

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1975

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1975

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

**THE
GOLD CLAUSE**

**LA
CLAUSE-OR**

GOLD CLAUSE PROBLEM

The problem of the « gold clause » is well known in maritime law. Actually, it started already with the somewhat loose language of the 1924 Brussels Convention on Bills of Lading (the Hague Rules). Here, it is simply stated that the monetary units referred to in the Convention « mean their gold value » and, further, that the convention countries (other than « pound sterling countries ») are permitted to convert the sum indicated in terms of pound sterling « into terms of their own monetary system in round figures » (art. 9). But the Convention did not say when and did not provide for subsequent changes.

This explains why the figures of unit limitation in fact have become different in the different convention countries. Further, it has been argued that the « gold value » is only relevant when it is necessary to convert 100 pounds sterling into other currencies and that, therefore, there is no general link to gold in art 9 of the Hague Rules (cf Scrutton, *Charterparties and Bills of lading*, London 1974 p. 499). This, in turn, has caused some convention countries only to apply the gold value to the benefit of claimants from countries which accord the same benefit to the nationals of the convention country concerned (the principle of reciprocity) and led to private agreements, such as the Gold Clause Agreement of the British Maritime Law Association (£ 100 gold is thereby substituted by £ 200 sterling money of the United Kingdom).

The switch to the *franc Poincaré* in the 1968 Protocol (the Hague-Visby Rules, art 2) remedies the above-mentioned problems but, unfortunately, as a result of the international monetary crisis, new problems of another character have now arisen.

In 1968, when the central banks of some important countries discontinued their previous measures to stabilize the price of gold sold in private markets, the difference between the « official » and the « market » gold value gradually increased (the ratio becoming even more than 1 to 4). It then became an important and difficult question to decide whether the units expressed in certain quantities of gold ('65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900' = franc Poincaré and « 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900 » = franc Germinal) should represent the « official » or the « market » value. Good arguments could be presented for either solution but using

PROBLEME DE LA CLAUSE-OR (*)

Le problème de la clause-or est bien connu en droit maritime. En fait cela a déjà commencé lors de la rédaction un peu vague de la convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements (les règles de la Haye). Il y est simplement affirmé que les unités monétaires, citées dans la Convention, « s'entendent valeur-or » et, en outre, que les états contractants (autres que les pays dont la monnaie est la livre sterling) sont autorisés à convertir, en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les montants indiqués en livres sterling (art. 9). Mais la Convention n'a pas précisé quant cette conversion doit avoir lieu et n'a rien prévu pour des modifications ultérieures. Ceci explique pourquoi les montants des unités de limitation sont devenus différents dans les différents Etats contractants. En outre, on a argumenté que la « valeur or » ne se rapporte qu'aux cas où il est nécessaire de convertir cent livres sterling en d'autres devises et que, par conséquent, il n'y a pas de véritable rapport avec l'or dans l'article 9 des Règles de la Haye (cfr Scrutton, *Charterparties and Bills of lading*, London 1974, p. 449). Ceci, à son tour, a été la cause de ce que certains Etats contractants appliquent uniquement la valeur or aux demandeurs de pays qui accordent le même avantage aux nationaux d'Etats contractants concernés (principe de réciprocité) et a donné lieu à des arrangements particuliers, comme la clause-or de la British Maritime Law Association (suivant lesquels £ 100 or est remplacé par £ 200 sterling, monnaie du Royaume-Uni).

La transformation (de la clause-or) en *francs Poincaré* dans le Protocole de 1968 (Règles de la Haye-Visby, art. 2) apporte un remède aux difficultés précitées mais, malheureusement, à la suite de la crise monétaire internationale, de nouveaux problèmes, d'une autre espèce, ont surgi maintenant.

En 1968 quand les banques centrales de certains pays importants ont mis fin aux mesures antérieures, prises en vue de stabiliser le prix de l'or dans les marchés privés, la différence entre la valeur officielle de l'or et celle du marché, a graduellement augmenté (le rapport entre les deux dépassant même celui de 1 à 4). Cela devint alors une question importante et difficile de décider si les unités exprimées

(*) Note: La traduction en langue française a été effectuée par les soins de M. Léon Gyselynck, Trésorier de l'Association Belge de Droit Maritime.

ordinary methods of interpretation — referring to the « intention » of the convention countries — courts of law and some legal writers generally favoured the « official » value. This solution has also received authoritative blessing in the 1969 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (art. 5.9) and the recent 1974 Athens Convention on carriage of passengers and their luggage by sea (art. 9.2), the Athens Convention reproduces a similar proposal by the UNCITRAL Working Group in its draft convention on the carriage of goods by sea (art. 6 *in fine*).

Still, further developments have taken place which may lead to the complete abolishment of any « official » gold value. Thus, as a result of the dollar crisis the official gold parity (previously US \$ 42.22 a troy ounce) was suspended. The link of national currencies to gold was further eroded when some major industrial countries ceased to intervene in order to ensure that exchange transactions between their own and foreign currencies would not exceed the agreed intervention margins around the central rate or, in other words, allowed their currencies to float. It then became impossible to regard the central rate as a substitute for the par value for conversion to gold purposes. However, the possibility remains to establish a link to gold through the special drawing rights (SDRs) determined by the International Monetary Fund (IMF), since they are still expressed in terms of gold. Such a solution is far from satisfactory, since it is based upon a fictitious gold value disregarding the « unofficial » exchange rate fluctuations. Be that as it may, there are now clear signs that even this fictitious link to gold will disappear and be replaced by other devices. Thus, the IMF has introduced a new method in establishing the value of SDRs by a weighted average of the more important currencies (the so-called « basket » method). It is probable that this new method will cause the present link between SDRs and gold to disappear entirely. This would make the conversion of gold units into national currencies based upon an « official » price an entirely arbitrary, if not impossible, task. Hence, in the absence of an official gold value, the temptation to resort to the market value of gold might well become irresistible. In order to avoid this undesirable and impractical solution the gold clauses of the present international conventions *had better be replaced by other conversion units as soon as possible*.

In the present situation, the only available method seems to be to use the *SDR rate as such*. The trend clearly seems to go in such a direction. In a note submitted by the UK government to IMCO's legal Committee in connection with the revision of the 1957 International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships (LEG XXVII/2/2, May 19, 1975, a switch to the SDR

en certaines quantités d'or (65.5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin = 1 franc Poincaré et 10/31 de gramme or au titre de 900 millièmes de fin = 1 franc Germinal) représentent la valeur « officielle » de l'or ou celle du « marché ». De bons arguments pouvaient être invoqués pour chacune de ces deux solutions, mais en faisant usage des méthodes usuelles d'interprétation — basées sur l'intention des Etats contractants — des tribunaux et certains auteurs juridiques ont généralement préféré la valeur « officielle ». Cette solution a aussi trouvé une consécration autorisée dans la Convention de 1969 sur la Responsabilité civile pour dommages résultant de la pollution d'huile (art. 5.9) et la récente convention d'Athènes sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages (art. 9.2); la convention d'Athènes reproduit une proposition similaire du Groupe de Travail d'UNCITRAL dans son projet de convention sur le transport des marchandises par mer (art. 6 *in fine*).

Mais des développements ultérieurs sont survenus qui peuvent conduire à l'abolition complète de toute valeur-or « officielle ». C'est ainsi qu'à la suite de la crise du dollar, la parité officielle de l'or (qui était précédemment de \$ US 42.22 pour une once (troy ounce)) a été suspendue. Le lien entre les monnaies nationales et l'or fut encore plus érodé quand quelques uns des plus grands pays industriels cessèrent d'intervenir (sur le marché) pour éviter que des opérations de change entre leur propre monnaie et des devises étrangères ne dépassent les marges d'intervention convenues autour du taux central ou, en d'autres termes, ont laissé flotter leurs monnaies. Il devint alors impossible de considérer le taux central comme un substitut de la parité de valeur en vue de la conversion en or. Néanmoins la possibilité subsiste d'établir un lien avec l'or à travers les droits de tirage spéciaux (SDR) déterminés par le Fonds Monétaire International (IMF) puisque ceux-ci sont encore exprimés en termes d'or.

Pareille solution est loin d'être satisfaisante parce qu'elle est basée sur une valeur or fictive ne tenant pas compte des fluctuations du taux de change « non officiel ». Quoi qu'il en soit, il y a maintenant des signes clairs que même ce lien fictif avec l'or disparaîtra et sera remplacé par d'autres artifices. C'est ainsi que le Fonds Monétaire International a introduit une nouvelle méthode pour établir la valeur des SDR (DTS) par une moyenne balancée des devises les plus importantes (la soi-disant méthode de la corbeille). Il est probable que cette nouvelle méthode aura pour effet de faire disparaître entièrement le lien actuel entre les DTS et l'or. Ceci rendrait la conversion d'unités-or en devises nationales basée sur un prix officiel, une tâche entièrement arbitraire si pas impossible. De là, en l'absence d'une valeur officielle de l'or, la tentation d'avoir recours à la valeur du marché de l'or pourrait bien devenir irrésistible. En vue d'éviter cette solution indésirable et impraticable il vaudrait mieux *remplacer les clauses or des actuelles conventions internationales par d'autres unités de conversion le plus tôt possible.*

rate is suggested. Further, IATA has now decided to use the SDR rate for air fares and it is also used for the determination of Suez canal dues.

The CMI, already in March 1973, referred this important question to a study under the chairmanship of Baron van der Feltz, Netherlands, and an exchange of views has also taken place with UNIDROIT where a valuable study was published in 1973 by Mr Italo Arcari (Etudes LVII Doc. 1/Rev. U.D.P. 1973). The National Associations of the CMI have been requested to submit their views. While some favour the attitude of « wait and see », others propose immediate action. The speed at which matters develop in international banking very clearly requires something to be done *now* in order to avoid the inevitable confusion resulting from the final disappearance of an official value of gold.

Basically, there are two alternatives available to replace the present gold units of various international conventions by some other unit. One would be to change the relevant provisions of all these conventions, the other to elaborate an « over-riding » convention. Whatever alternative is chosen, it is now an important task for the CMI to draft and suggest the proper formula to the international maritime community.

Jan Ramberg
Chief Legal Officer
of the CMI

Dans la situation actuelle de seule méthode disponible paraît être l'usage du cours des DTS en tant quel tel. La tendance semble clairement aller dans cette direction. Dans une note soumise par le gouvernement du Royaume Uni au comité juridique de l'IMCO en rapport avec la révision de la convention internationale de 1957, relative à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (LEG XXVII/2/2 19 mai 1905), un recours à l'emploi des DTS est suggéré. En outre, l'IATA a maintenant décidé de se référer, pour les tarifs aériens, aux DTS et ceux-ci sont également employés pour la détermination des redevances du Canal de Suez.

Le CMI, déjà en mars 1973, a soumis cette question importante à un groupe d'étude sous la présidence du Baron van der Feltz, Pays-Bas, et un échange de vues a aussi eu lieu avec UNIDROIT où une étude de valeur fut publiée en 1973 par M. Italo Arcari (Etudes LVII Doc. 1/Rev. U.D.P. 1973). Les associations nationales de la CMI ont été invitées à soumettre leurs vues à ce sujet. Tandis que certaines préconisent une attitude expectative de « wait and see », d'autres proposent une action immédiate.

La rapidité avec laquelle les choses évoluent dans le domaine financier international exige très clairement que quelque chose soit fait *maintenant* en vue d'éviter la confusion inévitable qui résultera de la disparition finale d'une valeur officielle de l'or.

Fondamentalement on a le choix entre deux alternatives pour remplacer les unités-or de différentes conventions internationales par une autre unité. La première serait de réviser les dispositions relevantes de chacune de ces conventions, la seconde de rédiger une convention nouvelle « chapeautant » ces dispositions. Quelle que soit l'alternative choisie, le CMI se trouve maintenant devant la tâche importante de rédiger la formule qui convient et de la suggérer à la communauté maritime internationale.

Jan Ramberg

Conseiller Juridique Principal
du CMI

LIABILITY AND INSURANCE

*Report by the Joint CMI/ICC
Working Group on Liability and Insurance*

RESPONSABILITE ET ASSURANCE

*Rapport du Groupe de travail combiné CMI/CCI
sur la responsabilité et l'assurance*

REPORT
BY THE JOINT CMI/ICC WORKING GROUP
ON LIABILITY AND INSURANCE

1. Introduction

The above Working Group was set up by the CMI and the ICC in 1974 for the purpose of undertaking a statistical study on the possible effects of changes in the carrier's liability systems on « risk » costs (see ICC Doc 301/261, 18 March 1974). The Working Group was instructed initially to deal with maritime transport only.

Professor Jan Ramberg, Chief Legal Officer of the CMI, was elected as chairman and the following experts have participated in the meetings of the Working Group :

Messrs. K. Schalling and J.C. Macé (IUMI),
Mr. Descours (Shippers),
Mr. C.W. Rees (ICC),
Mr. G.B. Brunn (Deutscher Transport Versicherungs-Verband e.v.),
Mr. R.M.F. Duffy (ICS),
Mr. N.M. Hudson (Institute of London Underwriters),
Miss Claire Legendre (Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes).

The Working Group has met on 12 March 1974 and 8 October 1975 at the ICC Headquarters in Paris.

At the meeting on 12 March 1974 it was decided that the study, as a first step, should be limited to an appreciation of the effect of the deletion of the sea carrier's particular defences of error in navigation and management of the ship and fire. Since, subsequently, the final draft of the UNCITRAL Working Group on International Shipping Legislation has appeared, the study has been focused on the new liability provision contained therein (art. 5), whereby the deletion of the said defences is suggested but with a modified burden of proof-rule to the benefit of the carrier with respect to damages caused by fire.

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL COMBINÉ CMI/CCI SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'ASSURANCE (*)

1. Introduction

Le Groupe de travail mentionné ci-dessus a été constitué en 1974 par le CMI et le CCI avec l'objet d'entreprendre une étude statistique des effets sur les dépenses « risque » pouvant résulter des modifications dans le système de la responsabilité du transporteur (voir le Doc. CCI 301/261, 18 mars 1974). Le Groupe de travail avait été chargé initialement de ne traiter que du transport maritime.

Le Professeur Jan Ramberg, Conseiller Juridique Principal du CMI, a été nommé président, les experts ci-après ayant pris part aux réunions du Groupe de travail :

MM. K. Schalling et J. C. Macé (IUMI),
M. Descours (Chargeurs),
M. C. W. Rees (CCI),
M. G.B. Brunn (Deutscher Transport Versicherungs-Verband e.v.),
M. R.M.F. Duffy (CIMM),
M. N.M. Hudson (Institute of London Underwriters),
Mlle. Claire Legendre (Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes).

Le Groupe de Travail s'est réuni les 12 mars 1974 et 8 octobre 1975 au siège de la CCI à Paris.

A la réunion tenue le 12 mars 1974, il fut décidé que l'étude serait limitée, en premier lieu, à une estimation de l'effet qu'entraînerait la suppression des exonérations particulières du transporteur maritime pour erreurs de navigation, d'administration du navire et d'incendie. Depuis que, par la suite, le projet final du Groupe de travail de CNUDCI pour la législation internationale maritime a paru, l'étude a été consacrée à la nouvelle disposition concernant la responsabilité y publiée (art. 5), d'après laquelle on suggère la suppression des exonérations en question, mais avec une règle modifiée du fardeau de la preuve à l'avantage du transporteur pour les dommages résultant d'un incendie.

(*) Note: La traduction en langue française a été effectuée par le Secrétariat (C.A.P.) du C.M.I.

2. Statistical information

It has been suggested — i.a. in the CMI 1974 Hamburg Hague Rules Recommendations where the *retention* of the defences of error in navigation (but not including the « management of the ship »-defence) and fire is proposed — that such a changed risk distribution between carrier and cargo owner would lead to a *higher total* of « risk » costs. It is expected that the carrier's premiums for Protection and Indemnity (P & I) insurance will go up but that the premiums for cargo insurance will not be reduced to a corresponding degree. This is primarily due to the fact that the *net* amount recovered by cargo interests never equals the *gross* amount paid out by carriers and their insurers. The difference between the gross and the net comprises overhead expenses and external costs for lawyer's fees, arbitrators, etc on both sides.

The Working Group has requested P & I- and cargo insurers to substantiate the above assumption with statistical data but has received the answer that it is impossible to provide true statistical information based on an entirely hypothetical situation. It is not until settlements of the claims have been made on the basis of a new liability rule that one could substantiate by true statistical information that the change would lead to a higher total of insurance costs. However, the information had been received from various quarters that the amount paid by cargo insurers for so-called FPA risks (that is risks primarily connected with collisions, strandings and fire, as well as general average which frequently results therefrom) amounted to about 1/5 of the *total* amount paid for all risks. This means that a deletion of the carrier's defences of error in navigation and fire most certainly would shift the risk on to the carrier to a considerable extent and also lessen the motivation for the cargo owner to cover himself by cargo insurance for FPA risks.

3. The optimal liability rule

The Working Group, at this stage, did not wish to enlarge on the general question how a liability rule in the law of carriage of goods should be designed in order to produce the best result from an economical view-point. However, with respect to the proposed deletion of the defences of error in navigation and fire the Working Group wishes to make the following statements :

3.1. Reasonableness

The question of *reasonableness* is wholly irrelevant, since it is easy to translate an increase of the risk into a cost factor. Ultimately

2. Renseignements statistiques

Il a été suggéré — entre autres, dans les recommandations sur les Règles de La Haye du CMI à Hambourg 1974, où la *réduction* des exonérations pour erreurs de navigation (mais sans y inclure l'exonération « l'administration du navire ») et d'incendie est proposée — qu'un tel changement apporté à la répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire de la cargaison entraînerait un *montant plus élevé* des dépenses « risques ». Il faut s'attendre à ce que les primes des assurances Protection et Indemnité (P & I) du transporteur augmentent mais que les primes des assurances sur faculté ne seront pas réduites dans les mêmes proportions. Ceci est dû primitivement au fait que le montant *net* bonifié par les assurances sur faculté ne correspond jamais au montant *brut* déboursé par les transporteurs et leurs assureurs. La différence entre les montants brut et net comprend des frais généraux et des frais extrinsèques pour honoraires de juristes, d'arbitres, etc., des deux cotés.

Le Groupe de travail a demandé aux assureurs P & I et sur faculté de bien vouloir justifier cette présomption avec des données statistiques mais on lui a répondu qu'il est impossible de fournir des renseignements statistiques exacts qui ne seraient basés que sur une situation purement hypothétique. Ce n'est que lorsque l'on aura réglé les créances sur base d'une nouvelle règle de responsabilité que l'on pourrait justifier par des renseignements statistiques exacts que la modification aboutirait à une majoration du coût de l'assurance. Toutefois, des renseignements ont été reçus de différentes sources suivant lesquels le montant perçu par les assureurs sur faculté pour les prétendus risques FPA (c. à d. les risques ayant primitivement rapport avec les collisions, les échouements et les incendies, ainsi qu'avec l'avarie commune qui en résulte fréquemment), s'élèverait à environ 1/5 du montant *total* versé pour tous les risques. C'est dire que la suppression des exonérations du transporteur pour erreurs de navigation et d'incendie rejeterait indéniablement et dans une vaste mesure le risque sur le transporteur et diminuerait également le mobile du propriétaire de la cargaison devant se couvrir par une assurance sur faculté pour les risques FPA.

3. La règle de responsabilité optimale

A ce stade, le groupe de travail ne voulut pas s'étendre sur la question générale de la façon dont une règle de responsabilité pour la loi du transport de marchandises devrait être conçue afin d'obtenir les meilleurs résultats au point de vue économique. Toutefois, en ce qui concerne la suppression proposée des exonérations pour erreurs de navigation et d'incendie, le Groupe de travail désire faire les déclarations suivantes :

3.1. *Modération*

La question de *modération* est tout à fait incongrue, étant donné qu'il est facile d'exprimer une augmentation du risque en un facteur « dépense ». En fin de compte, le propriétaire de la cargaison aurait à

the cargo owner — directly or indirectly — would have to pay for the cost increase following from an increase of the carrier's liability.

3.2. *Loss prevention*

It is not expected that the proposed change would have any « *disciplinary* » effect so as to lead to a reduction of loss of or damage to cargo, since errors in navigation and fire inevitably will engage the carrier's own property which would be quite a sufficient deterrent.

3.3. *Harmonization of the law of carriage of goods*

The deletion of the defences of error in navigation and fire would lead to a better harmonization of the law of carriage of goods by sea with other branches of transport law. Such a simplification would be of particular value in situations where the carrier undertakes to transport goods with different modes of transport. However, it is difficult to assess what economic advantages could follow from such a simplification.

3.4. *Coverage of the risk for loss of or damage to goods by carrier's liability or by cargo insurance?*

There is definitely an international consensus that the risk for loss of or damage to goods should, at least primarily, be covered by cargo insurance. By no means should a cargo owner be forced by mandatory legislation to buy himself protection for such risk from the carrier only. A cargo owner, who wishes to protect himself by an « *insured bill of lading* » offered to him by the carrier, should of course have the opportunity to do so but he should not — directly or indirectly — be forced to use this as the only way to get the desired protection. This is also observed in the recent study by UNCTAD on marine cargo insurance (9 May 1975 TD/D/C.3/120) where it is particularly stressed that the developing countries should have a greater control of the insurance of such risks than they have had so far.

3.5. *Is there a need for protecting cargo insurers' recourse actions by mandatory legislation?*

The Working Group did not wish to make any general statement as to the desirable scope of mandatory carrier's liability legislation but emphasized the danger that an increase of recourse actions may well lead to increased total « *risk* » costs to the detriment of cargo interests. Forthcoming international conventions on the law of carriage of goods should be drafted in such a manner so as to avoid the « *dual* » coverage through the carrier's liability and his insurance as

payer — directement ou indirectement — l'augmentation des frais suite à l'augmentation de la responsabilité du transporteur.

3.2. *Précautions contre la perte*

Il ne faut pas s'attendre à ce que le changement proposé ait un *effet « disciplinaire »* pouvant aboutir à une réduction des pertes ou dommages subis par la cargaison, étant donné que les erreurs de navigation et d'incendie engageront inévitablement les biens personnels du transporteur, ce qui serait certainement un élément dissuasif suffisant.

3.3. *Harmonisation de la loi du transport des marchandises*

La suppression des exonérations pour erreurs de navigation et d'incendie aboutirait à une meilleure harmonisation de la loi du transport maritime des marchandises et des autres branches de la loi du transport. Une simplification de ce genre aurait une valeur déterminée dans les situations où le transporteur assure le transport de marchandises par différents modes de transport. Toutefois, il est difficile d'évaluer les avantages *économiques* pouvant naître d'une telle simplification.

3.4. *Les risques de pertes ou dommages subis par la cargaison doivent-ils être couverts par la responsabilité du transporteur ou par assurance sur faculté ?*

Il existe assurément une unanimité internationale pour que les risques de pertes ou dommages subis par la cargaison soient, tout au moins primitivement, couverts par assurance sur faculté. En aucune manière doit-on contraindre, par une législation d'ordre public, le propriétaire de la cargaison à acquérir une protection pour un tel risque uniquement du transporteur. Un propriétaire de cargaison, désirant se protéger au moyen d'un « *connaissance assuré* » qui lui aura été offert par le transporteur, doit, évidemment, être libre de choisir ce moyen s'il le désire, mais il ne doit pas être astreint — directement ou indirectement — à utiliser ce moyen comme étant le seul à lui procurer la protection souhaitée. On observe la même chose dans la récente étude par UNCTAD sur les assurances sur faculté (9 mai 1975 TD/B/C.3/120) où l'on insiste particulièrement pour que les pays en voie de développement aient un contrôle plus efficace de l'assurance pour ces risques que celui qu'ils ont eu jusqu'à présent.

3.5. *Le besoin de protéger les actions récursoires des assureurs sur faculté par une législation d'ordre public existe-t-il ?*

Le Groupe de travail préféra ne pas faire de déclaration d'ordre général en ce qui concerne le champ d'application souhaité visant la législation de la responsabilité d'ordre public, mais il mit l'accent sur le danger d'une augmentation des actions récursoires qui, vraisemblablement, provoquerait des frais de « *risque* » au détriment des intérêts de la cargaison. Les prochaines conventions internationales sur la loi du transport des marchandises devraient être rédigées de façon à ce

well through the cargo owner's own insurance. Technically, this may be achieved by permitting the cargo owner to *lessen* the carrier's liability in cases where he is protected by cargo insurance.

3. 6. *Does the proposed deletion of the carrier's defences promote the trend towards a « full carrier's liability » ?*

Inevitably, the additional burden placed on sea carriers by the suggested change of the liability would give new arguments to those who profess a system of a « full carrier's liability ». As long as such an extended liability is *optional* for the cargo owner it may be acceptable but the Working Group can see no advantage for the cargo owner if he were to be *forced* into a system by way of mandatory legislation increasing the present risk of the carrier and thereby inducing him to take on the additional risks up to the level of a « full carrier's liability ».

3.7. *International uniformity of the law of carriage of goods by sea*

The Working Group wishes to stress the danger of a destruction of the present international uniformity of the law of carriage of goods by sea which has been achieved by the 1924 Brussels Bill of Lading Convention (The Hague Rules). By all means, it has to be avoided that some States ratify a new convention while other States refrain from doing so. This would lead to endless complications, disputes as to the applicable law and jurisdiction and to a kind of « forum shopping », whereby claimants would try to select a place for the institution of legal proceedings where they believe that their interests are best preserved. This would be detrimental to all. The Working Group therefore considers that the suggested change of the risk distribution should *not* be accepted unless there is an adequate guarantee that a new convention containing such a new liability rule will be accepted at least to the same extent as the present Hague Rules.

On behalf to the Working Group
Jan Ramberg
Paris, 8 October 1975

qu'elles évitent la convention « jumelée » par l'intermédiaire de la responsabilité du transporteur et de son assurance, ainsi que la propre assurance du propriétaire de la cargaison. En termes techniques, on peut y aboutir en autorisant le propriétaire à *réduire* la responsabilité du transporteur dans les cas où il est couvert par une assurance sur faculté.

3.6. *La suppression proposée des exonérations du transporteur encourage-t-elle la tendance à une « responsabilité totale du transporteur ? »*

Inévitablement, le fardeau supplémentaire, retombant sur le transporteur maritime en raison du changement suggéré dans la responsabilité, offrirait de nouveaux arguments à ceux qui professent le système de la « responsabilité totale du transporteur ». Tant qu'une telle responsabilité prorogée est *facultative* pour le propriétaire de la cargaison, elle peut être acceptable, mais le Groupe de travail ne voit aucun avantage pour le propriétaire de la cargaison s'il se trouvait *forcé* d'accepter un tel système à cause d'une législation d'ordre public augmentant les risques actuels du transporteur et, de ce fait, l'incitant à prendre des risques supplémentaires jusqu'au niveau de la « responsabilité totale du transporteur ».

3.7. *Uniformité internationale de la loi du transport maritime des marchandises.*

Le Groupe de travail désire mettre l'accent sur le danger qu'il y a à détruire l'uniformité internationale actuelle de la loi du transport maritime des marchandises, obtenue grâce à la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements (Les Règles de La Haye). Il faut, par tous les moyens, éviter que certains Etats ratifient une nouvelle convention, alors que d'autres Etats s'en abstiennent. Ceci mènerait à des complications interminables, des discussions quant à la loi et la juridiction à appliquer, et à une sorte de « forum shopping » (commerce de tribunaux) sur quoi le demandeur s'efforcerait de choisir l'endroit pour intenter une action en justice où il aurait les meilleures chances de sauvegarder ses intérêts. Cela serait nuisible à tout le monde. Le Groupe de travail considère donc que la suggestion d'un changement dans la distribution du risque ne devrait *pas* être acceptée, à moins qu'il soit adéquatement garanti qu'une nouvelle convention, renfermant une telle nouvelle règle de responsabilité, serait acceptée dans, au moins, les mêmes proportions que les Règles de La Haye actuelles.

Pour le Groupe de Travail
Jan Ramberg
Paris, le 8 octobre 1975

**CONVENTION RELATING TO CIVIL
LIABILITY IN THE FIELD OF MARITIME
CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIAL**

**CONVENTION RELATIVE A LA RESPONSABILITE
CIVILE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT
MARITIME DE MATIERES NUCLEAIRES**

The Convention relating to the Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material has entered into force on July 15, 1975. Here follows the text of the circular letter of IMCO dated April 24, 1975 (Ref. : A1/K/2.03) and the text of the Convention.

**Deposit of an Instrument of Ratification
by the Government of Norway**

The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has the honour to refer to the Convention relating to Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material, done at Brussels on 17 December 1971, and to state that an Instrument of Ratification was deposited by the Government of the Kingdom of Norway on 16 April 1975.

Article 6 ⁽¹⁾ provides that the Convention « shall enter into force on the ninetieth day following the date on which five States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization ».

The Convention will accordingly enter into force on 15 July 1975.

A list of the five Governments of States which have implemented Article 5 appears hereunder.

**CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY
IN THE FIELD OF MARITIME CARRIAGE
OF NUCLEAR MATERIAL**

States which have implemented Article 5

	<i>Date of deposit of instrument</i>
France (ratification)	2 February 1973
Spain (accession)	21 May 1974
Denmark (ratification) ¹	4 September 1974
Sweden (ratification)	22 November 1974
Norway (ratification)	16 April 1975

⁽¹⁾ Subject to a reservation.

La Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, est entrée en vigueur le 15 juillet 1975.

Ci-après sont reproduits la circulaire de l'OMCI du 24 avril 1975 (référence AI/K/2.03) et le texte de la Convention.

**Dépôt de l'Instrument de Ratification
par le Gouvernement de Norvège**

Le Secrétaire Général de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime a l'honneur de se référer à la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971 et déclare que l'instrument de ratification du Gouvernement du Royaume de Norvège a été déposé le 16 avril 1975.

L'Article 6 (1) prévoit que la Convention « entrera en vigueur le quatre-ving dixième jour après la date à laquelle cinq Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit/ou déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire Général de l'Organisation ».

La Convention entrera dès lors en vigueur le 15 juillet 1975.

Une liste des cinq Gouvernements des Etats qui ont rendu effectif l'Article 5 est reproduite ci-après :

**CONVENTION RELATIVE A LA RESPONSABILITE
CIVILE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT
MARITIME DE MATIERES NUCLEAIRES**

Etats qui ont rendu effectif l'Article 5

	<i>Date du dépôt de l'Instrument</i>
France (ratification)	2 février 1973
Espagne (adhésion)	21 mai 1974
Danemark (ratification) ¹	4 septembre 1974
Suède (ratification)	22 novembre 1974
Norvège (ratification)	16 avril 1975

⁽¹⁾ Sujet à une réserve.

CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY
IN THE FIELD OF MARITIME CARRIAGE
OF NUCLEAR MATERIAL

The High Contracting Parties,

Considering that the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and its Additional Protocol of 28 January 1964 (hereinafter referred to as "the Paris Convention") and the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage (hereinafter referred to as "the Vienna Convention") provide that, in the case of damage caused by a nuclear incident occurring in the course of maritime carriage of nuclear material covered by such Conventions, the operator of a nuclear installation is the person liable for such damage,

Considering that similar provisions exist in the national law in force in certain States,

Considering that the application of any preceding international Convention in the field of maritime transport in however maintained,

Desirous of ensuring that the operator of a nuclear installation will be exclusively liable for damage caused by a nuclear incident occurring in the course of maritime carriage of nuclear material,

Have agreed as follows :

Article 1

Any person who by virtue of an international convention or national law applicable in the field of maritime transport might be held liable for damage caused by a nuclear incident shall be exonerated from such liability :

a) if the operator of nuclear installation is liable for such damage under either the Paris or the Vienna Convention, or

b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Convention.

CONVENTION RELATIVE A LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME DE MATIERES NUCLEAIRES

Les Hautes Parties Contractantes,

Considérant que la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960 et son Protocole Additionnel du 28 janvier 1964 (dénommée ci-après « Convention de Paris ») et que la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963 (dénommée ci-après « Convention de Vienne »), prévoient qu'en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires couvert par ces Conventions, l'exploitant d'une installation nucléaire est la personne responsable de ce dommage,

Considérant que des dispositions semblables existent dans les lois nationales en vigueur dans certains Etats,

Considérant que l'application de toute convention internationale antérieure dans le domaine du transport maritime est toutefois maintenue,

Désireuses de faire en sorte que l'exploitant d'une installation nucléaire soit responsable à l'exclusion de toute autre personne en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires.

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime, est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité.

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Article 2

1. The exoneration provided for in Article 1 shall also apply in respect of damage caused by a nuclear incident :

a) to the nuclear installation itself or to any property on the site of that installation which is used or to be used in connexion with that installation, or

b) to the means of transport upon which the nuclear material involved was at the time of the nuclear incident,

for which the operator of the nuclear installation is not liable because his liability for such damage has been excluded pursuant to the provisions of either the Paris or the Vienna Convention, or, in cases referred to in Article 1(b), by equivalent provisions of the national law referred to therein.

2. The provisions of paragraph 1 shall not, however, affect the liability of any individual who has caused the damage by an act or omission done with intent to cause damage.

Article 3

No provision of the present Convention shall affect the liability of the operator of a nuclear ship in respect of damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of or radioactive products or waste produced in such ship.

Article 4

The present Convention shall supersede any international Conventions in the field of maritime transport which, at the date on which the present Convention is opened for signature, are in force or open for signature, ratification or accession but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of the Contracting Parties to the present Convention to non-Contracting States arising under such international Conventions.

Article 5

1. The present Convention shall be opened for signature in Brussels and shall remain open for signature in London at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") until 31 December 1972 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the present Convention by :

Article 2

1. L'exonération prévue à l'article premier s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire :

a) à l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle,

b) au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire, dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article premier, alinéa b), par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

Article 3

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

Article 4

La présente Convention l'emporte sur les Conventions internationales dans le domaine des transports maritimes qui, à la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Parties contractantes à la présente Convention envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions internationales.

Article 5

1. La présente Convention est ouverte à la signature à Bruxelles et reste ouverte à la signature à Londres au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») jusqu'au 31 décembre 1972 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article 6

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which five States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.
2. For any State which subsequently signs the present Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 7

1. The present Convention may be denounced by any Contracting Party to it at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by a notification in writing delivered to the Secretary-General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.
4. Notwithstanding a denunciation by a Contracting Party pursuant to this Article the provisions of the present Convention shall continue to apply to any damage caused by a nuclear incident occurring before the denunciation takes effect.

Article 8

1. The United Nations where it is the administering authority for a territory, or any Contracting Party to the present Convention responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article 6

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle cinq Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Article 7

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cette notification.

4. Nonobstant une dénonciation effectuée par une Partie contractante conformément au présent article, les dispositions de la présente Convention restent applicables pour tout dommage causé par un accident nucléaire survenu avant que cette dénonciation ne prenne effet.

Article 8

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante à la présente Convention qui assume la responsabilité des relations internationales d'un territoire, peut, à tout moment, par notification écrite

Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Contracting Party which had made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article 9

1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting Parties to the present Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

Article 10

A Contracting Party may make reservations corresponding to those which it has validly made to the Paris or Vienna Convention. A reservation may be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession.

Article 11

1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall :

- a) inform all States which have signed or acceded to the present Convention of :
 - i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - ii) any reservation made in conformity with the present Convention;
 - iii) the date of entry into force of the present Convention;

adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître que cette extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui y serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou toute Partie contractante ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment, après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article 9

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties contractantes.

Article 10

Une Partie contractante pourra formuler des réserves correspondant à celles qu'elle aura valablement formulées à la Convention de Paris ou à la Convention de Vienne. Les réserves pourront être faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

Article 11

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation

- a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :
 - i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus,
 - ii) des réserves faites conformément à la présente Convention,
 - iii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention,

- iv) any denunciation of the present Convention and the date on which it takes effect;
 - v) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article 8 and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;
- b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which have acceded to the present Convention.
3. As soon as the present Convention comes into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 12

The present Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretariat of the Organization and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this seventeenth day of December 1971.

* Signatures omitted.

- iv) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet,
 - v) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin,
- b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 12

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont préparées par le Secrétariat de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, (*) dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles le dix-sept décembre 1971.

(*) La liste des signataires n'est pas reproduite.

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

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

INSTRUMENT OF ACCESSION OF LEBANON

In a communication dated September 12th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 19th 1975 the instrument of accession of Lebanon was deposited with the Belgian Government in respect of the following International Acts :

1. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE LIMITATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO

BILLS OF LADING

AND PROTOCOL OF SIGNATURE,
SIGNED AT BRUSSELS ON AUGUST 25th 1924

AND

2. PROTOCOL TO AMEND THIS CONVENTION, SIGNED AT BRUSSELS ON FEBRUARY 23rd 1968

In accordance with the provisions in Article 14, the Convention at 1. shall, as regards Lebanon, come into force on January 19th 1975.

The Protocol at 2. has not yet come into force, the conditions required in Article 13 not having been fulfilled (*).

(*) At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>State</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Singapore		April 25th 1972
Norway	March 19th 1974	
Syrian Arab. Republ.		August 1st 1974
Sweden	December 9th 1974	
Lebanon		July 19th 1975

INSTRUMENT D'ADHESION DU LIBAN

Suivant une communication datée du 12 septembre 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 19 juillet 1975 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument d'adhésion du Liban concernant les actes internationaux suivants :

1. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE

CONNAISSEMENT

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE,
SIGNES A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924

ET

2. PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE CETTE CONVENTION, SIGNE A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968

Conformément aux dispositions de son article 14, la Convention sub. 1 entrera en vigueur à l'égard du Liban le 19 janvier 1976.

Le Protocole repris sub. 2 n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 13 n'étant pas remplies (*).

(*) A l'heure actuelle, le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Singapour		25 avril 1972
Norvège	19 mars 1974	
Rép. Arabe Syrienne		1er août 1974
Suède	9 décembre 1974	
Liban		19 juillet 1975

INSTRUMENT OF ACCESSION OF THE SULTANATE OF OMAN

In a communication dated September 12th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on August 21st 1975 the instrument of accession of the Sultanate of Oman was deposited with the Belgian Government in respect of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA

AND OPTIONAL PROTOCOL, SIGNED AT BRUSSELS
ON SEPTEMBER 23RD 1910.

In accordance with Article 17, the Convention shall, as regards the Sultanate of Oman, become effective on October 1st 1975.

Note: The following statement is contained in the instrument of accession (translation): « It is understood that accession to this Convention by the Sultanate of Oman does not in any way imply the recognition of Israël by the Government of the Sultanate of Oman, and that furthermore, no treaty relations will arise between the Sultanate of Oman and Israël by virtue of this action by the Government of the Sultanate of Oman ».

INSTRUMENT D'ADHESION DU SULTANAT D'OMAN

Suivant une communication datée du 12 septembre 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 21 août 1975 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument d'adhésion du Sultanat d'Oman à la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE

D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNES A BRUXELLES
LE 23 SEPTEMBRE 1910.

Conformément à son article 17, la Convention sortira ses effets à l'égard du Sultanat d'Oman le 1er octobre 1975.

Note : La déclaration suivante est reprise dans l'instrument d'adhésion (traduction) : « Il est entendu que l'adhésion du Sultanat d'Oman à la présente Convention n'implique nullement la reconnaissance d'Israël par le Gouvernement du Sultanat d'Oman et qu'en outre, cette initiative prise par le Gouvernement du Sultanat d'Oman n'entraînera aucune relation contractuelle entre le Sultanat d'Oman et Israël ».

RATIFICATION BY SWEDEN

In a communication dated November 27th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on November 13th 1975 the instruments of ratification of Sweden were deposited with the Belgian Government in respect of the following International Acts :

1. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF

VESSELS UNDER CONSTRUCTION

SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27TH 1967.

2. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO

MARITIME LIENS AND MORTGAGES

SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27TH 1967.

The Convention at 1. has not yet come into force, the conditions required in Article 15, 1°, not having been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>State</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Yugoslavia	May 3rd 1971	
Greece	July 12th 1974	
Syrian Arab Rep.		August 1st 1974
Norway	May 13th 1975	
Sweden	November 13th 1975	

RATIFICATION PAR LA SUEDE

Suivant une communication datée du 27 novembre 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 13 novembre 1975 ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments de ratification de la Suède concernant les actes internationaux suivants :

1. CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A L'INSCRIPTION DES DROITS RELATIFS AUX

NAVIRES EN CONSTRUCTION

FAITE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967.

2. CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

FAITE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967.

La Convention reprise à sub. 1 n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 15, 1°, n'étant pas remplies.

A l'heure actuelle, le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Yougoslavie	3 mai 1971	
Grèce	12 juillet 1974	
Rép. Arabe Syrienne		1er août 1974
Norvège	13 mai 1975	
Suède	13 novembre 1975	

The ratification of the Convention at 2. is accompanied by the following reservations :

« In accordance with Article 14, Sweden makes the following reservations :

1. to put the present Convention into force by inserting in its national legislation the provisions of the Convention following a form appropriate to such legislation.

2. to apply the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on October 10th 1957 ».

This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 19,1, not having been fulfilled.

At the present time, the list of ratifications and accessions reads as follows :

<i>State</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited</i>
Syrian Arab Rep.		August 1st 1974
Norway	May 13th 1975	
Sweden	November 13th 1975	

La ratification de la Convention reprise à sub. 2 est accompagnée des réserves suivantes :

« Conformément à l'article 14, la Suède fait les réserves suivantes :

1. de mettre la présente Convention en vigueur en incluant les dispositions de la Convention dans sa législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation;

2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 ».

Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 19, 1, n'étant pas remplies.

A l'heure actuelle, le tableau des ratifications et adhésions s'établit comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion</i>
Rép. Arabe Syrienne		1er août 1974
Norvège	13 mai 1975	
Suède	13 novembre 1975	

INDEX

DOCUMENTATION CMI 1975 - III

1. The Gold Clause Problem by Jan Ramberg, Chief Legal Officer of the CMI 174
Le Problème « Clause Or » par Jan Ramberg, Conseiller Juridique Principal du CMI 175
2. Report by the joint CMI/ICC Working Group on Liability and Insurance, by Jan Ramberg, Chief Legal Officer of the CMI 182
Rapport du Groupe de Travail CMI/CCI concernant la responsabilité et l'Assurance, par Jan Ramberg, Conseiller Juridique Principal du CMI 183
3. Convention relating to Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material 192
States which have implemented Article 5 of above mentioned Convention — I M C O
Convention relative à la Responsabilité Civile dans le domaine du Transport Maritime de matières Nucléaires
Liste des Etats qui ont rendu effectif l'Article 5 de la Convention mentionnée ci-dessus — O M C I 193
4. Rider to the Statement of the Ratifications of and Accessions of the International Maritime Law Conventions 206
Ajoute à l'Etat des Ratifications et Adhésions des Conventions Internationales de Droit Maritime 207

C.M.I. DOCUMENTATION

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerp, Belgium.

DOCUMENTATION C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, C/o Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.