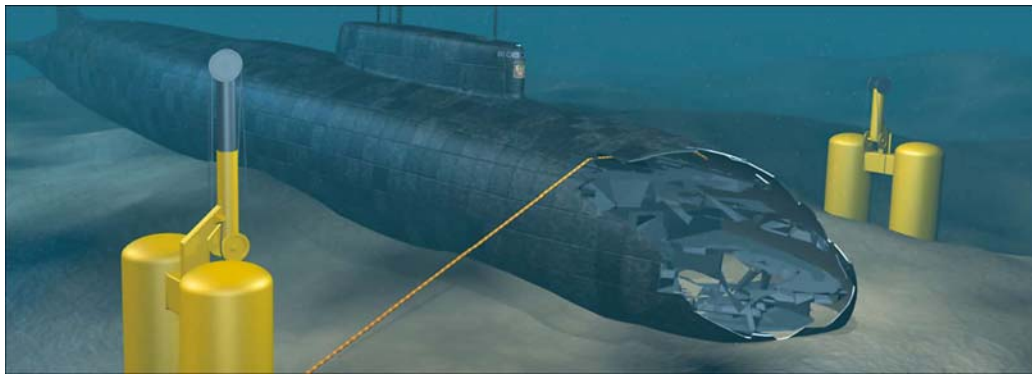
UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



- allo specialista (esistono società la principale attività delle quali è il salvataggio e che dispongono al loro interno di gran parte delle professionalità sopra menzionate).



Taglio della sezione prodiera del “Kursk” (Fonte: Smit Salvage)

Come spesso accade nel campo marittimo, i principi guida sono di origine anglosassone (intendendo con questo termine propriamente della Gran Bretagna e più ancora Inglesi) e questi saranno seguiti nel corso della presentazione, anche se ovviamente il Codice della Navigazione italiano ha norme che regolano la materia, peraltro per certi aspetti in modo simile.

Al fine di effettuare una semplificazione, l'istituto di impronta inglese sarà quindi usato come riferimento.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



QUANDO UN'ASSISTENZA DIVENTA SALVATAGGIO?

Perché un'attività di assistenza possa configurarsi come salvataggio è necessario siano validi quattro requisiti di base:

1. Il servizio di assistenza deve essere prestato volontariamente
2. Il bene da salvare deve essere identificato
3. Il bene da salvare deve essere in pericolo
4. Il servizio deve aver successo.

Volontarietà

Chi presta il servizio deve farlo volontariamente, nel senso che non deve avere interessi nel bene da salvare e non devono esserci pre-esistenti obbligazioni contrattuali.

Non è salvataggio, ad esempio, se un rimorchiatore, durante il rimorchio, presta assistenza a ciò che sta trainando.

Identificazione

Soltanto i beni materiali (navi, attrezzature, carico) possono essere salvati.

Le persone sono soccorse ed in caso di assistenza prestata loro non può essere reclamato salvataggio (con alcune eccezioni che trascurano per non appesantire eccessivamente la trattazione).

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Pericolo

Il bene da salvare deve essere in pericolo, benché questo possa non essere immediato o necessariamente serio.

Successo

Il salvataggio, come accennato, è un contratto e richiede la corresponsione di un compenso.

Il concetto di base è che i fondi per riconoscere il compenso devono provenire da ciò che è stato salvato, quindi se il salvataggio non ha successo, non è previsto vi siano fondi e pertanto non vi sarà compenso.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



QUANTO COSTA IL SALVATAGGIO?

Come già più volte evidenziato, il salvataggio è un contratto che prevede una remunerazione.

Il calcolo dell'entità della remunerazione è sempre molto complesso e di solito porta a contenziosi legali. In generale, comunque, si tende a legarlo ai seguenti fattori:

- a) il valore del bene salvato
- b) l'entità del pericolo dal quale il bene è stato sottratto
- c) il livello di capacità e professionalità mostrati dai salvatori
- d) la quantità di lavoro speso nel salvataggio
- e) i rischi corsi
- f) le spese affrontate dai salvatori
- g) i danni eventualmente subiti dai salvatori nel corso delle operazioni. Danni eventualmente provocati dai salvatori per negligenza o imperizia, possono d'altra parte comportare una riduzione del premio.

Tenuto conto di quanto sopra, il giudice o l'arbitro che dovrà decidere il compenso del salvataggio, su quali cifre si orienterà?

Nella mentalità anglosassone, volta esplicitamente ad incentivare le operazioni di salvataggio, il compenso può arrivare anche al 50% del valore salvato (quando si tratti di valori salvati bassi, con grande sforzo prestato). In altri ambienti l'approccio è diverso (ad esempio in Italia potrebbe fermarsi al 2÷3%).

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Di seguito si riportano tabelle di casi di salvataggio trattati dai Lloyd's di Londra e dei compensi riconosciuti (Fonte: Lloyd's Arbitration Branch)

Year	New Cases	Settlements	Salvage Awards Published (Original)	Salvage Awards Published (Appeal)	Total Salvage Award (and %paid through Lloyd's - \$1,000)	Compenso medio per ciascun caso [USD]
1990	178	91	51	31	\$27,589 (77%)	900.000
1991	173	127	63	21	\$33,622 (76%)	1.600.000
1992	169	105	72	22	\$53,825 (81%)	2.500.000
1993	156	104	58	16	\$28,980 (58%)	1.800.000
1994	142	110	40	18	\$39,633 (69%)	2.200.000
1995	121	78	47	25	\$36,745 (85%)	1.500.000
1996	121	94	24	15	\$37,528 (85%)	2.500.000
1997	104	75	33	16	\$24,656 (77%)	1.500.000
1998	100	64	30	10	\$20,579 (83%)	2.000.000
1999	123	77	30	11	\$26,020 (84%)	2.400.000
2000	133	67	22	13	\$28,030 (77%)	2.200.000
2001	108	82	35	17	\$26,904 (78%)	1.600.000
2002	104	55	32	15	\$39,422 (72%)	2.600.000
2003	89	46	29	11	\$24,919 (84%)	2.300.000
2004	91	64	14	6	\$14,318 (89%)	2.400.000
2005	109	46	18	5	\$14,193 (88%)	2.800.000
2006	80	40	19	3	\$11,672 (79%)	3.900.000
2007	107	43	22	11	\$58,168 (59%)	5.300.000
2008	83	46	20	9	\$21,385 (60%)	2.400.000

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



VALUES (\$1,000,000)

Year	Ship	Cargo	Other	Total	%Awards to Values
1990	\$284.2	\$268.6	\$6.9	\$559.7	4.9
1991	\$277.3	\$323.5	\$12.5	\$613.3	5.5
1992	\$389.4	\$436.2	\$17.8	\$843.4	6.4
1993	\$150.4	\$169.3	\$4.0	\$323.7	8.9
1994	\$119.2	\$178.2	\$6.7	\$304.1	13.0
1995	\$193.3	\$244.0	\$5.6	\$442.9	8.3
1996	\$182.9	\$111.0	\$4.2	\$295.1	12.5
1997	\$169.1	\$326.4	\$13.0	\$508.5	4.8
1998	\$101.0	\$61.0	\$3.8	\$165.8	12.5
1999	\$53.3	\$79.9	\$5.8	\$139.0	18.8
2000	\$61.0	\$194.4	\$7.5	\$262.5	10.7
2001	\$50.9	\$107.6	\$2.5	\$161.0	16.7
2002	\$81.5	\$173.3	\$6.6	\$264.4	14.2
2003	\$72.8	\$94.0	\$2.3	\$169.1	14.7
2004	\$47.1	\$93.9	\$3.9	\$144.9	9.9
2005	\$64.5	\$119.8	\$1.3	\$181.6	7.8
2006	\$53.7	\$31.6	\$0.5	\$85.8	13.6
2007	\$172.6	\$210.6	\$9.5	\$392.7	14.8
2008	\$203.8	\$92.0	\$3.6	\$299.4	7.1

E' chiaro che si tratta sempre di cifre notevolissime e questo spiega l'entusiasmo con il quale chi presta assistenza tende ad invocare il diritto a reclamare un compenso per salvataggio.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



IL SALVATAGGIO RIGUARDA SOLO LE GRANDI NAVI MERCANTILI?

L'istituto del salvataggio non necessariamente coinvolge solo grandi navi mercantili in situazioni di estremo pericolo.

I casi che seguono ne sono un esempio.

Caso a)



Lo yacht qui mostrato subì un completo black-out durante una traversata del Tirreno, a causa di un errore dell'equipaggio.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Il suo comandante richiese assistenza alla Guardia Costiera che inviò un rimorchiatore di una Società privata.

Probabilmente a causa di difficoltà di comunicazione fra il comandante sudafricano dello yacht e quello italiano del rimorchiatore, quello che sembrava nato come un semplice intervento di assistenza in mare calmo e della durata di poche ore, sfociò in una richiesta di compenso per salvataggio, e nella necessità di ottenere in poche ore una lettera di garanzia dell'ordine di circa EUR 280.000, pari a circa il 4÷5% del valore salvato.

Caso b)



UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



La fotografia mostra le operazioni in corso per evitare l'affondamento di uno yacht di 20 m che urtò violentemente contro uno scoglio affiorante.

Coloro i quali intervennero per dare assistenza (sommatori ed il proprietario di un piccolo cantiere locale) fecero un buon lavoro e presto "presentarono il conto".

Ritenevano infatti di avere diritto ad un compenso pari ad 1/3 del valore dello yacht in stato integro (vale a dire prima dell'urto) e si erano inoltre convinti che tale valore fosse di EUR 5÷6.000.000.

Il compenso che si aspettavano era quindi dell'ordine di EUR 1.800.000, anche se poi l'ordine di grandezza effettivamente discusso partì da circa EUR 400.000.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



GLI STRUMENTI DISPONIBILI

Gli esempi menzionati sono relativi a salvataggi semplici e di mezzi di valore non enorme, soprattutto se raffrontati a naviglio mercantile (con il relativo carico) o anche a yachts di maggiori dimensioni, ma comunque permettono di comprendere meglio:

- da un lato coloro che devono essere salvati, che storicamente hanno avuto una notevole ritrosia a chiedere assistenza, fino a quando questo non diventi inevitabile;
- dall'altro coloro che salvano o vorrebbero farlo, a volte spinti da un sogno di notevole guadagno, talvolta a scapito della professionalità ed efficacia dell'intervento stesso.

II LOF

Poiché questi atteggiamenti fanno parte della storia della marineria, gli Assicuratori (o meglio i Lloyd's di Londra), che spesso si sono trovati a dover pagare perdite totali a causa di ritardate richieste di salvataggio, hanno elaborato uno strumento estremamente sofisticato nella sua apparente semplicità: il LOF (Lloyd's Open Form).

Il LOF è un documento che molte navi hanno a bordo, "just in case..."

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



LOF 2000



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE – NO PAY

1 Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2 Property to be salvaged: The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3 Agreed place of safety:	4 Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5 Date of this agreement	6 Place of agreement
7 Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No	
8 Person signing for and on behalf of the Contractors Signature:	9 Captain or other persons signing for and on behalf of the property Signature:

- A Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to save the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.
- B Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.
- C Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Compilando questo form con i dati richiesti (eventualmente anche via radio o telefono, possibilmente di fronte a testimoni), si accettano tutte le clausole contrattuali che governano una operazione di salvataggio, in particolare

- che verrà riconosciuto un compenso
- che il contratto è su base "no cure-no pay", vale a dire che non prevede compenso in caso di insuccesso
- che i salvatori mantengono un diritto di pegno/garanzia sui beni salvati
- che i salvatori possono reclamare un compenso "preliminare", fino a quando non si sia definito l'importo finale
- che l'Arbitrato avrà sede a Londra e sarà governato dalle leggi inglesi

Vale la pena esaminare il LOF con un minimo di attenzione:

- 1) vengono identificati i salvatori
- 2) viene identificato il bene da salvare: si noti che comprende anche il carico ed il bunker, ma esclude gli effetti personali di passeggeri ed equipaggio
- 3) viene concordato il luogo nel quale il bene deve essere consegnato a completamento del salvataggio
- 4) viene concordata la valuta del compenso ma non la sua entità

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



- 7) la SCOPIC Clause riguarda un particolare compenso riconosciuto per la lotta antinquinamento

La Convenzione Internazionale sul Salvataggio

L'IMO (International Maritime Organization) si è interessata al problema del salvataggio ed in proposito è stata promulgata una Convenzione, la "International Convention on Salvage – 1989", sottoscritta anche dallo Stato Italiano, che intende regolare internazionalmente l'istituto del salvataggio.

La Convenzione è stata adottata dall'IMO il 28 Aprile 1989 ed è entrata in vigore il 14 Luglio 1996.

La struttura della Convenzione è sostanzialmente simile a quella del contratto di salvataggio come precedentemente descritto, soprattutto ove riconferma il principio del "no cure-no pay" e del diritto al compenso.

Anche in questo caso, l'entità del compenso viene determinata sulla scorta di parametri quali valore del bene salvato, sforzi affrontati nel salvataggio, durata, etc.

Alla data del 30 Aprile 2009, la Convenzione "Salvage 89" risulta ratificata da 57 Stati: la stazza complessiva delle navi battenti la loro bandiera raggiunge il 47,16% della stazza totale delle navi in esercizio.

La lista dei Paesi che hanno ratificato la Convenzione è riportata in allegato.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



PERCHE' IL SALVATAGGIO DOVREBBE INTERESSARE UN INGEGNERE?

Come mostrato negli esempi citati, il salvataggio e le relative implicazioni può coinvolgere anche chi ritenga di esserne completamente immune, ma in particolare, un ingegnere può esserne interessato a vario titolo:

- in quanto dipendente di una Società di navigazione, nel caso di problemi ad una delle navi gestite;
- come dipendente di una delle società chiamate ad intervenire (rimorchiatori, cantieri riparatori);
- come consulente tecnico di una delle parti, ad esempio per elaborare verifiche di stabilità e robustezza o per preparare procedure di salvataggio;
- come perito di una delle parti, per valutare tanto l'entità dei danni, che i valori salvati;
- come estimatore per determinare l'entità delle riparazioni ed il relativo costo presunto;
- come consulente tecnico di una delle parti durante l'eventuale contenzioso legale o durante l'arbitrato.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



COME SI AFFRONTA UNA OPERAZIONE DI SALVATAGGIO?

Mi baso esclusivamente sulla mia personale e limitatissima esperienza, senza avere assolutamente alcuna pretesa di dare consigli: ciascuno potrà attingere alla propria preparazione per trovare le soluzioni più adeguate.

L'operazione di salvataggio, per sua natura, non è programmata ed ovviamente inizia il 15 Agosto o nella notte fra il 31 Dicembre e Capodanno, probabilmente in un golfo dall'altra parte del mondo e del quale non si conosceva nemmeno l'esistenza fino a quando non è arrivata la faticosa telefonata.

Ritengo che un prudente ingegnere che semplicemente sospetti di essere di fronte ad una operazione di salvataggio dovrebbe innanzi tutto convincere i propri mandanti a nominare un avvocato marittimista, meglio se già esperto in salvataggi, per tutelare gli interessi della parte rappresentata.

Solo con la collaborazione di un legale, a mio avviso indispensabile, sarà possibile demandare ad un professionista esperto la gestione non tecnica e l'ingegnere potrà quindi dedicarsi con la necessaria attenzione e dedizione all'operazione di salvataggio, nel corso della quale:

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



- Dovrà organizzare o contribuire ad organizzare le operazioni, a volte in condizioni ambientali non particolarmente favorevoli e con "facilities" approssimative. La redazione di "SitRep" giornalieri simili a quello allegato sarà necessaria.
- Dovrà effettuare i necessari accertamenti a bordo, spesso in condizioni non ottimali (pur facendo molta attenzione alle precauzioni di sicurezza)



- Dovrà cooperare con coloro i quali intervengono a vario titolo e con professionalità ed esperienze diverse

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



UNIVERSITA' DI GENOVA - DINAV

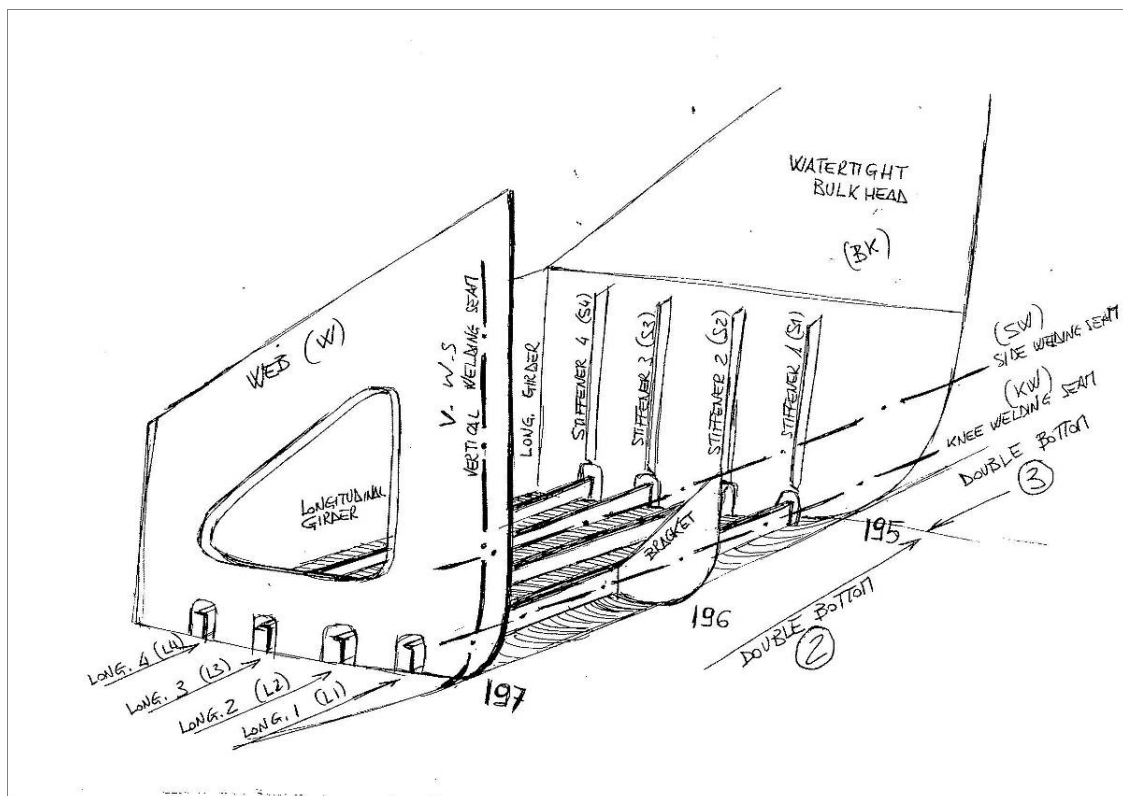
4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Durante le operazioni l'ingegnere dovrà per quanto possibile registrare e dettagliare minuziosamente i tempi e le procedure di intervento, nonché le ragioni che hanno portato a determinate scelte. Le critiche a posteriori sono sempre facili.

Dovrà avere preparazione di base, integrata da una certa fantasia, sufficiente a trasferire le informazioni in modo semplice ma per quanto possibile accurato a chi abbia una preparazione tecnica diversa.



Uno schizzo realizzato durante un'operazione di rigalleggiamento per spiegare ai sommozzatori la struttura del doppio fondo nel quale si sarebbero immersi e per adottare una terminologia comune

Dovrà mantenere un collegamento costante ed efficace con i propri mandanti ed essere dotato di sufficiente capacità di sintesi per

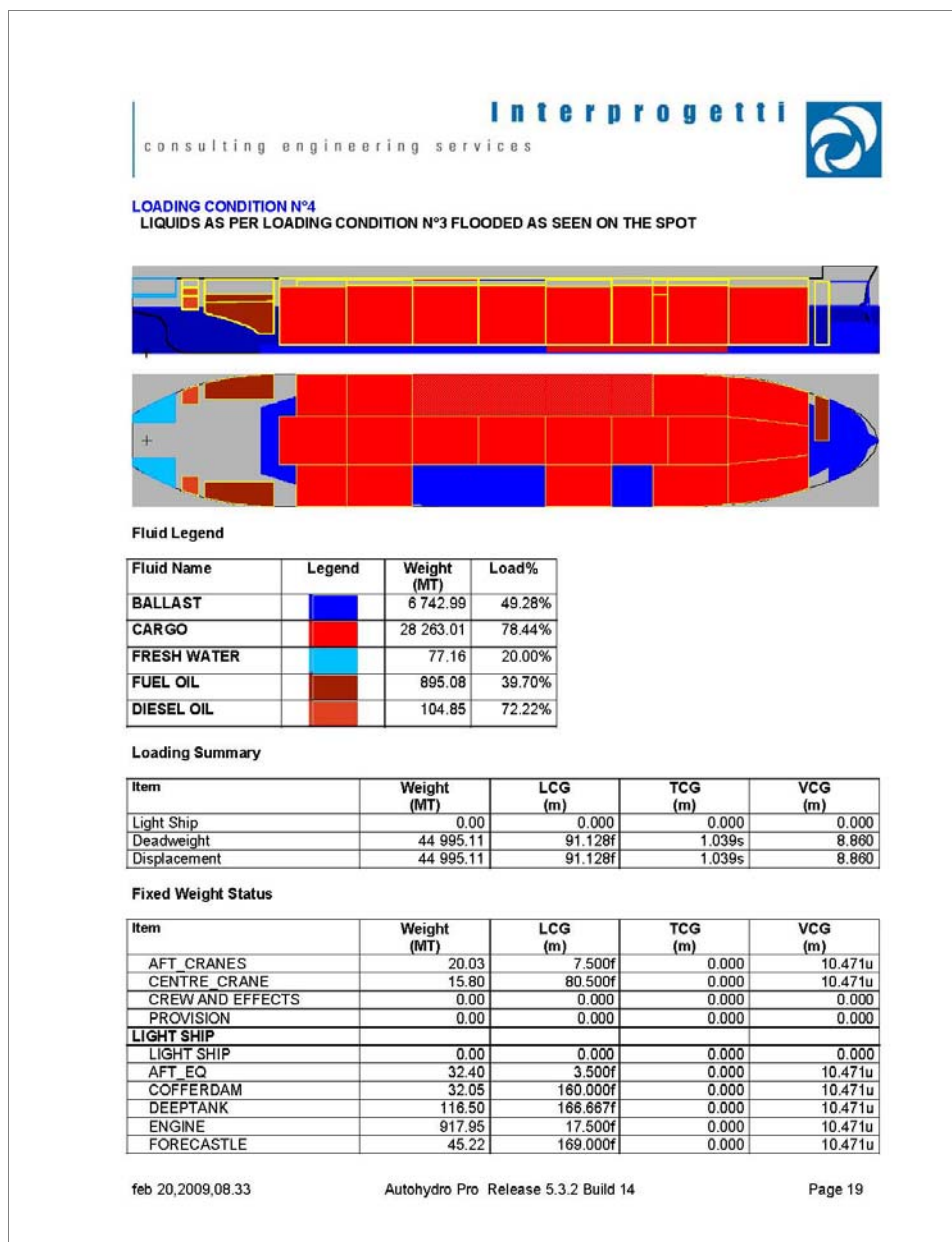
UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



permettere di comprendere la situazione anche a coloro i quali non sono sul posto, ma devono comunque prendere decisioni estremamente complesse ed onerose.



UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



Soprattutto, a mio avviso l'ingegnere non dovrà mai ritenere di essere capace di affrontare da solo la situazione, ma con umiltà essere sempre pronto a lavorare "in gruppo", considerando ciascun componente del "team" responsabile per le proprie competenze.

Quando necessario, dovrà però essere capace di far rispettare i diversi ruoli ed essere sufficientemente determinato e sereno per poter prendere decisioni.

Tanto sarà particolarmente difficile soprattutto quando si avrà a che fare con gli "esperti" improvvisati, che spesso assumeranno un atteggiamento di sufficienza nei confronti di chi abbia una preparazione sostanzialmente accademica.

UNIVERSITA' DI GENOVA – DINAV

4 GIUGNO 2009

CENNI SUL SALVATAGGIO



ALLEGATI E FONTI DI APPROFONDIMENTO

Qualora questa esposizione non sia riuscita a spegnere ogni residuo interesse, si allegano i seguenti documenti per eventuali approfondimenti:

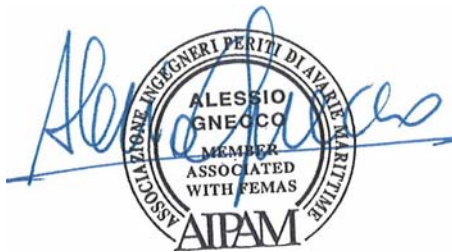
- Estratto del Codice della Navigazione
- Il LOF
- La Convenzione Salvage 1989

Ulteriori informazioni possono essere ottenute anche dai seguenti siti:

International Maritime Organization: www.imo.org

Lloyd's: www.lloyds.com/Lloyds_Worldwide/Lloyds_Agents/Salvage_Arbitration_Branch

International Salvage Union: www.marine-salvage.com



Alessio Gnecco

SALVAGE Convention 89
Elenco Paesi che hanno ratificato la Convenzione
al 30 Aprile 2009

Afghanistan		Gabon		Oman	x
Albania	X	Gambia		Pakistan	
Algeria		Georgia	X	Palau	
Andorra		Germany	X	Panama	
Angola		Ghana		Papua New Guinea	
Antigua & Barbuda		Greece	X	Paraguay	
Argentina		Grenada		Peru	
Armenia		Guatemala		Philippines	
Australia	X	Guinea	X	Poland	X
Austria		Guinea-Bissau		Portugal	
Azerbaijan	X	Guyana	X	Qatar	
Bahamas		Haiti		Republic of Korea	
Bahrain		Holy See		Romania	X
Bangladesh		Honduras		Russian Federation	X
Barbados		Hungary		Rwanda	
Belarus		Iceland	X	Saint Kitts and Nevis	X
Belgium	X	India	X	Saint Lucia	
Belize		Indonesia		St. Vincent & Grenadines	
Benin		Iran (Islamic Republic of)	X	Samoa	
Bhutan		Iraq		San Marino	
Bolivia		Ireland	X	Sao Tome & Principe	
Bosnia & Herzegovina		Israel		Saudi Arabia	X
Botswana		Italy	X	Senegal	
Brazil		Jamaica		Serbia	
Brunei Darussalam		Japan		Seychelles	
Bulgaria		Jordan	X	Sierra Leone	X
Burkina Faso		Kazakhstan		Singapore	
Burundi		Kenya	X	Slovakia	
Cambodia		Kiribati	X	Slovenia	X
Cameroon		Kuwait		Solomon Islands	
Canada	X	Kyrgyzstan		Somalia	
Cape Verde		Lao People's Dem. Rep.		South Africa	X
Central African Republic		Latvia	X	Spain	X
Chad		Lebanon		Sri Lanka	
Chile		Lesotho		Sudan	
China	X	Liberia	X	Suriname	
Colombia		Libyan Arab Jamahiriya		Swaziland	
Comoros		Liechtenstein		Sweden	X
Congo	X	Lithuania	X	Switzerland	X
Cook Islands		Luxembourg		Syrian Arab Republic	X
Costa Rica		Madagascar		Tajikistan	
Cote d'Ivoire		Malawi		Thailand	
Croatia	X	Malaysia		Form.Yugoslav Rep. of Macedonia	
Cuba		Maldives		Togo	
Cyprus		Mali		Timor-Leste	
Czech Republic		Malta		Tonga	X
Dem. People's Rep. Korea		Marshall Islands	X	Trinidad & Tobago	
Dem. Rep. of the Congo		Mauritania		Tunisia	X
Denmark	X	Mauritius	X	Turkey	
Djibouti		Mexico	X	Turkmenistan	
Dominica	X	Micronesia (Fed. States of)		Tuvalu	
Dominican Republic		Moldova		Uganda	
Ecuador	X	Monaco		Ukraine	
Egypt	X	Mongolia		United Arab Emirates	X
El Salvador		Montenegro		United Kingdom	X
Equatorial Guinea		Morocco		United Rep. of Tanzania	
Eritrea		Mozambique		United States	X
Estonia	X	Myanmar		Uruguay	
Ethiopia		Namibia		Uzbekistan	
Fiji		Nauru		Vanuatu	X
Finland	X	Nepal		Venezuela	
France	X	Netherlands	X	Viet Nam	
		New Zealand	X	Yemen	
		Nicaragua		Zambia	
		Niger		Zimbabwe	
		Nigeria	X		
		Norway	X	Associate Members	
				Hong Kong, China	X
				Macao, China	X
				Faroe Islands	X

From : Phil Reed, Salvage Master
To : Luigi Nico, Owner's Representative
Subject : Daily Report for M/T *KASHMIR* – 4th March 2009

Current Status:

M/T *KASHMIR* remains at anchor off Jebel Ali Port. Approximate position is 25 06.33N, 054 55.89E. Salvage team continues making preparations to lighter remaining cargo and deliver the cargo ashore in the port of Jebel Ali.

Daily Activity

THOMAS DE GAUWDIEF maintains a 24-hour safety watch on the casualty. She has connected her tow line to the casualty and is monitoring her position and weather conditions on a continuous basis.

The salvage team boarded the wreck to day embarking from the tug *GULF SYMPHONY*. The team was 26 persons total inclusive cargo surveyors and Framo Engineer.

Accurate draft check not possible due swell and choppy seas. Drafts are best estimate with 2.5 metre swell.

	Port	Stbd
Fwd	13.10	12.80
Mid	-	11.70
Aft	12.40	11.40
Heel	2.5 degrees to port	

Team 1 was making preparations to start ship's systems required to power the cargo pumps in the event that this option proves most efficient.

Team 2, including the Framo engineer, were evaluating the option of using portable power packs to power individual cargo pumps. We have decided to mobilize two Framo power packs and associated hoses, fittings etc. The will depart from Holland on 6 March.

Team 3, including a 5-man team from NICO International, inerted the cargo lines with Nitrogen and were able to remove and blank two of the port manifold lines. In addition, all cargo lines continue to be checked for leaks and secured. There is at least one crack and one hole in the IG line that must be repaired.

Team 4, including cargo surveyors from Intertek on behalf of Salvors and MatthewsDaniel on behalf of cargo, were onboard for a joint cargo survey inclusive of ullages, temperatures, water interface and samples. Their final report will be distributed when it is received.

Effected partial recovery and repair of oil boom sections damaged during bad weather.

Yokohama fenders, transfer hoses and other miscellaneous equipment were received at Jebel Ali Port West Wharf. It has been loaded on the *GULF SYMPHONY* for transfer to the casualty.

A crane, IG generators, transfer pumps etc. have been arriving and are being sea fastened onboard the *SEA TRUCK*. The *SEA TRUCK* will be used to deliver the equipment to the casualty and for support of the STS operation.

GEM OF DAHEJ is at anchor within two miles of the *KASHMIR*. Surveyors will attend her 5th March to verify that she is ready to receive the cargo.



A meeting was held with ENOC regarding the delivery of their cargo at their facility. All questions regarding the suitability and fitness of the *GEM OF DAHEJ* were answered and she is approved for this service. ENOC has agreed to prioritize the discharge of the cargo from the *GEM OF DAHEJ* to the extent possible.

The preliminary salvage plan has distributed yesterday. STS operations are not expected to begin before 8th March.

Personnel Onboard:

Salvage Master	Phil Reed	Titan
Cargo Master	Capt. Jasbir Mundy	Mubarak
Cargo Master	Capt. Susheel Kesh	Mubarak
Operations Coordinator	Capt. Vivek Bali	Mubarak
Assistant Salvage Master	Stephen Wood	Titan
Salvage Engineer	Mike Pacheco	Titan
Naval Architect	Albert Dai	Titan
Engineering Consultant	Joe Astorina	SCUA Middle East
Pollution Response/Safety	3 total	Seacor Environmental
Owner's Rep	Luigi Nico	Martinoli Consulting S.R.L.
Ship's Crew	5 total	Chief Engineer, 3 rd Engineer, Pumpman, Bosun, AB
Manifold Crew	5 total	Nico International
Cargo Surveyors	2 total	Intertek
Cargo Surveyors	2 total	MatthewDaniels
Framo Engineer	Jelle Nieuwland	Frank Mohn

Vessels:

Standby Tug	<i>THOMAS DE GAUDIEF</i>
Transport Vessel	<i>TUG GULF SYMPHONY</i>
Lightering Support Vessel	<i>SEA TRUCK</i>
Lightering Vessel	<i>GEM OF DAHEJ</i>
Command Vessel	<i>RODINIA</i>
Accommodation Vessel	<i>DUBAI QUEEN</i>
Transport/Response Vessels	<i>ASMANOURA</i>

Next 24-hours:

- Continue to enforce safety program and monitor weather.
- Continue mobilizing equipment and preparing for the STS operation.
- Continue working to utilize ship's hydraulic system for powering cargo pumps and mobilizing Framo power packs as alternate plan.
- Continue to secure port manifold and leaks in deck piping.
- Plan to deliver equipment from the *SEA TRUCK* to the casualty during next period of good weather.
- Waiting for owners/charterers to provide Titan with their desires in regard to HFO.
- Working to sort out BOL's procedures for cargo transfer to *GEM OF DAHEJ*.
- Safety Meeting with Manager-Ports & Marine Operations Environment, Health & Safety regarding our Safety Plan for the operation.
- Distribute cargo surveyor's report when it is finalized.

Respectfully submitted,

Phil Reed
Salvage Master
Titan Salvage



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE – NO PAY

<p>1 Name of the salvage Contractors:</p> <p>(referred to in this agreement as "the Contractors")</p>	<p>2 Property to be salvaged:</p> <p>The vessel:</p> <p>her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")</p>
<p>3 Agreed place of safety:</p>	<p>4 Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)</p>
<p>5 Date of this agreement</p>	<p>6 Place of agreement</p>
<p>7 Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No</p>	
<p>8 Person signing for and on behalf of the Contractors</p> <p>Signature:</p>	<p>9 Captain</p> <p>or other persons signing for an on behalf of the property</p> <p>Signature:</p>

- A **Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to save the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.
- B **Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.
- C **Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

- D Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- i the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
 - ii the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
 - iii the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G. Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyds Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES

- 1 Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
- 2 Incorporated provisions.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.

Telephone + 44(0)20 7327 5408
 Fax +44(0)20 7327 6827
 Email lloyds-salvage@lloyds.com
www.lloydsagency.com

**REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
E DELLA VITA UMANA IN MARE**

CODICE DELLA NAVIGAZIONE (ESTRATTO)

TITOLO III

Della responsabilità per urto di navi

[...omissis...]

Art. 485

(Obbligo di soccorso in caso d'urto)

Avvenuto un urto fra navi, il comandante di ciascuna è tenuto a prestare soccorso alle altre, al loro equipaggio, ed ai loro passeggeri, sempre che lo possa fare senza grave pericolo per la sua nave e per le persone che sono a bordo.

Il comandante è parimenti tenuto, nei limiti del possibile, a dare alle altre navi le notizie necessarie per l'identificazione della propria.

[...omissis...]

TITOLO IV

Dell'assistenza e salvataggio.

Del recupero e del ritrovamento di relitti

Capo I: Dell'assistenza e del salvataggio

Art. 489

(Obbligo di assistenza)

L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto nell'art. 485, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di nave in corso di viaggio o pronta a partire, che abbia notizia del pericolo corso ad una nave o da un aeromobile, è tenuto nelle circostanze e nei limiti predetti ad accorrere per prestare assistenza, quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

Art. 490

(Obbligo di salvataggio)

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo.

E' del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi.

Mentre l'assistenza si riferisce alle navi che siano in pericolo di perdersi ed il salvataggio si effettua per le navi in pericolo di perdersi ed incapaci di manovrare, il ricupero si riferisce alle navi naufragate ovvero ai relitti.

Art. 491

(Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di navi o di aeromobili)

L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonché, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dalla nave soccorritrice, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se la nave è armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso; nonché del pericolo in cui versano i beni assistiti o salvati e del valore dei medesimi.

Art. 492

(Indennità e compenso per salvataggio di cose)

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, da diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonché ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

Art. 493

(Indennità e compenso per salvataggio di persone)

Il salvataggio di persone da diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione, ovvero dalla responsabilità del vettore per mancato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'art. 941.

Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, il salvataggio di persone che abbia conseguito un risultato utile dà inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o dalla responsabilità del vettore, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese, e nei limiti di una parte equitativamente stabilita dal compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonché del pericolo in cui versavano le persone salvate.

Art. 494

(Efficacia della determinazione convenzionale del compenso)

La determinazione del compenso, fatta per accordo o mediante arbitrato, non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

Art. 495

(Concorso di operazioni e concorso di soccorritori)

Quando da una stessa nave vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e salvataggio di cose o di persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, l'ammontare dei danni e delle spese incontrate viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più navi, ovvero navi ed aeromobili, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'art. 970.

Art. 496

(Ripartizione del compenso)

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando la nave non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'armatore e per due terzi ai componenti dell'equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

Art. 497

(Incidenza della spesa per le indennità e il compenso)

La spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

Art. 498

(navi dello stesso proprietario od armatore)

Le disposizioni che procedono si applicano, per quanto è possibile, anche se la nave soccorritrice e la nave assistita o salvata appartengono allo stesso proprietario o sono armate dello stesso armatore.

Art. 499

(Azione dell'equipaggio)

Qualora l'armatore non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

Art. 500

(Prescrizione)

Il diritto alle indennità e al compenso di assistenza o di salvataggio si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

Capo II: Del ricupero

[...omissis...]

IMO, International Convention On Salvage, 1989

International Maritime Organization (IMO)

copy @ lexmercatoria.org

Copyright © 1989 International Maritime Organization (IMO)

Generated by SiSU [SiSU 0.70.5 of 2009w02/7] www.jus.uio.no/sisu

Copyright © 1997, current 2008 Ralph Amissah, All Rights Reserved.

SiSU is software for document structuring, publishing and search (with object citation numbering),
www.sisudoc.org

SiSU is released under GPL 3 or later, <<http://www.fsf.org/licenses/gpl.html>>.

Document information:

sourcefile [imo.salvage.convention.1989.sst](#)

Generated by SiSU www.jus.uio.no/sisu

version information: [SiSU 0.70.5 of 2009w02/7](#)

For alternative output formats of this document check:

<http://www.jus.uio.no/lm//imo.salvage.convention.1989/sisu_manifest.html>

Contents

The International Convention On Salvage, IMO 1989	1
Chapter I - General provisions	1
Article 1 - Definitions	1
Article 2 - Application of the Convention	1
Article 3 - Platforms and drilling units	2
Article 4 - State-owned vessels	2
Article 5 - Salvage operations controlled by public authorities	2
Article 6 - Salvage contracts	2
Article 7 - Annulment and modification of contracts	2
Chapter II - Performance of salvage operations	3
Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master	3
Article 9 - Rights of coastal States	3
Article 10 - Duty to render assistance	3
Article 11 - Co-operation	4
Chapter III - Rights of salvors	4
Article 12 - Conditions for reward	4
Article 13 - Criteria for fixing the reward	4
Article 14 - Special compensation	5
Article 15 - Apportionment between salvors	5
Article 16 - Salvage of persons	6
Article 17 - Services rendered under existing contracts	6
Article 18 - The effect of salvor's misconduct	6
Article 19 - Prohibition of salvage operations	6
Chapter IV - Claims and actions	6
Article 20 - Maritime lien	6
Article 21 - Duty to provide security	7
Article 22 - Interim payment	7
Article 23 - Limitation of actions	7
Article 24 - Interest	7
Article 25 - State-owned cargoes	7
Article 26 - Humanitarian cargoes	8
Article 27 - Publication of arbitral awards	8
Chapter V - Final clauses	8
Article 28 - Signature, ratification, acceptance approval and accession	8
Article 29 - Entry into force	8
Article 30 - Reservations	8
Article 31 - Denunciation	9
Article 32 - Revision and amendment	9

Contents

Article 33 - Depositary	9
Article 34 - Languages	10
Document Information (metadata)	11
Metadata	11
Information on this document copy and an unofficial List of Some web related information and sources	12
Information on this document copy	12
Links that may be of interest	12

The International Convention On Salvage, IMO 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I - General provisions

Article 1 - Definitions

For the purpose of this Convention:

(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

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

(e) Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) Organization means the International Maritime Organization.

(g) Secretary-General means the Secretary-General of the Organization.

Article 2 - Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3 - Platforms and drilling units 20

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources. 21

Article 4 - State-owned vessels 22

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise. 23

2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application. 24

Article 5 - Salvage operations controlled by public authorities 25

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities. 26

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations. 27

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated. 28

Article 6 - Salvage contracts 29

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication. 30

2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel. 31

3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment. 32

Article 7 - Annulment and modification of contracts 33

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if: 34

(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger 35

and its terms are inequitable; or

(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered. 36

Chapter II - Performance of salvage operations 37

Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master 38

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger: 39

(a) to carry out the salvage operations with due care; 40

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; 41

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and 42

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable. 43

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor: 44

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations; 45

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and 46

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so. 47

Article 9 - Rights of coastal States 48

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations. 49

Article 10 - Duty to render assistance 50

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea. 51

2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in 52

paragraph 1.

3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1. 53

Article 11 - Co-operation 54

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general. 55

Chapter III - Rights of salvors 56

Article 12 - Conditions for reward 57

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward. 58
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result. 59
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner. 60

Article 13 - Criteria for fixing the reward 61

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below: 62
 - (a) the salvaged value of the vessel and other property; 63
 - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment; 64
 - (c) the measure of success obtained by the salvor; 65
 - (d) the nature and degree of the danger; 66
 - (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life; 67
 - (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors; 68
 - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment; 69
 - (h) the promptness of the services rendered; 70
 - (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations; 71

- (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof. 72
2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence. 73
3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property. 74

Article 14 - Special compensation 75

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and 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. 76
2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor. 77
3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j). 78
4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13. 79
5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article. 80
6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel. 81

Article 15 - Apportionment between salvors 82

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article. 83
2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each 84

salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

Article 16 - Salvage of persons 85

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject. 86

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment. 87

Article 17 - Services rendered under existing contracts 88

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose. 89

Article 18 - The effect of salvor's misconduct 90

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct. 91

Article 19 - Prohibition of salvage operations 92

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention 93

Chapter IV - Claims and actions 94

Article 20 - Maritime lien 95

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law. 96

2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided. 97

Article 21 - Duty to provide security

98

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

99

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

100

3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

101

Article 22 - Interim payment

102

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

103

2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

104

Article 23 - Limitation of actions

105

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

106

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

107

3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

108

Article 24 - Interest

109

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

110

Article 25 - State-owned cargoes

111

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis

112

for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

Article 26 - Humanitarian cargoes 113

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes. 114

Article 27 - Publication of arbitral awards 115

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases. 116

Chapter V - Final clauses 117

Article 28 - Signature, ratification, acceptance approval and accession 118

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession. 119

2. States may express their consent to be bound by this Convention by: 120

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or 121

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or 122

(c) accession. 123

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General. 124

Article 29 - Entry into force 125

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it. 126

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent. 127

Article 30 - Reservations 128

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, 129

reserve the right not to apply the provisions of this Convention:

- (a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; 130
 - (b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; 131
 - (c) when all interested parties are nationals of that State; 132
 - (d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed. 133
2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval. 134
3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date. 135

Article 31 - Denunciation 136

- 1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State. 137
- 2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General. 138
- 3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General. 139

Article 32 - Revision and amendment 140

- 1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization. 141
- 2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure. 142
- 3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended. 143

Article 33 - Depositary 144

- 1. This convention shall be deposited with the Secretary-General. 145

2. The Secretary-General shall: 146
- (a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Mem- 147
bers of the Organization, of:
- (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or 148
accession together with the date thereof;
- (ii) the date of the entry into force of this Convention; 149
- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the 150
date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;
- (iv) any amendment adopted in conformity with article 32; 151
- (v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Conven- 152
tion;
- (b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this 153
Convention or acceded thereto.
3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be 154
transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for reg-
istration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United
Nations.

Article 34 - Languages 155

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, 156
Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective 157
Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT LONDON this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and 158
eighty-nine.

Document Information (metadata)

Metadata

Document Manifest @

<http://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/sisu_manifest.html>

Dublin Core (DC)

DC tags included with this document are provided here.

Title: IMO, International Convention On Salvage, 1989

Creator: International Maritime Organization (IMO)

Date: 1989

Version Information

Sourcefile: imo.salvage.convention.1989.lm3

Filetype: SiSU text 0.38

Sourcefile Digest, MD5(imo.salvage.convention.1989.sst)= 237e877c30d01345e95d204226843237

Skin_Digest: MD5(skin_lm.rb)= c89d714faa1c8cdbf677592f30bb699c

Generated

Document (metaverse) last generated: Sat Feb 14 09:55:06 -0500 2009

Generated by: SiSU 0.70.5 of 2009w02/7 (2009-01-18)

Ruby version: ruby 1.8.7 (2008-08-11 patchlevel 72) [i486-linux]

Information on this document copy and an unofficial List of Some web related information and sources

"Support Open Standards and Software Libré for the Information Technology Infrastructure" RA

Information on this document copy lexmercatoria.org

Generated by SiSU found at www.jus.uio.no/sisu [SiSU 0.70.5 2009w02/7] www.sisudoc.org. SiSU is software for document structuring, publishing and search (using SiSU: object citation numbering, markup, meta-markup, and system) Copyright © 1997, current 2008 Ralph Amissah, All Rights Reserved. SiSU is released under GPL 3 or later (www.fsf.org/licenses/gpl.html).

W3 since October 3 1993  SiSU 1997, current 2008.
Lex Mercatoria presentations at lexmercatoria.org

IMO, International Convention On Salvage, 1989 **pdf** versions can be found at:

<http://www.jus.uio.no/lm//imo.salvage.convention.1989/portrait.pdf>
<http://www.jus.uio.no/lm//imo.salvage.convention.1989/landscape.pdf>

IMO, International Convention On Salvage, 1989 **html** versions may be found at:

<http://www.jus.uio.no/lm//imo.salvage.convention.1989/toc.html> OR
<http://www.jus.uio.no/lm//imo.salvage.convention.1989/doc.html>

SiSU Manifest of document output and metadata may be found at:

http://www.jus.uio.no/lm//imo.salvage.convention.1989/sisu_manifest.html

Lex Mercatoria found at: lexmercatoria.org

Links that may be of interest at Lex Mercatoria and elsewhere:

Carriage by Sea

(lexmercatoria.org)

<http://www.jus.uio.no/lm//transport.and.carriage.of.goods/sea.html>

Transport

(lexmercatoria.org)

<http://www.jus.uio.no/lm//transport.and.carriage.of.goods/toc.html>

Organizations

(lexmercatoria.org)

<http://www.jus.uio.no/lm//treaties.and.organisations/organizations.html>

Lex Mercatoria home:

lexmercatoria.org