

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1976

IV

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1

STUDY CONCERNING THE ACTUAL ACTIVITIES IN RESPECT OF MARITIME LAW OF THE C.M.I. AND OTHER INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

ETUDE RELATIVE AUX ACTIVITES EN RAPPORT AU DROIT MARITIME DU C.M.I. ET AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

STUDY CONCERNING THE ACTUAL ACTIVITIES
IN RESPECT OF MARITIME LAW OF THE C.M.I.
AND OTHER INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

*prepared by Dott. Boi and Dott. Mangaza,
of the University of Genoa **

I. WORK IN PROGRESS IN THE C.M.I.

- 1) Combined Transport;
- 2) Oil Rigs;
- 3) Hovercrafts;
- 4) Collision;
- 5) Limitation;
- 6) Gold Clause;
- 7) Shipbuilding Contracts;
- 8) Arbitration;
- 9) International Status of Ships in Foreign Ports.

II. WORK IN PROGRESS WITHIN OTHER
INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

- 1) UNCTAD/UNCITRAL
 - i) Draft convention on carriage of goods by sea;
 - ii) Code of Conduct for Liner Conferences;
 - iii) Charter Parties;
 - iv) Marine Insurance;
 - v) General Average;
 - vi) Multi-modal Transport.
- 2) IMCO
- 3) The United Nations Economic Commission for Europe
- 4) The United Nations Economic Commission for Latin America
- 5) The Commission of the European Committees
- 6) UNIDROIT

* *Editor's note* : This study ceased according to the situation such as it appeared
in September 1976.

ETUDE RELATIVE AUX ACTIVITES EN RAPPORT
AU DROIT MARITIME DU C.M.I.
ET AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

*préparé par Dott. Boi et Dott. Mangaza
de l'Université de Gênes **

I. TRAVAUX EN COURS AU SEIN DU C.M.I.

1. Transport Combiné;
2. Plateformes de forage;
3. Aéroglisseurs;
4. Abordage;
5. Limitation;
6. Clause Or;
7. Contrat de Construction de Navires de Mer;
8. Arbitrage;
9. Statut International des Navires dans les ports Etrangers.

**II. TRAVAUX EN COURS AU SEIN D'AUTRES
ORGANISATIONS INTERNATIONALES**

1. CNUCED/CNUDCI
 - (i) Projet de convention en matière de Transport de Marchandises par Mer;
 - (ii) Code de conduite des Conférences de lignes régulières;
 - (iii) Charte-parties;
 - (iv) Assurance Maritime;
 - (v) Avarie Commune;
 - (vi) Transport multimodal.
2. OMCI
3. Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
4. Commission Economique des Nations Unies pour l'Amérique Latine
5. Commission des Communautés Européennes
6. UNIDROIT

* *Note de l'Editeur :* Cette étude s'arrête à la situation telle qu'elle se présentait au mois de septembre 1976.

I. — WORK WITHIN THE C.M.I.

1. *Combined Transport*

The problem of combined transport has been discussed for a long time in different organizations at international level.

At its XXVII Conference (New York 1965) the CMI decided to include the Combined Transport subject on its agenda.

The results of these renewed studies were three different draft projects issued in 1967, the last one being the so-called Genoa draft (uniform liability system based on fault, CTO).

In April 1969, at its Tokyo Conference, the CMI approved the so-called Tokyo Rules, based on the so-called network system.

In the meantime the United Nations Economic Commission for Europe charged UNIDROIT, which had already taken initiatives in this field, to prepare a draft project.

The problem was discussed in a round table which took place in Rome, in January 1970, with the participation of both lawyers and commercial operators. This led to the C.T. draft (non-mandatory, network system) which was subsequently examined in the framework of ECE/UN and IMCO.

In 1972 an international seminar organized by the University of Genoa issued some « recommendations for a Combined Transport document » based on a uniform system of liability.

During the same year, as a result of the failure of the attempts to draft a C.T. Convention (the draft project was not adopted), several private associations (BIMCO, FIATA, etc.) started issuing their own Combined Transport documents. In order to avoid differences of treatment the ICC produced its « Uniform Rules » for a Combined Transport Document (Paris 1973, proposed amendments in 1975, ICC Doc. 396/61 bis).

In 1973 UNCTAD took an interest in the subject and with its decision of 10th May, 1973 established an Intergovernmental Preparatory Group (IPG) with the task of elaborating a preliminary draft of a convention on international multimodal transport (MT).

On this occasion, problems particularly connected with Public International Law (customs, MTO legal status) were raised by developing countries.

In the meantime, the CMI discussed the problem of CTO liability in respect of an alternative Combined Transport document (the so-called « UNIDOC », CMI Documentation 1973 III p. 204).

At its second meeting on 29th November, 1974, the IPG requested the UNCTAD Secretariat to carry out an additional study on the

I. — TRAVAUX EN COURS AU SEIN DU C.M.I.

1. *Transport combiné*

Le problème du transport combiné a, depuis longtemps, été discuté dans différentes organisations au niveau international.

Au cours de sa XXVII Conférence (New York 1965), le CMI a résolu de mettre le problème du transport combiné à l'ordre du jour.

Ces études renouvelées ont abouti à trois projets, issus en 1967, dont le dernier est désigné sous le nom « projet de Gênes » (système uniforme de responsabilité basé sur la notion de faute, OTC).

Au mois d'avril 1969, au cours de la Conférence de Tokyo, le CMI a approuvé les dites « règles de Tokyo », basées sur ce que l'on a nommé le « système de réseau ».

Pendant ce temps, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, chargeait UNIDROIT, déjà actif dans ce secteur, de préparer un projet.

Le problème a été discuté au cours d'un symposium tenu à Rome au mois de janvier 1970, auquel participaient juristes et opérateurs commerciaux. Ceci aboutit au projet TC (système de réseau, non impératif) examiné ensuite dans le cadre de ECE/NU et de l'OMCI.

En 1972, un séminaire international organisé par l'Université de Gênes a établi des « recommandations relatives à un document de transport combiné », basées sur un système uniforme de responsabilité.

Au cours de la même année, après un échec des tentatives à l'élaboration d'une Convention TC (le projet en question ne fut pas adopté), diverses associations privées (BIMCO, FIATA, etc.) ont entamé la publication de leurs propres documents de transport combiné. Dans le but d'empêcher des différences de traitement, la CCI a établi des « Règles Uniformes » pour l'élaboration d'un Document de Transport Combiné (Paris 1973, amendements proposés en 1975, Doc CCI 396/61bis).

En 1973, la CNUCED a porté son attention sur la question et a constitué par sa décision du 10 mai 1973, un Groupe Préparatoire Intergouvernemental ayant comme but l'élaboration d'un avant-projet de convention en matière de transport international multimodal (TM).

A cette occasion, des problèmes ayant plus particulièrement trait au Droit Public International (douanes, statut légal OTM) furent soulevés par les pays en voie de développement.

Pendant ce temps, le CMI discutait du problème de la responsabilité OTM, en rapport au document alternatif de transport combiné (connu sous le nom « UNIDOC », Documentation CMI 1973 III, p. 204).

Au cours de sa deuxième réunion, tenue le 29 novembre 1974, le GPI a chargé le Secrétariat de la CNUCED de faire une étude

economic, legal, insurance and other implications of international multimodal transport.

One of these studies, entitled « Liability and Cargo Insurance Cover under International Multimodal Transport Operations » and dated 14th January, 1976 (document TD/B/AC.15/14) is divided into three parts; part one deals with the rules on liability for carriers and CTOs (or MTOs as they are called in the report); part two discusses the insurance aspects of multimodal transport; part three sets forth some ideas on an appropriate system of liability for the MTO.

The UNCTAD IPG met for the third time in Geneva from 16th February to 4th March, 1976.

In the meeting it was suggested that the future convention on international multimodal transport should be mandatory and apply to every Combined Transport contract.

As for the liability of the MTO, the basic rule which has been proposed conforms with the liability of the carrier by sea adopted in the UNCITRAL draft convention.

Before the third meeting a number of developing countries have made the preparation of any draft conditional on the acceptance of some basic principles, viz. a) the convention should correspond to the principles of the new international economic order; b) it should be compatible with the UN code of conduct on shipping conferences; c) the law of inter-modal transports should be consistent with internal legislation on one hand and international agreements on the other.

2. Oil Rigs

This is a new subject, emerging along with the new Law of the Sea.

It is at present under consideration whether it would be advisable for the CMI to commence a study on it and ask the National Associations for some preliminary comments, with a view to exploring the possibility of preparing an international convention on the legal status of oil rigs and on the rules governing other aspects of the same problem, such as collision, pollution, general average, and labour problems.

3. Hovercrafts

From the 10th to the 15th November, 1975, the third session of the Governmental Experts Committee was held in Rome under the auspices of UNIDROIT. On that occasion the Committee analyzed some problems on carriage of passengers and goods by hovercraft

additionnelle relative aux implications économiques, légales en matière d'assurance et tout autres implications en matière de transport international multimodal.

Une de ces études, intitulée « Responsabilité et Police d'Assurance Cargaison dans le cadre des Opérations de Transport Multimodal », datée du 14 janvier 1976 (document TD/B/AC 15/14), comprend trois parties : la première partie concerne les règles relatives à la responsabilité des transporteurs et des OTC (ou OTM — comme ils sont appelés dans le rapport); la seconde partie examine les aspects de l'assurance en matière de transport multimodal; la troisième partie met l'accent sur quelques idées relatives à un système approprié de responsabilité pour l'OTC.

Du 16 février au 4 mars 1976, une troisième Réunion a été tenue à Genève par le GPI et la CNUCED.

Au cours de cette réunion, la proposition fut avancée selon laquelle les accords futurs relatifs au transport international multimodal devraient avoir un caractère impératif et s'appliquer à tout contrat de transport combiné.

En ce qui concerne la responsabilité de l'OTC, la règle de base proposée est conforme aux règles de responsabilité du transporteur maritime, adoptées dans le projet de convention de la CNUDCI.

Antérieurement à la troisième réunion, un certain nombre de pays en voie de développement ont posé comme condition de tout projet, les principes de base suivants : a) la convention devrait obéir aux principes du nouvel ordre économique international; b) elle devrait être conforme au code de conduite des NU relatif aux conférences de Navigation; c) la loi des transports intermodaux devrait être conforme à la législation interne d'une part, et aux accords internationaux d'autre part.

2. Plateformes de forage

Ceci constitue un nouveau sujet, paraissant en même temps que la nouvelle « Loi de la Mer ». On examine en ce moment s'il serait utile pour le CMI d'entamer une étude de la question, et de demander aux Associations Nationales de donner des commentaires préliminaires dans le but d'explorer les possibilités de préparation d'une convention internationale concernant le statut légal des plateformes de forage ainsi que les règles qui régissent d'autres aspects du même problème, comme l'abordage, la pollution, l'avarie commune et les problèmes relatifs au travail.

3. Aéroglissoirs

Du 10 au 15 novembre 1975, la troisième session de la Commission d'Experts Gouvernementaux a été tenue à Rome, sous les auspices d'UNIDROIT. A cette occasion, la Commission a analysé quelques problèmes relatifs au transport de passagers et de marchandises par aéroglissoir, e.a. le système de responsabilité, la juridiction et l'arbi-

such as the liability system, jurisdiction and arbitration, time limitation, the arbitral award, prescription, etc. It was pointed out that there was a need to create a system of rules on the carriage of passengers and goods by hovercraft with special regard to the liability of the carrier. The problem of ascertaining the exact nature of hovercrafts, whether a hovercraft is more similar to a ship or to an airplane, was deeply analysed because the solution to this question will lead to creating a system of rules on liability nearer to the Brussels Convention on bills of lading (1924) than to the Warsaw Convention of 1929.

During the meeting held within UNIDROIT some problems on liability were discussed and as a result a « Preliminary Draft Convention » emerged relating to the International Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and by Inland Water Way in Air-Cushion Vehicles. The draft has also been examined by a UNIDROIT Committee of Governmental experts at its fourth session (June 1976).

4. Collision

In 1975 the CMI undertook a study of the collision laws of different maritime states. At its annual meeting on March 14th, 1975, the Assembly of CMI appointed a Working Group under the chairmanship of Mr. Nicholas J. Healy.

The principal objective of the Working Group is to ascertain whether or not it would be possible to draft an international convention in order to reduce the conflicts of law arising as a result of differences in the rules regarding assessment of damages, particularly in « both-to-both blame » cases.

In undertaking this project, the CMI is not abandoning its ultimate goal of universal acceptance of the Brussels Collision Convention of 1910, which was drafted by the CMI. However, it is felt that in the near future a simple agreement on conflicts of law rules would be a step forward because of the attitudes and the rules existing in some States (especially the US).

However, it is worthwhile to point out that the decision of the US Supreme Court in the « *Reliable Transfer* » case, whereby the principle of equal division of damages in both-to-both blame collision cases has been overruled in US law, has increased the chances of the US ratifying the 1910 Collision Convention.

In January 1976 a new meeting of the CMI Working Group was held in London and several replies to a questionnaire, previously distributed by the CMI, were analysed.

trage, la limite de temps, la sentence arbitrale, les prescriptions, etc... L'accent a été mis sur le besoin de créer un système de règles relatives au transport de passagers et de marchandises par aéroglisseurs, plus particulièrement eu égard à la responsabilité du transporteur. Le problème de la détermination de la nature exacte des aéroglisseurs, c'est-à-dire leur apparenté, soit à un bateau, soit à un avion, a été profondément analysé, la solution devant mener à la création d'un système de règles relatives à la responsabilité — système qui se rapproche plus de la Convention de Bruxelles relative aux connaissances (1924), que de la Convention de Varsovie de 1929.

Pendant la réunion tenue au sein d'UNIDROIT, quelques problèmes relatifs à la responsabilité ont été soulevés, qui ont permis de dresser un « avant-projet de convention » relatif au Transport International de Passagers et de leurs Bagages par Mer et par voie de Navigation Intérieure dans des véhicules munis par coussin d'air. Le projet a également été examiné par une Commission UNIDROIT d'Experts Gouvernementaux, durant la quatrième session (juin 1976).

4. Abordage

Au cours de l'année 1975, le CMI a entrepris une étude relative aux lois en matière d'abordage dans différents Etats Maritimes. Lors de sa réunion annuelle, tenue le 14 mars 1975, l'Assemblée du CMI a promu un groupe de travail sous la présidence de Monsieur Nicholas J. Healy.

L'objectif principal du groupe de travail est d'établir dans quelle mesure il serait possible de dresser un projet de convention internationale dans le but de réduire les conflits de lois, naissant d'une divergence de règlements relatifs aux dommages occasionnés, en particulier dans le cas de faute commune.

En attaquant ce projet, le CMI n'abandonne pas son but final qui est l'acceptation universelle de la Convention de Bruxelles (1910) relative aux abordages, dont il fut à la base.

Cependant, il semble que dans un proche avenir, un simple accord en matière de conflits de lois représenterait un pas en avant par l'attitude et les règles en vigueur dans certains Etats (en particulier aux Etats-Unis).

Il est cependant utile d'attirer l'attention sur le fait que la décision de la Cour Suprême (E.U.) dans le cas du « *Reliable Transfer* », où le principe de répartition en proportions égales des dommages dans les cas de faute commune a été rejeté par la loi américaine, a augmenté les chances de ratification par les E.U. de la Convention de 1910, relative aux abordages.

En janvier 1976, une nouvelle réunion du Groupe de Travail du CMI fut tenue à Londres, et diverses réponses fournies à un questionnaire, distribué antérieurement par le CMI, ont été analysées.

5. Limitation

In 1974 the CMI submitted to IMCO two alternative drafts for the revision of the 1957 Limitation Convention. The two drafts were identical in substance but formulated in different ways: one in the form of a protocol to the previous Convention, the other in the form of a new Convention. IMCO's Legal Committee resolved to adopt with few modifications the CMI proposal in the form of a new Convention.

This draft Convention is based on the principle that only ship-owners and salvors can limit their liability for maritime claims with the intention: a) to eliminate uncertainties on basic problems, b) to enable the shipowner to obtain full cover by insurance where limitation can be pleaded, c) to provide for a limitation not easily breakable in order to increase the global amount of the limitation fund.

Some variations have been made by IMCO to the CMI proposal: they concern especially the problem of the limitation of liability because of a basic difference between passenger claims and all other claims. This difference led IMCO to choose a solution where priority is absolutely assured to claims in respect of loss of life and personal injury without fixing at least by now any upper ceiling either per capita or global.

On the contrary, the criterion of tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules, contained in the 1969 International Convention on tonnage measurement, has been retained by IMCO without any objection; the final choice was therefore in favour of a dual-rate system with a higher rate up to a certain number of tons and a lower rate for tons exceeding such a limit provided that in any case a minimum limit of liability should be guaranteed irrespective of the gross tonnage of the ship. The suggestions as to limitation figures range from an increase of 50 % on the 1957 figures and, on passenger liability the figures suggested for the maximum limit range from \$ 25,000,000 to \$ 40,000,000.

Of course, the figures concerning the limitation amount will be subject to a periodic and separate review for their adjustment in order to avoid their becoming obsolete and unsatisfactory because of economic developments and monetary fluctuations.

A unit of account based on a basket of selected currencies has been proposed by the IMCO Committee while the CMI proposal adopts as a unit of account the Poincaré franc linked to the official gold value.

It is admitted that a claim may be satisfied out of the fund if such a fund is constituted in certain States not linked with relevant connecting factors to the occurrence which has provoked the liability of a shipowner. As far as the CMI provision on the distribution of

5. Limitation

En 1974, la CMI a soumis à l'OMCI deux projets alternatifs concernant la révision de la Convention de Limitation de 1957. Les deux projets, identiques par leur contenu, étaient formulés de façon différente : l'un se présentait sous la forme d'un protocole à la Convention précédente, l'autre sous la forme d'une nouvelle Convention. La Commission Juridique de l'OMCI a décidé d'adopter, sans trop de modifications, la proposition du CMI sous la forme d'une nouvelle Convention.

Ce projet de Convention est basé sur le principe que seuls les propriétaires de navires et les assistants peuvent limiter leur responsabilité en matière de créances maritimes, dans le but : a) d'éliminer les incertitudes relatives aux problèmes de base; b) de permettre au propriétaire du navire d'être couvert entièrement par une assurance lorsque la limitation peut être plaidée; c) de fournir une limitation sans défauts afin d'augmenter le montant total du Fonds de Limitation.

Certaines variantes ont été exprimées par l'OMCI en réponse à la proposition du CMI; elles concernent particulièrement le problème de la limitation de responsabilité due à une différence fondamentale entre les créances des passagers d'une part et toutes les autres créances d'autre part. Cette différence a amené l'OMCI à choisir une solution où la priorité est assurée de façon absolue aux créances résultant de la mort et de lésions corporelles, sans pour autant prévoir dès à présent un plafond, soit par tête, soit global.

Au contraire, le critère du tonnage, calculé en accord avec les règles de mesure de tonnage contenues dans la Convention Internationale de 1969 sur la jauge des navires, a été adopté par l'OMCI sans aucune objection; le choix final a dès lors été fait en faveur d'un système à double taux, comprenant un taux plus élevé jusqu'à un certain tonnage excédant cette limite, à condition que dans tous les cas une limite minimale de responsabilité soit garantie nonobstant le tonnage brut du navire. Les suggestions relatives aux chiffres de limitation vont d'une augmentation de 50 % sur les chiffres de 1957 et en ce qui concerne la responsabilité des passagers, les chiffres avancés pour une limite maximale vont de \$ 25.000.000 à \$ 40.000.000.

Bien entendu, les chiffres concernant le montant de la limitation seront soumis à une révision périodique et séparée pour être ajustés, afin de les empêcher de devenir désuets et insatisfaisants par les développements économiques et les fluctuations monétaires.

Une unité de compte basée sur une série de monnaies sélectionnées a été proposée par la Commission de l'OMCI pendant que la proposition du CMI reconnaît le franc Poincaré comme unité de compte, lié à la valeur officielle de l'or.

On admet qu'une demande pourra être satisfaite en faisant appel au Fonds, si un tel Fonds est constitué dans certains Etats liés d'aucune façon importante au cas qui a provoqué la responsabilité du propriétaire de navire. En ce qui concerne les stipulations du CMI

the fund is concerned, it was accepted by IMCO without any modification, but only after a great deal of discussion.

The draft convention adopted by IMCO will be submitted to the Diplomatic Conference that will take place in London 1-19 November 1976.

6. *Gold Clause*

As is well known, some maritime law conventions, such as the Brussels Convention of 1957 on limitation of liability, express limits of liability in Poincaré francs whose conversion into the national currency of the State in which limitation is sought, is fixed on the basis of the official gold value.

The subsequent developments of the gold market and the fluctuation of national currencies suggested setting aside the Poincaré franc as a basic unit of account.

As an alternative, the system established by the International Monetary Fund was taken into consideration i.e. a method of valuation under which the current value of each national currency of a member State will be expressed from day to day in terms of special drawing rights. This solution was adopted at the Diplomatic Conference on Transport by Air held in Montreal where some delegations insisted that an option in favour of the gold reference should be reserved only to States not members of the IMF, and other delegates proposed that if an option of this kind should be maintained it should have to be accorded also to States members of the IMF even if the continuous reference to a gold system can perpetuate the financial confusion and uncertainty.

Now, SDRs — i.e. the solution based on a basket of selected currencies in order to establish a satisfactory unit of account — float without any link with gold which ceases to have an official price for monetary purposes. The SDR seems to be the best available unit of account even if this solution does not avoid some problems with regard to States not members of the IMF.

As far as the date of conversion of the unit of account is concerned, two different solutions are possible i.e. :

- a) the date of the occurrence and
- b) the date of the constitution of the limitation fund or the actual payment (CMI adopted solution).

The Montreal « package » can be temporarily retained but, in the future, a study will be required in order to analyse the problem of the conversion of the unit of account into the various national currencies especially with regard to States not members of the IMF.

relatives à la répartition de ce Fonds, celles-ci n'ont été acceptées sans aucune modification par l'OMCI, qu'après de longues discussions.

Le projet de convention adopté par l'OMCI sera soumis à la Conférence Diplomatique qui se tiendra à Londres du 1er au 19 novembre 1976.

6. Clause Or

Comme chacun sait, certains accords en matière de législation maritime, comme la Convention de Bruxelles de 1957, relative à la limitation de la responsabilité, expriment les limites de responsabilité en francs Poincaré dont la conversion en devises nationales de l'Etat pour lequel la limitation est recherchée, est fixée sur la base de la valeur officielle de l'or.

Les développements subséquents sur le marché de l'or et les fluctuations des monnaies nationales ont fait naître l'idée d'abandonner le franc Poincaré comme unité de compte de base.

Comme solution alternative, le système établi par le Fonds Monétaire International a été pris en considération, c'est-à-dire une méthode d'évaluation suivant laquelle la valeur courante de chaque devise nationale ou d'un Etat membre est exprimée de jour en jour en « droits de tirage spéciaux » (DTS). Cette solution fut adoptée au cours de la Conférence Diplomatique sur le Transport par voie aérienne, tenue à Montréal, où certaines délégations ont insisté sur le fait qu'une option en faveur de la « référence or » devrait être réservée uniquement aux Etats non-membres du FMI; d'autres délégations ont suggéré que si une telle option devrait être maintenue, elle devrait également être accordée aux Etats membres du FMI, même si la référence continue à un système basé sur la valeur de l'or perpétue la confusion financière et l'incertitude.

Aujourd'hui, les DTS — c'est-à-dire la solution basée sur une série de monnaies sélectionnées afin d'établir une unité de compte satisfaisante, flottent sans être liés daucune façon à l'or qui cesse dès lors d'avoir un prix officiel à des fins monétaires. Le DTS semble être la meilleure unité de compte utilisable, même si cette solution n'empêche pas certains problèmes d'être soulevés en ce qui concerne les Etats non-membres du FMI.

Pour ce qui est de la date de conversion de l'unité de compte, deux solutions possibles sont avancées :

- a) la date de l'événement et
- b) la date de la constitution d'un Fonds de limitation ou celle du payement même (solution adoptée par le CMI).

Le « lot de monnaies sélectionnées » Montreal Package », peut être retenu temporairement, mais à l'avenir, une étude sera entreprise dans le but d'analyser le problème de la conversion d'une unité de compte dans les différentes devises nationales, particulièrement en ce qui concerne les Etats non-membres du FMI.

With particular regard to the problem of the limitation of liability of the shipowner, the CMI has made some proposals which are considered elsewhere in this Report.

7. Shipbuilding Contracts

At the last meeting of the International Sub-Committee held in London on 3rd June, 1976, it was decided to prepare a final report covering the subjects which have been analysed so far by the Sub-Committee, viz.

- Requirements of a binding agreement
- Legal nature of shipbuilding contracts
- Price
- Registration and security
- Passing of property
- Default by the purchaser
- Risk and insurance
- Time and delivery
- Performance guarantees
- Liability for defects
- Cancellation of the contract
- Settlement

This report, which will also include forms of interest to shipowners and shipbuilders, will be published as a separate booklet after its draft will have been submitted to the National Associations for additional comments, so as to provide as wide a comparative analysis of the various problems as possible.

The International Sub-Committee decided not to include in its final report any model clause. The preparation of such clauses may be undertaken, if the Assembly of the CMI will consider it advisable, at a later stage.

8. Arbitration

Pursuant to the resolution of the Assembly in March 1976, the Chairman of the International Sub-Committee, Mr. Jean Warot, had various meetings with the representatives of the International Chamber of Commerce with a view to establishing a joint centre for maritime arbitration. Mr. Jean Warot has succeeded in preparing, together with the representatives of the ICC, draft rules which provide for the institution of a standing committee on maritime arbitration composed of 10 members, 5 appointed by the CMI and 5 by the ICC, from whom the Chairman is appointed, it being understood that the Chairman will be selected alternately from the CMI nominees and from the ICC nominees.

Avec une attention particulière au problème de la limitation de responsabilité du propriétaire de navires de mer, le CMI a fait certaines propositions reprises ailleurs dans ce Rapport.

7. Contrats de construction de navires de mer

Au cours de la dernière réunion de la Commission Internationale tenue à Londres, le 3 juin 1976, la décision fut prise de préparer un rapport final regroupant les sujets ayant déjà été analysés jusqu'à présent par la Commission, c'est-à-dire

Conditions d'accord impératifs
Nature légale des contrats de construction de navires de mer
Prix
Registration et sécurité
Transfert de propriété
Faute de l'acheteur
Risques et assurance
Temps et livraison
Garanties de prestation
Responsabilité en cas de défaut
Expiration du contrat
Règlement

Ce rapport, où seront également incluses les formes d'intérêt pour les propriétaires de navires et les constructeurs, sera publié en forme de brochure séparée après que le projet aura été soumis aux Associations Nationales pour des remarques additionnelles afin d'obtenir une analyse comparative aussi large que possible des différents problèmes.

La Commission Internationale a décidé de n'inclure dans son rapport final aucune clause modèle. La préparation d'une telle clause peut être entreprise à un prochain stade si l'Assemblée du CMI le considère utile.

8. Arbitrage

Poursuivant les résolutions de l'Assemblée du mois de mars 1976, le président de la Commission Internationale, Monsieur Jean Warot, rencontra à plusieurs reprises les représentants de la Chambre Internationale de Commerce dans le but d'établir un centre commun pour l'arbitrage maritime. Monsieur Jean Warot a mené à bien la préparation, en collaboration avec les représentants du CCI, d'un projet de règlement visant à l'institution d'une commission permanente d'arbitrage maritime, composée de 10 membres dont 5 élus par le CMI et 5 par le CCI qui nomme le président; il va de soi que le président sera sélectionné alternativement par les candidats du CMI et ceux du CCI.

The draft rules provide for the conduct of the arbitration taking into account the need of speedy proceedings in maritime disputes.

The secretariat of the Standing Committee on Maritime Arbitration will be provided by the International Chamber of Commerce and for this reason the seat of the Committee will be at the ICC, 38 Cours Albert I, Paris.

The rules will be submitted to the Executive Council of the CMI and to the ICC for approval, whereupon they will be jointly issued by the two organizations.

9. International Status of Ships in Foreign Ports

This subject was put on the CMI agenda for the first time on the occasion of the 24th International Conference at Rijeka in September 1959. It was discussed again at the 25th Conference in Athens in April 1962 and afterwards, informally, at the Stockholm Conference in 1964 and at the New York Conference in 1965. Even when the CMI started studying and discussing the international status of ships in foreign ports, this problem had already long been dealt with at different levels within the international framework.

Actually, the issue appears to be remarkably important and relevant as far as both international relations and merchant shipping are concerned. As the introductory report to the Rijeka Conference stressed, there is no basis enabling a clear line to be drawn between the legislative and juridical authority of the coastal State and that of the State of the flag.

Draft international rules and draft conventions were agreed upon in order to establish some legal basis for the behaviour of States in this field. Still, international customs seem to prevail at this stage.

There is no doubt about the necessity of uniformity of treatment, especially in view of the ever increasing volume of commercial maritime traffic in which newly emerging States now take part.

There are two different opinions as to the better way to achieve this uniformity. On one side, the necessity of an international convention with mandatory rules is strongly supported and on the other side the fear is expressed that such mandatory rules could eventually represent a bad influence on the flexibility of treatment which, at present, benefits ships in foreign ports. Before analysing the opportunity of future action and the form it should take, we shall consider in detail the subsequent development of international studies and agreements concerning the international status of ships in foreign ports.

The Institute of International Law was the first one to carry out studies on this matter. Draft international rules were prepared by the Institute at its proceedings at The Hague in 1898 and at Stockholm in 1928 (see Yearbook of the Institute of International Law XVII,

Le projet de règlement se rapporte au traitement de l'arbitrage, tout en tenant compte du besoin de procédures rapides dans le règlement de litiges maritimes.

Le Secrétariat de la Commission Permanente d'Arbitrage Maritime sera formé par la Chambre Internationale de Commerce, et pour cette raison, le siège de la Commission sera situé au CCI, 38 Cours Albert I, Paris.

Les règles seront soumises au Conseil Exécutif du CMI et du CCI pour approbation, après quoi elles pourront être mises en vigueur par les deux organisations.

9. Statut International des Navires dans les Ports Etrangers

La question a été mise pour la première fois à l'ordre du jour par le CMI, au cours de la 24ième Conférence Internationale tenue à Rijeka en septembre 1959. Elle a été réexaminée pendant la 25ième Conférence tenue à Athènes en avril 1962, et ensuite, non-officiellement, à la Conférence de Stockholm en 1964 et de New York en 1965. Même lorsque le CMI a entrepris l'étude et la discussion du statut international des navires dans des ports étrangers, le problème avait déjà été discuté longuement à différents niveaux au plan international.

Aujourd'hui, le résultat semble être particulièrement important et approprié en ce qui concerne les relations internationales et le trafic marchand. Comme le souligne le rapport introductif de la Conférence de Rijeka, il n'existe aucune base permettant de bien délimiter la frontière entre les autorités législatives et judiciaires de l'Etat riverain d'une part et celle de l'Etat dont le navire bat pavillon d'autre part.

Des projets de règlement international et des projets de convention ont été établis afin de former une base légale en ce qui concerne l'attitude prise par les Etats dans ce domaine. Toutefois, les usages internationaux semblent prévaloir à ce stade-ci.

Il n'y a pas de doute quant à la nécessité d'un traitement uniforme, particulièrement si l'on considère le volume croissant du trafic maritime international auquel les Etats naissants prennent part en ce moment.

Il y a deux opinions différentes quant à la meilleure façon d'obtenir cette uniformité. D'une part, la nécessité d'un accord international comprenant des règles à caractère impératif est amplement soutenue; d'autre part, il y a la peur qu'un tel règlement impératif ait une mauvaise influence sur la flexibilité du traitement dont bénéficient pour l'instant les navires dans les ports étrangers. Avant d'analyser la possibilité d'action future et la forme qu'elle pourrait prendre, nous allons examiner en détail le développement des études au plan international qui en résultent ainsi que les accords relatifs au statut des navires dans des ports étrangers.

L'« Institute of International Law », a été le premier à étudier ces problèmes. Des projets de règlementation internationale ont été préparés par l'Institut au cours de réunions tenues à La Haye en 1898 et à Stockholm en 1928 (voir Bulletin Annuel de l'Institute of

pg. 273-286 and XXXIV, pg. 736-753). This document is quite important for it deals with a wide range of problems relating to status of ships in foreign ports and it has been taken into consideration by almost all the subsequent works. As far as civil jurisdiction is concerned, the Stockholm Rules provide that disputes between members of the crew, between them and the Master or between persons on board different vessels in the same port flying the same flag shall be referred to the State of the flag's courts. Such disputes fall outside the jurisdiction of the territorial authorities — whatever may be the nationality of the persons involved in them — since they arise « solely through some navigational matter » (see Rules of the Institute, art. 38).

All other disputes of civil nature are settled by reference to the ordinary rules of jurisdiction (art. 39). As regards criminal jurisdiction, the Stockholm Rules, after establishing that « any foreign vessel, by virtue of the fact that she is in port or in waters within the same jurisdiction, submits to the jurisdiction of the coastal State », maintain « acts committed on board foreign vessels in port which only amount to breaches of discipline and professional duty » under ship's regulations. However, the coastal authorities may intervene « whenever their co-operation is requested or when the act committed is of a nature which may prejudice the peace of the port » (art. 33-34).

In 1926, at the Vienna Conference, the International Law Association dealt with the problem. However, its report on « legal status of Merchant Vessels in Ports » was mainly concentrated on questions concerning conflicts of laws and expressly avoided all that seemed to be the competence of the CMI.

A draft project of convention established in 1929 by a working group of the Harvard Law School refers to the coastal State's exclusive jurisdiction on ships in ports. Still, an exception is made for matters solely connected with the internal administration of the ship (see art. 18 of the draft project in special supplement to the American Journal of International Law, v.d. 23 April 1929). An opposite method to achieve the same legal solution is employed by the text prepared for the codification of the international law conference held at The Hague in 1930 which enumerates — in its article 27 — the cases when the criminal jurisdiction of the coastal State — excluded in principle — can be exercised over merchant vessels in ports.

The Vienna Convention on Consular Relations, prepared by the United Nations International Law Commission and signed in 1963, deals incidentally with the question of status of ships in foreign ports. Article 5 enumerates consular functions, some of which relate to shipping (control and inspection on board, assistance to ship in

Law XVII p. 273 - 286 et XXXIV p. 736 - 753). Ce document d'assez grande importance traite d'un large éventail de problèmes relatifs au statut de navires dans des ports étrangers et sert de référence à de nombreux ouvrages publiés par la suite. En ce qui concerne la juridiction civile, les règles de Stockholm prévoient que des litiges entre les membres de l'équipage même et le Capitaine, ou entre les personnes à bord de navires différents, dans le même port et battant le même pavillon, seront réglés par les tribunaux de l'Etat dont ils battent pavillon.

Le règlement de tels litiges ne tombe pas sous la juridiction des autorités territoriales — quelle que soit la nationalité des personnes concernées — étant donné qu'ils naissent uniquement par « faits de navigation » (voir Règles de l'Institut, art. 38).

Tout autre litige de nature civile est réglé en se référant aux règles normales de juridiction (art. 39). Pour ce qui est de la juridiction criminelle, les règles de Stockholm, après avoir établi que « n'importe quel navire, par sa position dans un port ou dans les eaux tombant sous la même juridiction est soumis à la juridiction de l'Etat riverain », maintiennent les « actes commis à bord de navires étrangers dans un port comme les ruptures de discipline et le devoir professionnel », dans le règlement sous lequel tombe le navire. Cependant, les autorités riveraines peuvent intervenir « à tout moment où leur coopération est requise, ou lorsque l'acte commis est de nature à menacer la paix dans le port » (art. 33 - 34).

En 1926, au cours de la Conférence de Vienne, l'International Law Association a examiné le problème. Toutefois, son rapport concernant le « statut légal des Navires Marchands dans le Port » était principalement concentré sur des questions relatives aux conflits de lois et évitait consciemment tout ce qui semblait ressortir de la compétence du CMI.

Un projet de Convention, établi en 1929 par un groupe de travail du Harvard Law School, se réfère à la juridiction presque exclusive de l'Etat riverain en matière de navires dans les ports étrangers. Exception faite pour des problèmes se rapportant uniquement à l'administration interne du navire (voir article 18 du projet d'accord dans le supplément spécial du American Journal of International Law, du 23 avril 1929). Une méthode opposée visant à obtenir la même solution légale est employée dans le texte préparé pour la codification de la Conférence en matière de lois internationales, tenue à La Haye en 1930, et où étaient énumérés — dans l'article 27 — les cas où la juridiction criminelle de l'Etat riverain — exclus en principe — pouvait être exercée sur les navires marchands dans les ports.

La Convention de Vienne, relative aux Relations Consulaires, préparée par la Commission des Nations Unies pour l'obtention d'une Législation Internationale, et signée en 1963, concerne accessoirement le problème du statut des navires dans des ports étrangers.

ports, etc.). The Vienna Convention does not deal with criminal or disciplinary aspects.

Within the framework of the Council of Europe a European Convention on consular functions was signed in 1967. It deals with both civil and criminal jurisdiction of coastal state over ships in foreign ports.

As already pointed out, the CMI started studying the subject of the international status of ships in foreign ports in 1959 at the 24th International Conference in Rijeka. On that occasion a draft international convention was submitted by the late Professor Giorgio Berlingieri, Chairman of the International Sub-Committee. After examining the draft convention, the Conference carried a resolution stating that the problem required further study and instructed the International Sub-Committee to submit a new report. This was done but it did not bring about any concrete results and at the 25th Conference in April 1962 in Athens a resolution was adopted inviting National Associations to pursue the study already commenced. At present, we can therefore consider that draft — together with the Stockholm Rules — as the basis for any further development in this field. In fact, the CMI draft adopted many of the 1928 Rules of the Institute of International Law.

According to this draft civil or commercial disputes between persons on board should fall under the jurisdiction of the State of the flag whatever the nationality of the persons themselves may be. Disputes arising out of charges and expenses in port as well as distraints are within the jurisdiction of the territorial courts. As regards criminal jurisdictions, the principle of non-interference of the coastal State on matters on board is maintained.

As appears from the general description of the principal texts and documents relating to the subject, there is a certain agreement on the way in which the main topics — such as civil or criminal jurisdiction over ships in foreign ports — should be regulated, even if each text analysed reflects a different approach to the same problem.

The same agreement approximately emerges from the National Associations' replies to the CMI questionnaires, which were prepared in preparation of the 24th and 25th Conferences, with a view to ascertaining the attitude adopted in the various jurisdictions to the problem of the international status of ships in foreign ports.

Last year IMCO took the initiative of continuing the studies started on the subject by the CMI.

In the perspective of a renewed interest in the subject, the opportunity of including other issues in the study should be considered.

L'article 5 énumère les fonctions consulaires, dont certaines ont trait à la navigation (contrôle et inspection à bord, assistance du bateau dans les ports, etc.). La Convention de Vienne ne traite pas les aspects criminels et disciplinaires.

Dans le cadre du Conseil de l'Europe, une Convention Européenne en matière de fonctions consulaires a été signée en 1967. Elle concerne aussi bien la juridiction civile que criminelle de l'Etat riverain sous laquelle tombent les navires dans des ports étrangers.

Comme cela a déjà été indiqué, le CMI a entrepris en 1959, l'étude du Statut International des Navires dans des Ports Etrangers, au cours de la 24ième Conférence Internationale tenue à Rijeka. A cette occasion, un projet de convention internationale a été soumis par feu le Professeur Georgio Berlingieri, président de la Commission Internationale. Après avoir examiné le projet de Convention, la Conférence a voté une résolution établissant que le problème nécessitait une étude plus approfondie et a chargé la Commission Internationale de soumettre un nouveau rapport. Ceci fut fait mais n'apporta aucun résultat concret, et, au cours de la 25ième Conférence tenue à Athènes au mois d'avril 1962, une résolution fut adoptée invitant les Associations Nationales à poursuivre les études déjà entreprises. Nous pouvons dès lors considérer ce projet — tout comme les règles de Stockholm — comme étant à la base de tout développement futur dans ce secteur. En fait, le projet du CMI comprend un nombre important de règles de 1928, dont l'*« International Institute of Law »* était à la base.

Selon ce projet, le règlement des litiges d'ordre civil ou commercial entre des personnes se trouvant à bord d'un navire, tomberait sous la juridiction de l'Etat du pavillon, quelle que soit la nationalité des personnes concernées. Des litiges naissant de charges et dépenses dans les ports tombent sous la juridiction des tribunaux territoriaux. En ce qui concerne la juridiction criminelle, le principe de non-intervention de l'Etat riverain en ce qui concerne les problèmes à bord, est maintenu comme il apparaît dans la description des textes principaux et des documents relatifs à la question; il existe un certain accord quant à la façon selon laquelle certaines questions — comme la juridiction civile ou criminelle, sous laquelle tombent les navires dans les ports étrangers — devraient être réglées, même si chaque texte analysé reflète une approche différente du même problème.

La même accord est cité approximativement dans les réponses des Associations Nationales aux questionnaires du CMI, préparés pour la 24ième et la 25ième Conférences, en réponse aux différentes solutions adoptées dans les différentes juridictions au problème des ports étrangers.

L'année dernière, OMCI a pris l'initiative de continuer les études entreprises à ce sujet par le CMI.

Dans la perspective d'un intérêt renouvelé de la question, la possibilité d'inclure d'autres solutions devrait être considérée. En particulier,

In particular, administrative aspects — such as, for instance, customs problems, most-favoured treatment within a port's administrative facilities, flag discrimination — should be given more importance than they were in the past.

II. — WORK WITHIN OTHER ORGANIZATIONS

Apart from the studies and proposals on subjects under discussion within the Comité Maritime International (and in the meantime on the agenda of other international organizations interested in the field of international trade law whose results have been discussed therein) some other problems directly or indirectly affecting maritime law are being debated elsewhere by international organizations. Among them it is worth mentioning above all the activities of :

1. UNCTAD and UNCITRAL

(i) Draft Convention on Carriage of Goods by Sea

The draft prepared by the UNCITRAL Working Group and subsequently approved at the IC session of UNCITRAL held in New York from 12th April to 7th May, 1976 was the subject of a report by Prof. Jan Ramberg in the CMI News Letter of July 1976.

The draft was subsequently submitted to UNCTAD at its meeting held in Geneva from 26th to 30th July 1976.

During this meeting it was considered that the draft convention adopted by UNCITRAL, taken as a whole, is generally acceptable and it was decided to recommend to the General Assembly of the United Nations that an International Conference of Plenipotentiaries be convened in order to issue a convention on the Carriage of Goods by Sea, on the basis of the UNCITRAL draft, taking into account the deliberations and the observations made by UNCTAD and UNCITRAL on this subject. While Group B has considered the draft as an acceptable basis for a convention, the Group of 77 has criticized some articles of the draft; for instance, some members have expressed the view that (in art. 5) in case of loss of or damage to cargo, caused by fire, the onus of proof should be shifted from the shipper to the carrier, that art. 11 should be deleted and that paragraph 1 (k) of article 15 should be amended to the effect that the total amount of freight payable should be indicated in all cases. Also paragraphs 2, 3 and 4 of art. 17 should be deleted, as their effect will be to penalize the carrier for no fault of his. Notwithstanding these observations the UNCTAD

les aspects administratifs — comme par exemple les problèmes de douane, le traitement du plus favorisé dans le cadre des facilités administratives d'un port, discrimination de pavillon — devraient recevoir plus d'attention qu'ils n'en ont eu par le passé.

II. — TRAVAUX EN COURS AU SEIN D'AUTRES ORGANISATIONS

A côté de l'étude et des propositions relatives aux sujets discutés au sein du Comité Maritime International (et en même temps à l'ordre du jour dans d'autres organisations internationales intéressées dans le domaine du droit commercial international et dont les résultats ont été examinés), d'autres problèmes concernant directement ou indirectement le droit maritime sont soulevés ailleurs par des organisations internationales. Parmi elles, nous pouvons avec raison mentionner les activités de :

1. LA CNUCED ET LA CNUDCI

(i) *Projet de Convention concernant le transport de marchandises par mer*

Le projet préparé par le groupe de travail de la CNUDCI et approuvé ultérieurement, au cours de la session IC de la CNUDCI, tenue à New York du 12 avril au 7 mai 1976, a fait l'objet d'un rapport du Prof. Jan Ramberg dans le numéro de juillet 1976 de « News Letter » publié par le CMI.

Le projet fut soumis ultérieurement à la CNUCED, au cours d'une réunion tenue à Genève, du 26 au 30 juillet 1976.

Au cours de cette réunion, on estima le projet d'accord global, adopté par la CNUDCI, en grande partie acceptable et résolu de recommander à l'Assemblée Générale des Nations Unies de convoquer une Conférence Internationale de Plénipotentiaires dans le but de conclure un accord en matière de transport de marchandises par mer, basé sur le projet de la CNUDCI, et tenant compte des délibérations et des observations faites par la CNUCED et la CNUDCI à ce propos. Tandis que le Groupe B a estimé le projet comme formant une base acceptable à la conclusion d'un accord, le « Groupe 77 » a critiqué certains articles de ce projet; certains membres par exemple ont estimé que (article 5) dans le cas de perte de ou de dommage à la cargaison, provoqué par le feu, le fardeau de la preuve devrait être transféré du chargeur au transporteur; l'article 11 devrait en outre être rayé et, le paragraphe 1 (k) de l'article 15 devrait être modifié de telle sorte que le montant total du fret payable devrait être indiqué dans tous les cas. Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 devraient également être rayés, leur action étant de pénaliser le transporteur

Working Group has expressed the above-mentioned favourable resolution, requesting that, as an exception, the Secretary-General of UNCTAD transmit the resolution and the reports of the fifth session of its Working Group direct to the General Assembly in order that they be available to the General Assembly at its thirty-first session.

(ii) Code of Conduct for Liner Conferences

The Convention for a Code of Conduct for Liner Conferences approved in Geneva on 6th April, 1974 is the most recent and concrete result of UNCTAD in producing uniform rules for Liner Conferences.

The Convention is formed by a general part and two parts concerning the relations among member lines, the relation with shippers and the problem of establishment and control of freight rates on one side and provisions for settlement of disputes on the other side.

Its principal aim consists in regulating the conferences with a particular attention to the needs of developing countries in order to promote the creation of their own fleets and to protect the shippers' interests.

The Code of Conduct provides that all the shipping lines admitted to membership of a conference (as nationals of one of the two countries between which the foreign trade is operated by the conference) shall have equal rights to participate in the volume of traffic (40 % of traffic each country) while third-country shipping lines have the possibility to acquire a significant part, such as 20 % in amount of freight and volume of traffic.

All the traffic of goods between two countries is reserved to and controlled by the conference which operates on this line; yet it is assumed that the system of the Code of Conduct has the possibility of creating a favourable situation for many developing countries having no fleet of their own.

The Convention also provides that freight rates shall be fixed at as low a level as is feasible from the commercial point of view in order to permit a reasonable profit for shipowners.

On increasing freight rates, a conference shall give notice of not less than 150 days to shippers, and the minimum period of time between the date when one freight rate increase becomes effective and the date of notice for the next increase, must be not less than 10 months. The shipowners must submit reports with an analysis of data regarding costs and revenues which in the opinion of the Conference justify an increase in freight rates.

However, it is permitted that a conference may impose particular and exceptional surcharges in order to cover sudden or extraordinary increases in costs or losses of revenues without the 150 days' notice.

pour une faute dont il n'est pas responsable. Malgré ces observations, le groupe de travail de la CNUCED a approuvé la résolution mentionnée plus haut, demandant, en matière d'exception, au Secrétariat Général de la CNUCED de transmettre la résolution ainsi que les rapports de la 5ième session de son Groupe de travail directement à l'Assemblée Générale pour que celle-ci puisse s'y référer au cours de sa 31ième session.

(ii) *Code de Conduite des Conférences*

La Convention visant à établir un Code de Conduite pour les Conférences, approuvée à Genève, le 6 avril 1974, est le dernier résultat et en même temps le plus concret, obtenu par la CNUCED grâce à son système de règles uniformes pour les conférences de lignes maritimes régulières.

La Convention comprend une partie générale et deux parties concernant les relations parmi les lignes membres, la relation avec les chargeurs et le problème de fixation et de contrôle de taux de fret d'une part, et les dispositions quant au règlement de litiges d'autre part.

Son but principal est la réglementation des accords avec une attention particulière allant aux besoins des pays en voie de développement, dans le but de promouvoir la création de leur propre flotte et de protéger les intérêts des chargeurs.

Le Code de Conduite stipule que toutes les lignes de navigation pouvant faire partie d'un conférence (comme nationaux d'un pays ou de deux pays entre lesquels le commerce extérieur est réglé par la conférence) ont un droit égal de participation au volume du trafic (40 % pour chaque pays), tandis que les lignes de navigation de pays tiers ont la possibilité d'acquérir une part significative, comme 20 % du montant de fret et du volume du trafic.

Tout le trafic de marchandises entre deux pays est réservé à et est contrôlé par la conférence qui opère sur cette ligne; on considère cependant que le système du Code de Conduite permet de créer une situation favorable pour de nombreux pays en voie de développement n'ayant pas de propre flotte.

La Convention prévoit également que le taux de fret sera fixé à un niveau aussi bas que possible du point de vue commercial, pour permettre un gain raisonnable aux propriétaires de navires.

Suite à l'augmentation des taux de fret, une conférence accordera une échéance de pas moins de 150 jours aux chargeurs, et la période de temps minimale entre la date d'entrée en vigueur de l'augmentation des taux de fret et la date d'expiration de la nouvelle augmentation, ne pourra être inférieure à 10 mois. Le propriétaire du navire doit soumettre des rapports comprenant une analyse des données en matière de coûts et revenus, qui, aux yeux de la Conférence, justifient l'augmentation des taux de fret.

Adjustments or changes in freight rates must be discussed among conferences, shippers and governmental authorities. A complex system of conciliation is also provided if disputes arise in this regard and on any other subject between persons or associations belonging to the same conference.

At this point it is really difficult to foresee the future of the Code of Conduct but it is certain that all bilateral agreements on trade and traffic presently in force and the practice adopted will exert an influence on the chances of the Code of Conduct coming into force. For instance, Turkey will not be satisfied with the system of 40/40/20 of the Convention having adopted an attitude according to which Turkish shippers and importers are allowed to apply to foreign shipping companies for a carriage of goods by sea only if Turkish companies are not able to accept the carriage.

For other reasons also the Ivory Coast will not be satisfied with the results of the UNCTAD's code notwithstanding it has not only adopted, but also imposed the system of 40/40/20. As a matter of fact, this State desires a more important role of the Governments in the consultations with shippers and shipowners for fixing the freight rates.

Also the United States, before accepting the Code of Conduct, will have to face their historical attitude contrary to the conference system and in particular will have to adopt the present regulation of the U.S. conferences consisting in unilateral legislation or bilateral agreements between the United States and other countries, at least when in contrast with the provisions of the Code of Conduct (for example when it excludes the validity of a reservation of a share of the traffic in U.S. ports to U.S. flag ships).

The Scandinavian countries, which historically are contrary to any flag discrimination, were not in favour of the 40/40/20 role and made the proposal to reserve a share of 40 % of the traffic for the developing countries, the remaining share of 60 % being divided among all countries which may be interested in that traffic. But this proposal did not meet the consent of many States : for instance, France and Germany showed great opposition to it because, in their opinion it would stimulate, in an excessive way, the commercial competition among maritime countries.

Finally, the EEC has also expressed a negative opinion for the following main reasons : a) the provision of the Code of Conduct might create some discrimination among EEC countries on the basis of the nationality principle; b) the formula 40/40/20 and the freight rate fixing system might be contrary to the Rome Treaty rules on fair competition; c) the State shipping companies might be in a delicate position in con-

Une Conférence a toutefois la possibilité d'imposer des surcharges spéciales et exceptionnelles dans le but de couvrir une augmentation soudaine ou exceptionnelle des coûts ou de pertes de revenus sans l'échéance de 150 jours.

Des ajustements ou des changements dans le taux de fret doivent être examinés par les conférences, les chargeurs et les autorités gouvernementales. Un système complexe de conciliation est également prévu en cas de litige à ce sujet ou à quelqu'autre sujet entre des personnes ou des associations appartenant à la même conférence.

A ce stade-ci, il est difficile de prévoir l'avenir du Code de Conduite, mais il est certain que tout accord bilatéral en matière de commerce et de trafic, en vigueur pour l'instant, et la forme d'application adoptée, exercera une influence sur les chances du Code de Conduite de venir en vigueur. La Turquie, par exemple, ne s'estimera pas satisfaite avec le système 40/40/20 de la Convention, ayant adopté une position selon laquelle les chargeurs turcs et les importateurs ne peuvent solliciter les compagnies de navigation étrangères pour le transport de marchandises par mer, qu'au cas où les compagnies turques ne seraient pas en mesure d'accepter le transport.

Pour d'autres raisons, la Côte d'Ivoire ne sera, elle non plus, satisfaite des résultats du Code de la CNUCED, malgré le fait qu'elle a non seulement adopté mais également imposé le système 40/40/20. En fait, cet Etat souhaite un rôle plus important des Gouvernements dans les consultations avec les chargeurs et les propriétaires de navire en ce qui concerne la fixation des taux de fret.

Les Etats-Unis, aussi, devront faire face à la position adoptée au cours de leur histoire, contraire au système de conférence, avant d'accepter le Code de Conduite; ils devront en particulier adopter les règlements actuels des Conférences américaines qui consistent en une législation unilatérale ou en accords bilatéraux entre les Etats-Unis et d'autres pays, du moins, lorsqu'ils sont contraires aux stipulations du Code de Conduite (par exemple lorsqu'il exclut la validité de la réservation d'une partie du trafic dans les ports américains aux navires battant le pavillon américain).

Les pays scandinaves, dont la position au cours de l'histoire est contraire à toute discrimination de pavillon, n'étaient pas favorables au système 40/40/20 et ont proposé de réserver une partie de 40 % du trafic aux pays en voie de développement, les 60 % remanents étant divisés entre les pays intéressés dans ce trafic. Mais cette proposition fut rejetée par de nombreux pays; e.a. la France et l'Allemagne, qui ont marqué une opposition ferme, pensant que cela stimulerait de façon excessive la concurrence commerciale parmi différents états maritimes.

Enfin, la C.E.E. a, elle aussi, marqué sa désapprobation, principalement pour les raisons suivantes : a) les stipulations du Code de Conduite pourraient engendrer une certaine discrimination au sein des pays des Communautés européennes en se basant sur le principe de nationalité; b) la formule 40/40/20 et le système de fixation

trast with the Rome Treaty rules on public enterprises. Therefore, EEC proposes to analyse deeply all the problems which might create difficulties and conflicts with the EEC rules in order to impose the adoption of the solution to be found in this respect on all member States before their notification of the Code of Conduct.

The attitudes above described indicate the uncertainties and the difficulties connected with the entry into force of the code of conduct and show that it is very hard, at least now, to foresee if and when the Code of Conduct, as presently worded, will become operative.

It is, anyhow, beyond doubt that the Code of Conduct will have a great impact on the functioning of the conference system, and this impact will be extended also to traditionally « private » (and not organizational) aspects of the carriage by sea. It is worth mentioning in this connection the attitude adopted by some States (belonging to the group of « 77 ») which expressly declared that they will neither ratify nor participate in the adoption of new conventions on the carriage of goods by sea or on multimodal transport before having precise guarantees on the operation of the code of conduct. For this reason it is without importance to examine and discuss all the new proposals on the reform of the law on the carriage by sea and multimodal transport, having in mind the contents and the aims of the Code of Conduct and, in particular, taking in due account the need of guaranteeing an effective control on the policy adopted by carriers and shippers within the conference system.

(iii) Charter Parties

The advisability of possible uniform regulations in the area of charter parties has been analysed by the UNCTAD Secretariat in doc. TD/B/C4/1SL/13.

In this document, part one is dedicated to the economic aspects of chartering, i.e. to the role of time and voyage chartering and to some aspects of the charter market such as voyage and time charter costs.

More particular problems are analysed in part two with reference to the legal aspects of chartering.

Charter party forms are compared in order to review the principal voyage and time charter terms relating to vessel, cargo, voyage, freight and allocation of liability.

All the principal statements of the most relevant charter party forms regarding the vessel's characteristics, the kind of voyage and cargo, are

du taux de fret pourraient être contraires aux stipulations du traité de Rome en matière de concurrence honnête; c) les compagnies maritimes de l'Etat pourraient se trouver dans une position délicate, contraire au Traité de Rome en matière d'initiative publique. C'est pourquoi la C.E.E. propose d'analyser plus profondément tous les problèmes tendant à créer des difficultés et des conflits par rapport aux règles de la Communauté Economique Européenne dans le but d'imposer l'adoption d'une solution devant être approuvée par tous les états membres avant la notification du Code de Conduite.

Les positions adoptées, comme elles sont décrites plus haut, démontrent les incertitudes et les difficultés rencontrées en rapport avec la mise en vigueur du Code et nous montre qu'il est très difficile, surtout à présent, de prévoir si, et à quel moment, le Code de Conduite comme il est formulé actuellement, entrera en vigueur.

Il est, de toute façon, hors de doute que le Code de Conduite aura une grande influence sur le fonctionnement du système de Conférence, et cette influence pourra être étendue également aux aspects « privés » du transport par mer (et non au plan de l'organisation). Il est intéressant de mentionner à cet égard l'attitude adoptée par certains états (faisant partie du « groupe 77 »), qui ont souligné qu'ils ne ratifieront ni ne participeront à l'adoption de nouvelles conventions en matière de transport de marchandises par mer ou en matière de transport multimodal avant d'avoir des garanties précises quant au fonctionnement du Code de Conduite. Pour cette raison il est peu important d'examiner et de discuter toutes les nouvelles propositions quant à la réforme de la loi en matière de transport par mer et de transport multimodal si l'on pense au contenu et aux buts visés par le Code de Conduite et en particulier, en tenant bien compte du besoin de garantir un contrôle effectif sur la politique adoptée par les transporteurs et les chargeurs dans le cadre du système de Conférence.

(iii) *Les charte-parties*

L'utilité éventuelle d'une réglementation uniforme dans le domaine des charte-parties a été analysée par le Secrétariat de la CNUCED, dans le doc. TB/B/C4/1SL/13.

Dans ce document, la première partie est consacrée aux aspects économiques de l'affrètement, c.a. au rôle du contrat d'affrètement (time charter) et de l'affrètement au voyage, ainsi qu'à certains aspects de la bourse du fret comme le prix de l'affrètement au voyage et à temps. Des problèmes plus particuliers sont analysés dans la seconde partie et se réfèrent aux aspects légaux de l'affrètement.

Les différentes catégories de charte-parties sont comparées dans le but de donner un aperçu des clauses principales du contrat de time-charter et du contrat d'affrètement au voyage, ayant trait au

thus described and sometimes criticized from the point of view of clarity because, it is maintained, failure on the part of the owners to furnish clear indications may give rise to claims for damages and also cause other difficulties.

For instance, it is pointed out that the question whether the « safe port » clause constitutes an actual warranty for which the charterer assumes a strict liability or a simple clause for which the charterer is considered liable for the safety of the place, only lacking his « due diligence » in nominating a port, clearly reflects the necessity of creating simple and basic principles. The financial provisions, i.e. the calculation and payment of the freight and the allocation of loading and discharging costs are considered an essential question which must be resolved because some clauses have given rise to certain difficulties of interpretation.

Laytime and demurrage deserve, in the opinion of the Secretariat, particular attention because i) they constitute a complicated field, both from a technical and a legal standpoint, ii) rules of law on these matters diverge on many points under the different legal systems and, moreover, iii) considerable variations exist on the matter under various standard forms. The main questions which came up for discussion were firstly how laytime is calculated and when it begins to count and secondly the duration of the demurrage period.

In this Report it is particularly stressed that the rules concerning charter parties are generally non-mandatory but the UNCTAD Secretariat seems to express the opinion that a mandatory and more uniform system, governing especially the owner's liability for loss of or damage to the cargo, is sometimes necessary. The questions related to the issuing of a bill of lading under the charter party and some problems arising from both the « lien and cesser » and the deviation clauses are thus analysed in order to study the best solution to the question of allocation of liability.

From the UNCTAD report it appears that, notwithstanding that there was no particular dissatisfaction with the way in which chartering markets operate in the various parts of the world, there were some criticisms because many developing countries find themselves at a disadvantage in contractual negotiations. For this reason the Secretariat maintains that what is now required is an enlargement of the area of participation in the drafting of agreed clauses during the re-examination of charter party clauses.

navire, à la cargaison, au voyage, au fret et à la délimitation de la responsabilité.

Les clauses principales des modèles-types de charte-parties portant sur les caractéristiques du navire, le genre de voyage et la nature de la cargaison, sont ainsi décrites et parfois critiquées au point de vue clarté, le manque de clarté dans les indications fournies par les propriétaires pouvant amener des créances pour dommages et également causer d'autres difficultés.

Par exemple, il est intéressant de savoir si la clause « safe port », constituant une garantie évidente par laquelle le chargeur assume une stricte responsabilité ou une simple clause par laquelle le chargeur est considéré responsable de la sécurité de l'endroit choisi, ne manquant que de diligence quant au choix d'un port, reflète la nécessité de créer de simples principes de base. Les questions financières, c'est-à-dire le calcul et le payement du fret et la fixation des frais d'embarquement et de débarquement, sont considérés comme étant des questions essentielles à résoudre, certaines clauses donnant lieu à quelques difficultés d'interprétation.

Les « jours de planche » et les surestarries méritent selon le Secrétariat, une attention particulière parce que : i) ils constituent un domaine complexe, aussi bien sur le plan technique que légal, ii) les règles à suivre à cet égard diffèrent sur plusieurs points suivant les différents systèmes légaux, en outre iii) un nombre considérable de variantes existent à cet égard sous différentes formes standard. Les problèmes principaux soulevés étaient en premier lieu la délimitation du nombre de jours de planche, ainsi que le moment de leur entrée en compte, et en second lieu la durée de la période de surestarries.

Dans ce rapport, on a surtout souligné que les règles concernant les charte-parties sont généralement non-impératives, mais le Secrétariat de la CNUCED semble penser qu'un système à caractère plus impératif et plus uniforme, fixant en particulier la responsabilité du propriétaire en cas de perte de ou de dommage à la cargaison, est parfois nécessaire.

La question relative au connaissance inclus dans une charte-partie et quelques problèmes soulevés par la clause « lien and cesser » (privilège et cession) et par les clauses de « déroutement », sont ainsi analysées afin d'étudier la meilleure solution au problème de délimitation de la responsabilité.

Il apparaît dans le rapport de la CNUCED que malgré le fait qu'il n'y ait aucune dissatisfaction particulière quant à la façon dont opère la bourse de fret dans les différentes parties du monde, certaines critiques ont été émises, par le fait que beaucoup de pays en voie de développement se trouvent dans une position désavantageuse en matière de négociations contractuelles. Pour cette raison, le Secrétariat maintient la nécessité actuelle visant à élargir le terrain de participation

It is suggested that this operation must be accomplished by a three-stage procedure i.e. identification of a number of classes of clauses (more or less inequitable), selection of the clauses into the classes, action in order to redraft the selected most faulty or inequitable clauses with a view to greater clarity and more balanced equities as regards the rights and obligations of the parties.

The Secretariat also suggests a study on the possibility of drafting mandatory rules on three basic points :

- 1) seaworthiness of the vessel
- 2) liability for loss of or damage to cargo
- 3) delay in the performance of the contract, including delay caused by deviation.

A more thorough analysis of the UNCTAD report made by Prof. Berlingieri is a paper delivered at the seminar on charter parties organized in November 1975 by Lloyd's of London Press Ltd. and European Transport Law (now published in « Il Diritto Marittimo », 1976, page ...).

(iv) International Commercial Arbitration

At its ninth session, UNCITRAL approved a « revised draft set of arbitration rules for optional use in ad hoc arbitration relating to international trade » (doc. A/CN 9/112).

Unlike precedent international legislation on arbitration, mainly focused on conflicts of law and jurisdiction problems, the UNCITRAL rules particularly deal with procedural aspects.

The scope of application of the UNCITRAL arbitration rules depends on the parties who can anyway agree in modifying any provision thereof.

The Rules (34 articles) are divided into four sections : introductory rules, appointment of arbitrators, arbitral proceedings and the award.

2. IMCO

IMCO's Legal Committee is considering the establishment of a system of civil liability for pollution damage arising from hazardous substances other than those regulated within the framework of the 1969 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage recently entered into force.

A preliminary problem to be considered is whether it would be more advisable to extend the Brussels Convention in order to include other

dans l'élaboration de clauses communes pendant la réexamination des clauses de charte-parties.

Il a été suggéré que cette opération soit accomplie en suivant une procédure à trois degrés, c'est-à-dire identification d'un nombre de catégories de clauses (plus ou moins inéquitables), sélection de clauses dans ces catégories, action en vue de redéfinir les clauses sélectionnées les plus fautives ou inéquitables, afin d'obtenir une plus grande clarté et un meilleur équilibre en ce qui concerne les droits et les obligations des parties contractantes.

Le Secrétariat a également suggéré l'étude des possibilités quant à l'élaboration de règles impératives ayant trait à trois points fondamentaux :

- 1) navigabilité du navire;
- 2) responsabilité en cas de perte ou de dommage à la cargaison;
- 3) délai dans l'exécution du contrat, ainsi qu'un délai pour déroulement.

Une analyse plus poussée du rapport de la CNUCED a été faite par le Prof. Berlingieri dans un journal distribué au cours d'un séminaire, concernant les charte-parties, organisé au mois de novembre 1975 par le Lloyds of London Press Limited and European Transport Law (publié dans le « Il Diritto Marittimo 1976 », p. ...).

(iv) *Arbitrage commercial international*

Au cours de la neuvième session, la CNUDCI a approuvé un « projet revisé d'une série de règles d'arbitrage à application facultative dans l'arbitrage ad hoc en matière de commerce international » (doc. A/CN 9/112).

Contrairement à la législation internationale précédente en matière d'arbitrage, largement concentrée sur les conflits de lois et les problèmes de juridiction, les règles de la CNUDCI concernent plus particulièrement les aspects de procédure.

Le terrain d'application des règles d'arbitrage de la CNUDCI dépend des parties ayant dans tous les cas la possibilité de modifier toute disposition relative à ces règles.

La réglementation (34 articles) comprend 4 sections : règles introductives, nomination des arbitres, procédure d'arbitrage et sentence arbitrale.

2. OMCI

La Commission Juridique de l'OMCI envisage l'établissement d'un système de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par des substances dangereuses, autres que celles définies dans le cadre de la Convention sur la Responsabilité Civile pour les Dom-mages dus à la Pollution par Hydrocarbures, de 1969, récemment entrée en vigueur.

Un problème préliminaire à considérer est de savoir s'il serait plus avisé d'élargir la Convention de Bruxelles, dans le but d'y inclure

dangerous substances (this could be done by means of a Protocol to the Convention itself) or to establish a larger system to encompass all pollution damages arising out of maritime transport (this latter solution being likely to imply the drafting of a new convention).

Governments and other interested Organizations have been invited to submit to the IMCO Secretariat all information (documents and data) about pollution of hazardous substances occurring in connection with maritime transport.

At its 29th session, IMCO's Legal Committee agreed that there was no need to await the outcome of the International Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims, which is to take place in London 1st to 19th November. On the contrary, it was the view of most delegations that the Conference would be greatly assisted if it had some indication of the direction in which the Legal Committee might be thinking in connection with the nature, scope and extent of liability in respect of damage arising from the carriage of noxious and hazardous substances, other than oil covered by the 1969 Civil Liability Convention. The Legal Committee of IMCO met on 6th September to discuss such problems.

3. *The U.N. Economic Commission for Europe*, which has been established to further promote its efforts towards the uniformity of contracts of sale, including the so-called maritime sales. Some results have been positively achieved as far as, on the one hand, the international sale of fruit and vegetables is concerned and on the other hand the modernization of the « INCO terms 1953 » with the co-operation of the ICC. Further studies have been envisaged with the co-operation of other organizations (private and intergovernmental) on the role and formalities of the signature of international documents of trade. This subject is very important from the point of view of maritime law as far as it involves issues very much conditioned by maritime law and it is surprising that the CMI has not been invited to participate in the discussions or at least to submit preparatory papers. The only international organization involved in maritime affairs which took part in the discussions was IMCO which it will be advisable to contact in order to obtain information and possible ways of co-operation on the subject. Finally, the UN Economic Commission for Europe took some initiatives in the field of « reference to rules » in order to better emphasize and indicate the way in which such a technique must work to improve the harmonization of the rules of law relative to be international trade law.

4. *The UN Economic Commission for Latin America*, which has dealt with problems of multimodal transport trying to establish a

d'autres substances dangereuses (ce qui pourrait être obtenu par un Protocole à la Convention même) ou d'établir un système plus étendu visant à inclure tout dommage de pollution dû au transport maritime (cette dernière solution impliquant vraisemblablement l'élaboration d'une nouvelle Convention).

Les gouvernements et autres organisations intéressées ont été invités à soumettre au Secrétariat de l'OMCI toute information (documents et données) concernant la pollution par substance dangereuse, due au transport maritime.

Au cours de sa 29ième session, la Commission Juridique de l'OMCI a convenu qu'il n'était pas nécessaire d'attendre les résultats de la Conférence Internationale sur la Limitation de la Responsabilité en matière de Créances Maritimes, qui sera tenue à Londres, du 1er au 19 novembre. Au contraire, selon la plupart des délégations, la conférence serait grandement facilitée s'il existait quelques indications quant à l'orientation de pensée de la Commission Juridique en rapport avec la nature, le domaine et l'étendue de la responsabilité en matière de dommages occasionnés par le transport de substances nocives et dangereuses, autres que les hydrocarbures, comme l'a établi la Convention de 1969 en matière de responsabilité civile. La Commission Juridique de l'OMCI s'est réunie le 6 septembre pour discuter de tels problèmes.

3. *La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe*, qui a été constituée dans le but de continuer à encourager les efforts allant vers une uniformité de contrats de vente, y compris les dites ventes maritimes. Quelques résultats positifs ont été atteints en ce qui concerne, d'une part, la vente à l'échelle internationale de fruits et de légumes, et d'autre part, la modernisation des « termes INCO de 1953 », avec la coopération de la CCI. Des études additionnelles ont été envisagées en coopération avec d'autres organisations (privées et intergouvernementales), sur l'importance et les formalités de la signature de certains documents de commerce international. Cette question est très importante du point de vue du droit maritime dans la mesure où elle comprend des points soumis aux conditions du droit maritime, et on peut s'étonner que le CMI n'ait pas été invité à participer aux discussions ou du moins à soumettre des idées. L'OMCI était la seule organisation internationale s'occupant d'affaires maritimes, à participer aux discussions et il serait avisé de contacter cet organisme afin d'obtenir de plus amples informations et de connaître les moyens possibles de coopérer. En définitive, la Commission Economique des NU pour l'Europe a pris certaines initiatives en ce qui concerne les « références aux règles », dans le but de mieux souligner et indiquer le chemin que doit prendre une telle technique pour parvenir à une harmonisation des règles susceptibles de devenir des lois de commerce international.

4. *La Commission Economique des Nations Unies pour l'Amérique Latine*, qui s'est occupée de problèmes de transport multimodal en

combined transport document (CTD), according to which the liabilities of the carrier involved in various types of carriage are fitted with the particular needs of the Latin American region and the requirements of uniform international standards.

5. The Commission of European Communities

Among the activities of the Commission of European Communities, it is particularly important to stress the relevance of its studies and proposals in the field of contractual and tort liability and of international maritime traffic. Apart from a new proposed harmonization of the so-called adhesion contracts in order to protect the weaker party of which the contract is proposed (or imposed), relevant subjects have been achieved on conflict of laws where an *avant-projet* has been adopted in order to unify among member States the rules of private international law in the field of contractual and extra contractual relationships. The leading idea embodied in such a project was to favour the adoption of their flexible solutions very close to the adoption of the proper law of the contracts or torts without providing for special rules with regard to maritime contracts or torts.

This last point is worthy of great attention because at least some particular feature of maritime relationships may suggest solutions different from those adopted in the proposed *avant-projet*. An official position in this regard by the CMI may be advisable, taking into consideration the fact that the *avant-projet* is now under further discussions and investigations in order to adapt the solutions proposed to the requirements evidenced by the three new member States which did not participate in the previous negotiations and discussions. The Commission of European Communities has finally adopted a very rigid attitude on the problem of the discipline of maritime traffic through « conferences » and, in this regard on the one hand, it has contested the power of member States to sign and ratify the convention quite recently adopted by UN organs and, on the other hand, it has proposed some amendments to it.

6. UNIDROIT

As we have already seen, many studies have been dealt with by UNIDROIT and some items have been put on the agenda of the CMI (such as hovercrafts, gold clause, combined transport, etc.). However, UNIDROIT has also adopted some other important resolutions in other fields which involve in some way maritime implications. Among them, it is worthwhile to mention, first of all, a draft convention providing a uniform law on agency of international character in the sale and purchase of goods which, of course, also regulates aspects of the

tentant d'établir un document de transport combiné (DTC) suivant lequel les responsabilités du transporteur concerné dans plusieurs formes de transport, sont adaptées aux besoins particuliers de l'Amérique Latine et à la nécessité d'établir des mesures uniformes et internationales.

5. La Commission des Communautés Européennes

Parmi les activités de la Commission des Communautés Européennes, il est particulièrement utile de souligner la portée de ses études et de ses propositions dans le domaine de la responsabilité contractuelle et quasi-délictuelle, et de celui du trafic maritime. Hormis la proposition d'une nouvelle harmonisation des dits « contrats d'adhésion » visant à protéger la partie la plus faible dont on propose (ou impose) le contrat, des résultats importants ont été atteints en matière de conflits de loi, là où un avant-projet a été adopté en vue d'unifier au sein des états membres les règles du droit privé international dans le domaine des relations contractuelles et extra-contractuelles. L'idée principale contenue dans un tel projet était de favoriser l'adoption de mesures flexibles très proches de l'adoption de la loi contractuelle ou loi délictuelle proprement dite, sans pour autant prévoir de règles spéciales en matière de contrat maritime ou quasi-délictuels.

Le dernier point est digne d'une attention particulière, certaines caractéristiques des relations maritimes pouvant inspirer des solutions différentes de celles adoptées dans l'avant-projet proposé. Une position officielle du CMI à cet égard, pourrait être utile, tenant compte du fait que l'avant-projet est pour l'instant le sujet de discussions et est étudié dans le but d'adopter des solutions proposées aux exigences appuyées par les trois nouveaux états membres qui n'ont pas participé aux négociations et discussions préliminaires. La Commission des Communautés Européennes a finalement adopté une attitude très rigoureuse devant le problème de discipline du trafic maritime réglé par des « conférences », et à ce propos a contesté d'une part le pouvoir des états membres de signer et de ratifier l'accord adopté très récemment par des organes des Nations Unies; elle a proposé d'autre part certains amendements à cet accord.

6. UNIDROIT

Comme nous l'avons déjà vu, de nombreux problèmes ont été traités par UNIDROIT et certains sujets ont été mis à l'ordre du jour par le CMI (à savoir les aéroglisseurs, la clause or, le transport combiné, etc.). Toutefois, UNIDROIT a également adopté quelques autres résolutions importantes dans d'autres domaines, ayant d'une certaine manière trait aux problèmes maritimes. Parmi elles, il faut mentionner en premier lieu un projet de convention visant à établir un règlement uniforme de conciliation, à caractère international en ce qui concerne l'échelle de marchandises et l'achat de marchandises,

relationship principal-agent connected with maritime sales and with the conclusion of carriage by sea. Furthermore, UNIDROIT has begun the study of a codification of law of international contracts, and in particular, a project on the codification of the rules on the formation of international contracts has been established. In this last project a solution in favour of the revocability of the offer is fully regulated and admitted even though some exceptions are pointed out. Also, other problems particularly important for maritime affairs, such as the form of acceptance and the execution of a contractual obligation, are resolved in a way which is supposed to be consistent with the modern trend of law of trade.

fixant bien entendu les aspects d'une relation en rapport avec les ventes maritimes et la conclusion d'un transport par mer. En outre, UNIDROIT a entrepris l'étude d'une codification du droit en matière de contrat internationaux, et a établi en particulier, un projet de codification de règles pour l'élaboration de contrats internationaux. Dans ce dernier projet, une solution en faveur de l'annulation de l'offre est entièrement réglée et acceptée, malgré quelques exceptions. D'autres problèmes particulièrement importants pour les affaires maritimes, à savoir la forme d'acceptation et l'exécution des obligations contractuelles, sont résolus d'une façon qui est supposée être en rapport avec le courant moderne du droit commercial.

2

OFFICERS BUREAU

President - *Président* :

Francesco BERLINGIERI

Vice-Presidents :

Arthur M. BOAL

Vice-Présidents :

William BIRCH REYNARDSON

Andrei K. JOUDRO

Walter MÜLLER

Nagendra SINGH

Takeo SUZUKI

Jean WAROT

Secretary General Executive :

Kaj. PINEUS

Members of the Executive Council :

Membres du Conseil Exécutif : Nicholas J. HEALY

Stuart HYNDMAN

Alex REIN

Hans Georg RÖHREKE

J.C. SCHULTSZ

Chief Legal Officer :

Jan RAMBERG

Conseiller Juridique Principal :

Secretary General Administrative and Treasurer :

Secrétaire Général Administratif et Trésorier :

Henri VOET

Chief Administrative Officer :

Conseiller Administratif Principal :

Firme Henry VOET-GENICOT

3

NATIONAL ASSOCIATIONS ASSOCIATIONS NATIONALES

ARGENTINE

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO
(Argentine Maritime Law Association)

c/o Dr. José Domingo Ray, 25 de Mayo 489, 5th fl., Buenos Aires.

Established : 1905

Executive Council

President :

Dr. José Domingo RAY.

Vice-Presidents :

Dr. Antonio R. MATHÉ.
Dr. Alberto DODERO.

Secretary :

Dr. Emilia Marthe KROM.

Pro-Secretary :

Dr. Alberto Carlos CAPPAGLI.

Treasurer :

Mr. Julio A. CARCASSON.

Pro-Treasurer :

Mr. Guillermo D'OSUALDO.

Members :

Dr. Jorge BENGOLE ZAPATA.
Dr. Eduardo BASUALDO MOINE.
Dr. Carlo GARCIA TERÁN.
Dr. Aurelio GONZALEZ CLIMENT.
Dr. José M. PALACIOS HARDY.

Membership : 53

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME BELGISCHE VERENIGING VOOR ZEERECHT

c/o Firme HENRY VOET-GENICOT,
Borzestraat, 17, B.2000 Antwerpen

Année de fondation : 1896

Président :

Mr. Claude BUISSERET, Avocat, Professeur à l'Université Libre de Bruxelles, Louizalastraat 32, B-2000 Antwerpen.

Vice-Présidents :

Mr. Jean VAN RYN, Avocat à la Cour de Cassation, Professeur honoraire à l'Université Libre de Bruxelles, avenue du Vert-Chasseur 62, B-1180 Bruxelles.

Mr. Lionel TRICOT, Avocat, Professeur Extraordinaire à la Katholieke Universiteit Leuven - Professeur à UFSIA-Anvers, Italiëlei 108, B-2000 Antwerpen.

Secrétaire général :

Mr. Léo VAN VARENBERGH, Docteur en droit, Professeur à l'Institut Supérieur de Commerce de Bruxelles, 24, rue de Locht, B.1030 Bruxelles.

Trésorier :

Mr. Léon GYSELYNCK, Avocat honoraire, Professeur honoraire à l'Université Libre de Bruxelles, 48, Meir, B 2000 Antwerpen.

Secrétaire administratif :

Firme Henry VOET-GENICOT, Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen.

BRASIL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO

(Brazilian Maritime Law Association)

Palacio da Justiça - Rio de Janeiro

Established : 1961

Officers

President .

Mr. José Cândido SAMPAIO DE LACERDA, Magistrate in Rio de Janeiro, Professor of Commercial Law at the Law School of the Federal University of Rio de Janeiro, Vice-President of the Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial, President da Associação Latino Americana de Direito da Navegação, Rua Fernando Magalhães, 179, Rio de Janeiro, ZC-20.

First Vice-President :

Mr. João VICENTE CAMPOS, Lawyer in Rio de Janeiro, Member of the International Juridical Institute at The Hague and of the Honor Committe of A.I.D.A., Vice-President of the Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial, Rua Senador Dantas, 20/13º, Rio de Janeiro.

Second Vice-President :

Mr. Carlos da ROCHA GUIMARÃES, Lawyer in Rio de Janeiro, State Attorney of Rio de Janeiro, Member of the Council of the Brazilian Bar Association, Member of the International Law Association and of the International Fiscal Association, Member of the Association Française de Droit Aérien, Member of the Instituto dos Advogados Brasileiros, Vice-President of the Associação Brasileira de Direito Financeiro, Member of the Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial, Rua Assembléia, 93/Salas 1203-4, Rio de Janeiro.

Third Vice-President :

Mr. Armando REDIG DE CAMPOS, Lawyer in Rio de Janeiro, Doctor in Jurisprudence by the Rome University, Member of the Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial, Member of the Associação Brasileira de Direito Fiscal, Member of the Instituto dos Advogados Brasileiros, Av. Alm. Barroso, 91/815, Rio de Janeiro.

Secretary General :

Mr. Pedro CALMON Filho, Lawyer in Rio de Janeiro, Professor of Commercial Law at the Law School of the Federal University of Rio de Janeiro, former Judge of the Admiralty Court, Av. Franklin Roosevelt, 194/8 °, Rio de Janeiro.

First Secretary :

Mr. Manoel MOREIRA BARROS E SILVA, Attorney and Legal Adviser at Superintendency of Merchant Marine (SUNAMAM), Lawyer in Rio de Janeiro, Delegate to UNCTAL Working Group on Maritime Legislation, Alternate Representative at UNCITRAL Working Group on Maritime Legislation, Rua Dias da Rocha, 12 apt. 701, Rio de Janeiro.

Treasurer :

Mr. Stenio DUGUET Coelho, Lawyer in Rio de Janeiro, former Legal Adviser & Attorney of Comp. Nacional Navegação COSTEIRA - A.F., Rua Laranjeiras, 328 apt. 103, Rio de Janeiro.

Membership :

Physical Members : 220
Official Entities as Life Members : 22
Juridical Entity Members : 11
Correspondent Members : 15

BULGARIA

BULGARIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

V. Levski Str. 9, Sofia

Chairman :

Prof. Slava STEFANOVA, Professor at the Sofia University.

Deputy Chairmen :

Mr. Nikolai YOVCHEV, Director General of the State Shipping Corporation.

Mr. Boris SHUBEKOV.

Chief Secretary :

Mme. Ekaterina TERZIEVA, Ministry of Transport.

Treasurer :

Mr. Ivan ANTOV, Ministry of Foreign Trade.

Members :

Rear Admiral Dicho UZUNOV, Ministry of National Defence.

Mr. Ivan IVAN, Council of Ministers of the People's Republic of Bulgaria.

Mr. Ivan LAZAROV, Deputy Director General of the State Shipping Corporation.

Mr. Marin SLAVCHEV, Navibulgar.

Mr. Nikolai NEDIALKOV, State Economic Association « Fish Industry ».

Mr. Simeon SIMEONOV, Ministry of Transport.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
(Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany)

Established : 1898

Officers

President :

Dr. Dr. Walther RICHTER, President of Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, 62 Sögestrasse, 2800 Bremen 1.

Vice-President :

Dr. Walter HASCHE, Barrister, Member of the Board of Management of Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank A.G., 13 Katharinenstrasse, 2000 Hamburg 11.

Members :

Dr. Hans Joachim ENGE, Lampe & Schierenbeck, 5-6 Herrlichkeit, 2800 Bremen I.

Dr. Bernd KRÖGER, Managing Director of German Shipowners' Association, 6 Esplanade, 2000 Hamburg 36.

Dr. Thomas M. REMÉ, Barrister, Member of the Board of Management of Nord-Deutsche Versicherungs-A.G., 12 Alter Wall, 2000 Hamburg 36.

Dr. Hans Georg RÖHREKE, Attorney-at-Law, Dr. Esche, Schümann & Partner, 17 Ballindamm, 2000 Hamburg I.

Dr. Horst WILLNER, Barrister, Member of the Board of Management of Hapag-Lloyd A.G., 2-6 Gustav-Deetjen-Allee, 2800 Bremen.

Secretary :

Mr. Hartmut v. BREVERN, Barrister, German Shipowners' Association, 6 Esplanade, 2000 Hamburg 36.

Membership : 312

CANADA

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Suite 205, 620 St. James Street West, Montreal Quebec H3C 1C7

Established : 1951

Officers

President :

Mr. Roland G. CHAUVIN, LL.L, Q.C., Chauvin, Marler & Baudry,
430 rue St. François-Xavier, Montréal, Québec H2Y 2T3.

Vice-Presidents :

Mr. A. Stuart HYNDMAN, Q.C., McMaster, Minnion, Patch, Cordeau,
Hyndman and Legge, 129 St. James Street West, Montreal,
Quebec H2Y 1L8.

Mr. Arthur J. STONE, Q.C., McTaggart, Potts, Stone & Herridge,
390 Bay Street, Toronto, Ontario M5H 2Y2.

Hon. Secretary :

Mr. W.T. SMITH, Shipowners Assurance Management Ltd., 620
St. James Street West, Montreal, Quebec H3C 1C7.

Hon. Treasurer :

Mr. J.A. CANTELLO, Osborn & Lange Ltd., 759 Victoria Square,
Montreal, Quebec H2Y 2K5.

Executive Committee

The Officers :

Mr. D.L.D. BEARD, Q.C., Du Vernet, Carruthers, Toronto, Ontario.

Mr. Raynold LANGLOIS, Langlois, Drouin & Laflamme, 126 St. Pierre
Street, Quebec G1K 4A8.

and

Representatives of :

Association of Average Adjusters of Canada.

Canadian Bar Association.

Canadian Board of Marine Underwriters.

Canadian Chamber of Shipping.

Canadian Exporters Association.

Canadian Manufacturers' Association.

Dominion Marine Association.

Maritime Employers Association.

Shipping Federation of Canada.

Honorary Members :

Mr. W. BAATZ, E-1 « Roxdene », Pitts Bay Road, Pembroke 5-62, Bermuda.
Mr. P.T.W. BECK, Holsworthy, England.
Hon. J.V. CLYNE, 1075 West Georgia Street, Vancouver B.C.
Mr. J.R. CUNNINGHAM, LL.B., Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, P.O. Box 49118, Two Bentall Centre, Vancouver B.C. V7X 1H8.
Mr. H.J. DARLING, Canadian Transport Commission, 7th Floor Con-gill Bldg, Kent Street, Ottawa, Ontario.
Mr. A. Stuart HYNDMAN, Q.C., McMaster, Minnion, Patch, Cordeau, Hyndman and Legge, 129 St. James Street West, Montreal, Quebec H2Y 1L8.
Hon. W.R. JACKETT, President, Exchequer Court of Canada, Ottawa, Ontario.
Hon. Mr. Justice Léon LALANDE, The Superior Court of Quebec, Montreal, Quebec.
Hon. Mr. Justice K.C. MACKAY, The Superior Court of Quebec, Montreal, Quebec.
Hon. G.R.W. OWEN, Court of Appeal of Quebec, Montreal, Quebec.
Hon. R.A. RITCHIE, The Supreme Court of Canada, Ottawa, Ontario.
Right Hon. Arthur I. SMITH, 239 Kensington Ave., Westmount, Quebec.
Hon. D.C. WELLS, The Supreme Court of Ontario, Toronto, Ontario.
Hon. Mr. Justice Peter WRIGHT, The Supreme Court of Ontario, Osgoode Hall, Toronto, Ontario.

Membership :

Constituent members : 10
Associate members : 97

CHILI

ASOCIACIÓN CHILENA DE DERECHO MARITIMO
(Association Chilienne de Droit Maritime)

Urriola 142, Oficina 212 - Casilla 75, Valparaiso

Année de fondation : 1965

Comité exécutif

Presidente :

don Eugenio CORNEJO.

Vice Presidente :

don Alfonso ANSIETA.

Vocal :

don Félix GARCIA.

Tesorero :

don Arturo EWING.

Secretario :

don Arturo OXLEY.

DENMARK

DANSK SØRETSFORENING
(Danish Branch of Comité Maritime International)
Skoubogade, 1, 1158, København K.

Established : 1899

President :

Mr. Allan PHILIP, Professor, Dr. Jur. Attorney, Frederiksgade, 1,
1265 København K.

Treasurer and Secretary :

Mr. Axel KAUFMANN, Barrister, Skoubogade, 1, 1158 København K.

Members of a special Committee for Maritime Law :

Hr. prokurist Leif ARNESEN, Rederiet A.P. Møller, Kongens Nytorv,
1050 København K.

Hr. højesteretssagfører E. BEHRENDT-POULSEN, Amaliegade 37,
1256 København K.

Hr. sekretaer, cand. jur. Jørgen BREDHOLT, Handelsministeriet,
Slotholmsgade 10, 1216 København K.

Hr. direktør Jens DEGERBØLL, Danmarks Rederiforening, Amalie-
gade 33, 1256 København K.

Hr. advokat Jan ERLUND, Amaliegade 37, 1256 København K.

Hr. direktør, landsretssagfører Bjarne FOGH, Rederiet A.P. Møller,
Kongens Nytorv, 1050 København K.

FORENINGEN AF SØASSURANDØRER, Amaliegade 10, 1256 Kø-
benhavn K.

Hr. professor dr. jur. Bernhard GOMARD, Sct. Pedersstraede 19, 1453
København K.

Hr. advokat Fl. HASLE, Ø.K., Holbergsgade 2, 1057 København K.

Hr. højesteretssagfører Niels KLERK, Amaliegade 4, 1256 København
K.

Hr. dispachør E. KOFOED, Højbro Plads 21, 1200 København K.

Grosserer-Societetets KOMITE, Børsen, 1217 København K.

Hr. professor dr. jur. Ole LANDO, Solbakken 101, 2840 Holte.

Hr. advokat Hans LEVY, Frederiksborggade 15, 1360 København K.

Hr. kontorchef E. LYSGAARD, Handelsministeriet, Slotholmsgade 10,
1216 København K.

Hr. dispachør Jens MIDDELBOE, Toldbodgade 51, 1253 København
K.

- Hr. højesteretssagfører Bent NEBELONG, Frederiksberggade 1a, 1459 København K.
- Hr. generalsekretær E. Sejer PETERSEN, Børsen, 1217 København K.
- Hr. fuldmaegtig, cand. jur. Knud PONTOPPIDAN, Danmarks Rederiforening, Amaliegade 33, 1256 København K.
- Hr. fuldmaegtig U. Lind RASMUSSEN, Danmarks Rederiforening, Amaliegade 33, 1256 København K.
- Hr. advokat A. REVENTLOW MOURIER, Rederiaktieselskabet, Dannebrogsgade, Rungsted Strandvej 113, 2960 Rungsted Kyst.
- Hr. direktør H. SCHAUUMBURG, Assurance-Compagniet Baltica A/S, Bredgade 40, 1260 København K.
- Hr. dr. jur. Erik SIESBY, I.H. Mundtsvej 4B, 2830 Virum.
- Hr. bibliotekar cand. jur. Jens SØNDERGAARD, Søager 24, 2820 Gentofte.
- Hr. direktør, landsretssagfører André M. SØRENSEN, Frederiksborggade 15, 1256 København K.
- Hr. underdirektør K. SØGAARD JACOBSEN, D.F.D.S. Sct. Annaes plads 30, 1250 København K.
- Hr. højesteretssagfører Erik STRØJER, Amaliegade 37, 1256 København K.
- Hr. landsretssagfører Søren THORSEN, Frederiksgade 17, 1265 København K.
- Hr. Retspræsident H. TOPSØE-JENSEN, Domusvej 3, 2930 Klampenborg.
- Hr. direktør V. WENZELL, Parkvaenget 7, 2920 Charlottenlund.

Membership : about 100

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
GESELLSCHAFT FÜR SEERECHT DER DDR
(The Association for Maritime Law of the German Democratic Republic)
26, Lagerstrasse, DDR (25) Rostock

Established : 1972

Officers

President :

Dr. jur. Ralf RICHTER, Dozent für Wirtschafts- und Seerecht an der Wilhelm-Pieck Universität, Rostock.

Vice-Presidents :

Prof. Dr. Gerhard REINTANZ, University of Halle.
Herbert PÜSCHEL, Ministry of Transport of the DDR, Berlin.
Wolfgang KAHLERT, Directory of Shipping, Rostock.

Other members representing Managing Committee :

Dr. Werner BUNGE
Dr. Friedrich ELCHLEPP
Dr. Max OESAU
Dr. Peter REICHENBACH
Dr. Albert RUPPRECHT
Prof. Dr. Heinz STROHBACH
Mr. TAMM
Dr. Ehrhard THIELE
Dr. Norbert TROTZ

Secretary :

Dr. Rudi FRENZEL

Individual members : 119

Corporative members : 33

ESPAGNE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARITIMO

(Association Espagnole de Droit Maritime)

Calle Montera 48, 6º, Madrid-14

Président d'honneur :

Don Joaquin GARRIGUES DIAZ-CAÑABATE, Avocat, Professeur à l'Université de Madrid.

Membres d'honneur :

Don F. Francisco ALDECOA Y BERASALUCE
Don Eduardo AZNAR Y COSTE
Don Leopoldo BOADO ENDEIZA
Don Raimundo FERNANDEZ-CUESTA Y MERELLO
Don Ramon GORBEÑA RENOVALES
Don Bartolomé MARCH SERVERA
Don Pascual PERY JUNQUERA
Don Antonio POLO DIEZ

Conseil de Direction

(désigné à l'Assemblée Générale du 21 février 1974)

Président :

Don José Luis de AZCARRAGA Y BUSTAMENTE, Avocat, Professeur de Droit International.

Vice-Présidents :

Don Ignacio BERTRAND Y BERTRAND, Avocat à Gijon, Vice-Président de l'Association d'Armateurs.
Don Aurelio MENENDEZ MENENDEZ, Professeur de Droit Commercial à l'Université de Madrid.

Secrétaire Général :

Don Juan PASCUAL SANAHUJA, Avocat, Président de l'Association Nationale des Dispacheurs,

Trésorier :

Don Pedro LAMET OROZCO, Président d'honneur de l'Association Nationale des Dispacheurs.

Conseillers :

Don Pelegrin BENITO SERRES, Avocat, Auditeur au Conseil d'Etat,
Don José Manuel GUTIERREZ de la CAMARA, Coronel Auditor de la Armada, Asesor de la Subsecretaria de la Marina Mercante.

- Don Ramon CHAPA GARCIA-OGARA, Abogado, Director de la Oficina Central Maritima.
- Don José Luis ESTEVA DE LA TORRE, Presidente de la Agrupacion de Entidades de Transportes del Sindicato Nacional del Seguro, Director General de Nacional Hispanica Aseguradora, S.A. Madrid.
- Don Fernando GARCIA DIAZ, Director Adjunto de la Union y el Fenix Espanol, Liquidador de Averias, Madrid.
- Don Juan Maria GOMEZ Y ALONSO DE CELADA, Abogado y Economista, Secretario General del Consejo de Naviera Vizcaina, S.A. Bilbao.
- Don Santiago HERNANDEZ YZAL, Doctor en Derecho, Capitan de la Marina Mercante, Barcelona.
- Don Joaquin HEVIA GARCIA, Abogado, Asesor Juridico de la Oficina Central Maritima, Secretario de la Asociacion de Liquidadores de Averias, Madrid.
- Don Manuel LIBRERO GRANADOS, Abogado, Liquidador de Averias, Madrid.
- Don Manuel OLIVENCIA RUIZ, Catedratico de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla.
- Don Miguel DE PARAMO CANOVAS, Ministro Togado de la Armada, Magistrado del Tribunal Supremo.
- Don Antonio POLO DIAZ, Catedratico de Derecho Mercantil, Barcelona.
- Don José Maria RUIZ BRAVO, Abogado, Liquidador de Averias, Bilbao.
- Don Fernando SANCHEZ CALERO, Catedratico de Derecho Mercantil de la Universidad de Bilbao.
- Don Francisco M. SANCHEZ GAMBORINO, Abogado, Consejero de « Transfrigoroute-Europe », Madrid.
- Don Juan Bautista MONFORT BELENGUER, Presidente del Comité Regional de Valencia.
- Don Luis SUAREZ LLANOS, Catedratico de Derecho Mercantil de la Universidad de Santiago de Compostela.
- Don Emilio BOIX SELVA, Abogado, Secretario del Comité Regional de Barcelona.
- Presidente del Comité Regional de Barcelona
- Presidente del Comité Regional de Sevilla.

FINLAND

COMITE MARITIME INTERNATIONAL SUOMEN OSASTO - AVDELNING FINLAND (International Maritime Committee - Finland Branch)

c/o Mr. N.-G. PALMGREN, Finland Steamship Co Ltd., P.O. Box 290,
00131 Helsinki-13

Established : 1939

Officers

President :

Mr. Olóf RISKA, Professor of Law, Average Adjuster, Parkgatan
7b A8, 00140 Helsinki-14.

Vice-President :

Mr. Esko HOPPU, Professor of Law, Rajametsätie 19F, 00620 Helsinki-62.

Secretary :

Mr. Nils-Gustaf PALMGREN, Director of the Finland Steamship
Co., (EFFOA) Ltd., P.O. Box 290, 00131 Helsinki-13.

Members :

Mr. Bertel APPELQVIST, Lawyer, Mariegaten 15 B, 00170 Helsinki-17.

Mr. Henrik LANGENSKIÖLD, Advocate, C/o Serlachius & Ryti.
Glog. 3, 00100 Helsinki-10.

Mr. C.H. LUNDELL, Director of the Finnish Marine Insurance Co.,
P.O. Box 276, 00101 Helsinki-10.

Mr. Heikki MÄÄTTÄ, Assistant-Director of the Pohjola Insurance
Co., Lapinmäentie 1, 00300 Helsinki-30.

Mr. Bjarne OLOFSSON, Lawyer of Juristkonsult, Strandgatan, 10,
22100 Mariehamn.

Mr. Voitto SAARIO, President of the Helsinki Court of Appeal,
Pohjoinen Hesperiankatu 13 B, 00260 Helsinki-26.

Mr. Leif SEVON, Councillor of Legislation, Kavallv. 25, 02700 Gran-
kulla.

Membership :

Private persons : 57

Firms : 21

FRANCE
ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME
73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris

Adresser toutes communications à 24, rue Saint-Marc, 75082 Paris Cedex 02

Année de fondation : 1897

Comité de Direction

Président :

M. René RODIERE, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Economiques de l'Université de Paris, Directeur de l'Institut de Droit Comparé, 28, rue Saint-Guillaume, 75007 Paris.

Président d'honneur :

M. Jacques POTIER, Directeur honoraire de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, 75360 Paris. Cedex 08.

Présidents honoraires :

M. le Doyen Paul CHAUVEAU, Professeur honoraire de la Faculté de Bordeaux, 78, rue de Passy, 75016 Paris. Villa Larrecq, Espoey, 64420 Soumoulou.

M. Jean WAROT, Avocat à la Cour, 71, Boulevard Raspail, 75006 Paris.

Premier Vice-Président :

M. Gérard TANTIN, Sous-Directeur à la Compagnie Générale Maritime, Cedex 18, 92085 Paris La Défense.

Deuxième Vice-Président :

M. André PIERRON, Secrétaire Général du Comité des Assureurs Maritimes de Bordeaux, Bourse Maritime, Place Laîné, 33075 Bordeaux Cedex.

Vice-Président honoraire :

M. Jacques MARCHEGAY, Vice-Président d'honneur du Comité Central des Armateurs de France, 73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris.

Secrétaire Général :

M. Jaques VILLENEAU, Avocat à la Cour d'Appel, 38, rue Scheffer, 75016 Paris.

Secrétaires Généraux adjoints :

Mme Françoise ODIER-MOUSSU, Chef du Service Juridique du Comité Central des Armateurs de France, 73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris.

M. Raymond G. HOUDAYER, Secrétaire Général de la Conférence Nationale des Usagers des Transports, 5, rue de Stockholm, 75008 Paris.

Trésorier :

M. Pierre LATRON, Conseiller Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 24, rue Saint-Marc, 75082 Paris Cedex 02.

Membres :

M. Paul BERNARD, Arbitre maritime, 10, rue de Bréa, B.P. 408, 44013 Nantes Cedex.

M. Pierre BONASSIES, Professeur à la Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, Chemin des Portails, 13510 Eguilles.

M. Louis BRUNET, Courtier Juré d'Assurances, 75, rue de Richelieu, 75002 Paris.

M. Jean-Claude BUHLER, Directeur des Transports de la Société Le Nickel, 1, Boulevard de Vaugirard, 75751 Paris Cedex 15.

M. Michel DUBOSC, Avocat au Barreau, ancien Bâtonnier, 17 rue Anfray, Boîte postale 1396, 76066 Le Havre Cedex.

M. Lucien GUILLOU, Gérant de la Société de Gestion et d'Assurances Transports, 20, rue Bachaumont, 75002 Paris.

M. André le CHEVALIER, Directeur Administratif de la Société Dubigeon-Normandie, 24, Avenue de la Grande-Armée, 75017 Paris.

Mlle Claire LEGENDRE, Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 24 rue Saint-Marc, 75082 Paris Cedex 02.

M. Claude LOPEZ DE RODAS, Département « Assurances », de Louis Dreyfus & Cie, 87 Avenue de la Grande-Armée, 75782 Paris Cedex 16.

M. Roger PARENTHOU, Secrétaire Général du Comité des Assureurs Maritimes de Marseille, 66, rue Grignan, 13251 Marseille Cedex 2.

M. Emmanuel du PONTAVICE, Professeur à la Faculté de Droit à l'Université de Paris-Sud, 27 rue de Fleurus, 75006 Paris.

M. Alain TINAYRE, Avocat à la Cour, 7 rue Moncey, 75009 Paris.

Nombre de membres : environ 300

GREAT BRITAIN
BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION
1 Pepys Street, London, EC3N 4AL

Established : 1908

Officers

President :

Kenneth DIPLOCK, The Rt. Hon. The Lord Diplock, P.C., House of Lords, London, SW.1.

Vice-Presidents :

Patrick Arthur DEVLIN, The Rt. Hon., The Lord Devlin, P.C., West Wick House, Pewsey, Wilts.

Sir John Francis DONALDSON, The Hon. Mr. Justice Donaldson, Judge of the Queen's Bench Division, Royal Courts of Justice, Strand, London W.C.2.

Hon. Secretary :

Mr. William BIRCH REYNARDSON, Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd., Barrister at Law, 14-20, St. Mary Axe, London, EC3A 8DA.

Treasurer and Secretary :

Mr. D.J. Lloyd WATKINS, Barrister, 1 Pepys Street, London EC3N 4AL.

Bodies represented :

Lloyd's Underwriters Association
Institute of London Underwriters
Association of Average Adjusters
General Council of British Shipping
British Shippers' Council
London Chamber of Commerce
Protecting & Indemnity Associations
Shipbuilders' & Repairers' National Association
The British Bankers Association

GRECE

HELLINIKI ENOSSIS NAFTIKOU DIKAIOU

(Association Hellénique de Droit Maritime)

3, Rue Vissarionos, Athinai

Année de fondation : 1908; reconstituée en 1950

Comité de Direction

Président :

Prof. Kyriakos SPILIOPOULOS, Anct. Recteur de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Anct. Président de l'Organisation du Développement Industriel, Avocat à la Cour, 3, rue Vissarionos, Athinai.

Vice-Présidents :

Mr. Evangelos STRATIGIS, Anct. Ministre de la Marine Marchande, Avocat à la Cour, 98, rue Solonos, Athinai.

Mr. Stephanos MACRYMICHALOS, Docteur en Droit, Directeur de Compagnies d'Assurances, 196, Avenue Singrou, Athinai.

Secrétaire Général :

Mr. Phocion G. POTAMIANOS, Professeur Agrégé à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Avocat à la Cour, 70, rue Kolokotroni, Le Pirée.

Secrétaire Général Adjoint :

Mr. Xenophon ANTONIADIS, Licencié en Droit, Anct. Directeur du Ministère de la Marine Marchande, 180 rue Aristotelous, Athinai.

Secrétaire :

Mr. Eustratios STRATIGIS, Docteur en Droit, Avocat à la Cour, 98, rue Solonos, Athinai.

Trésorier :

Mr. Apostolos DEPASTAS, Licencié de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales et Economiques, Diplômé de l'Université de Michigan, 1, rue Polytechniou, Athinai.

Nombre de membres : 70

INDIA

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF INDIA

6 Akbar Road, New Delhi-11

Established : 1960

Officers

President :

Dr. Nagendra SINGH, M.A. LL. D. (Cantab); D.Sc. (Law, Moscow); D.C.L. (Delhi); M.A., B.Litt., LL.D. (Dublin); D.Phil. (Cal.); D.Litt. (Pol. Sc. Bihar); Fellow of St. John's College, Cambridge; Barrister-at-Law; Master Bencher of Grays Inn; Member, Permanent Court of Arbitration at The Hague; Associate, Institut de Droit International; Member, Governing Council of UNIDROIT; President Indian Society of International Law; Judge of the International Court of Justice (The Hague, 1973); Vice President of the C.M.I. (Address in Europe : The Peace Palace, The Hague, Netherlands), 6 Akbar Road, New Delhi-11.

Vice President :

SHRIMATI SUMATI MORARJI, Managing Director of Scindia Steam Navigation Company, Bombay.

Treasurer :

Mr. V.S. KRISHNAN, 6 Akbar Road, New Delhi-11.

Assistant Treasurer :

Mr. R.A. SOMANATHAN.

Executive Secretary :

Mr. Chamanlal KALIA.

IRELAND

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Merrion Hall, Strand Road, Dublin 4.

Established : 1963

Officers

President :

The Hon. Mr. Justice John KENNY, Judge of the Supreme Court of Justice, 69, Nutley Lane, Donnybrook, Dublin-4.

Vice-President :

Mr. J. Niall McGOVERN, Barrister-at-Law, Administration Manager & Secretary Irish Shipping Ltd., Merrion Hall, Strand Road, Dublin-4.

Hon. Secretary :

Mr. D.J. McNULTY, Barrister-at-law, Claims Executive Irish Shipping Ltd., Merrion Hall, Strand Road, Dublin 4.

Hon. Treasurer :

Lieut. Col. J.E. ARMSTRONG, Past-President of Dublin Chamber of Commerce and of the Associated Chambers of Commerce of Ireland, (Retired), 27 Ailesbury Road, Dublin-4.

26 Representative Members representing :

Irish Chamber of Shipping.
Irish Shipping Ltd.
British and Irish Steampacket Company Limited.
Irish Institute of Marine Underwriters
Insurance Corporation of Ireland Ltd.
Dublin Chamber of Commerce
Irish Port Authorities Association
Coras Trachtala (Irish Export Board)
Irish Banks Standing Committee
Irish Fresh Meat Exporters Society Ltd.
Irish Association of Master Mariners.
Maritime Institute of Ireland
Minister for Transport & Power

16 Individual Members

ISRAEL

HA-AGUDA HA ISRAELIT LE MISPHAT YAMI

(Israel Maritime Law Association)

P.O.B. 4993, Haifa

Established : 1955

Officers

President :

Dr. Rudolf GOTTSCHALK LL.M. (London), Barrister-at-Law, Advocate, 26, Ibn Sina Street, P.O.B. 4993, Haifa.

Vice-President :

Mr. Yaakov SASSOVER, Managing Director Sassover Ltd., 37, Haazmuth Road, Haifa.

Treasurer :

Mrs. M. MEYERSTEIN, Company Director, 5, Bank Street, Haifa.

Members :

Mr. Y. MINTZ, Advocate, Legal Adviser, Ministry of Transport, Jerusalem.

Captain M. EKDISCH, Ministry of Transport, Haifa.

Mr. R. WOLFSON, Advocate, 63, Haazmuth Road, Haifa.

Mr. A. TOBVIN, Advocate, 8, Hassan Shukri Street, Haifa.

Mr. A. YANOVSKI, Advocate, 31, Haazmuth Road, Haifa.

Membership : 70.

ITALIE

ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO
(Association Italienne de Droit Maritime) (AIDIM)

Via Santa Teresa 35, (Palazzo « Le Assicurazioni d'Italia ») Roma

Année de fondation : 1899

Comité de Direction

Président :

Mr. Antonio LEFEBVRE D'ovidio, Avocat, Professeur à l'Université de Rome, Via del Nutoto 11 (Due Pini) - 00194 Roma.

Vice-Présidents :

Mr. Francesco BERLINGIERI, Avocat, Professeur à l'Université de Gênes, Via Roma 10 - 16121 Genova.

Mr. Emilio PASANISI, Avocat, Conseiller à la Cour des Comptes, Via del Casaletto, 483 - 00151 Roma.

Secrétaire Général :

Mme Camilla PASANISI-DAGNA, Avocat, Via Sicilia 162, 00187 Roma.

Conseillers :

Mr. Raffaele ALBANO, Professeur, Via Michelini Tocci, 91, 00100 Roma.

Mr. Emanuele COSSETTO, Directeur-Général de la FINMARE, Via Barberini 22, 00100 Roma.

Mr. Sergio DORFLESS, Avocat, Via Coroneo 4, 34133 Trieste.

Mr. Dante GAETA, Professeur à l'Université de Pise, Via Sardegna 14, 00187 Roma.

Mr. Ermano GUANI, Ingénieur, Président « Confederazione Nazionale degli Armatori Liberi », Via dei Sabini 7, 00187 Roma.

Mr. Giuseppe SALOMONE, Président « Adriatica » Société de Navigation, Zattere 1411, 30100 Venezia.

Mr. Eugenio SPASIANO, Avocat, Professeur à l'Université de Naples. Via Chiatamone 62 - 80100 Napoli.

Mr. Enrico TONELLI, Directeur de l'Associazione, Nazionale Imprese Assicuratrici de Rome, Via della Frezza 78, 00186 Roma.

Nombre de membres : 278

JAPAN

THE JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

9th Fl. Kaiun Bldg.,
2-6-4, Hirakawa-cho, Chiyoda-ku,
Tokyo,

Established : 1901

Officers

President :

Mr. Takeo SUZUKI, Emeritus Professor at The University of Tokyo.
4-11-66, Minami-Azabu, Minato-ku, Tokyo.

Vice-Presidents :

Mr. Sohzo KOMACHIYA, Emeritus Professor at the University of
Tohoku. 56, Benten-chô, Shinjuku-ku, Tokyo.

Mr. Fujio YONEDA, President of the Nihon Kaiun Shinko Kai (Ja-
pan Foundation for Shipping Industry). 1-10-6, Kakinoki-Zaka,
Meguro-ku, Tokyo.

Mr. Hisao FUKUDA, Chairman of the Board of Directors, Mitsui-
OSK Lines, c/o Mitsui-OSK Lines, 5-3-3, Akasaka, Minato-ku,
Tokyo.

Mr. Tadayasu KODAMA, Consultant of Nippon Yusen Kaisha.
c/o N.Y.K., 2-3-2, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr. Tsuneo OHTORI, Professor at The University of Tokyo.
20-2-304, Hongo 4, Bunkyo-Ku, Tokyo

Hon. Secretary General :

Mr. Tohru SHIBATA, Attorney at Law. No 503, TBS-Kaikan Bldg.,
5-3-3, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.

Secretary General :

Mr. Hisashi TANIKAWA, Professor at Seikei University. 15-33-308,
Shimorenjaku 4, Mitaka City, Tokyo.

MEXICO

ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO MARITIMO

(Mexican Maritime Law Association)

Av. Arcos de Belem, 58, Desp. 1205, Mexico 7, D.F.

Established : 1961

President :

Dr. Ignacio L. MELO Jr., Commercial and Maritime Lawyer, General-Director of Asociacion Nacional de Agentes « Consignatarios de Buques, A.C. ».

Vice-President :

Mr. Fernando DELFIN.

Secretary :

Lic. Eduardo SOLARES.

Treasurer :

Lic. Eduardo AVINA.

NEDERLAND
NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEE EN
VERVOERSRECHT

Netherlands Maritime and Air Law Association
Van Nijenrodeweg, 892, Amsterdam 11

Established : 1905

Officers

President :

Prof. Mr. J.C. SCHULTSZ, Pieter de Hoochstraat, 42b, Amsterdam-Z.

Vice-President :

Prof. Mr. H. SCHADEE, Weena 750, 3003-Rotterdam.

Members :

Mr. H.F.M. BERTELS, Plesmanslaan, 1-6, 's-Gravenhage.

Mr. R. CLETON, Plein, 2B, 's-Gravenhage.

Mr. K.W. CUPERUS, Eendrachtsplein 10, Rotterdam-3001.

Mr. R.P.M. DE BOK, Veerhaven 7, Rotterdam-2.

Mr. G. DE GROOT, Blaak 101, Rotterdam-1.

Dr. I.H.Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, Leestraat, 43, Baarn.

Mr. T. DRION, Burgemeester s'Jacobplein, 1, Rotterdam.

Mr. A. GREEBE, Stadhouderslaan 162, 's-Gravenhage.

Mr. W. HERFST, Parklaan 22, Postbus 1006, Rotterdam.

Mr. H.G. HEUZEVELDT, Scheepvaarthuis, Prins Hendrikkade 108-114, Amsterdam-C.

Mr. A.W. KAMP, Meent 94, Rotterdam.

Mr. J. KLEINGELD, Hereweg 8d, Groningen.

Mr. J.B. MEYER, O. Handelskade 12, Amsterdam-C.

Mr. P. J. ROGAAR, Stadhouderskade, 6, Amsterdam-C.

Mr. S. ROYER, Van Nijenrodeweg, 23, Amsterdam-11.

Prof. Mr. F. baron VAN DER FELTZ, De Lairessestraat 139, Amsterdam-1007.

Prof. Mr. B. WACHTER, M. H. Trompstraat, 5, Utrecht.

Secretary :

Mr. L. HARDENBERG, van Nijenrodeweg 892, Amsterdam-1011.

NORWAY

DEN NORSKE SJØRETTTS-FORENING
(Norwegian Maritime Law Association)
University of Oslo, Karl Johansgt. 47, Oslo-1

Established : 1899

Officers

President :

Mr. Erling SELVIG, Professor University of Oslo, Karl Johansgt., 47, Oslo-1.

Secretariat :

University of Oslo, Karl Johansgt., 47, Oslo-1.

Members of the Board :

Mr. Arne BECH, Barrister, Akersgt. 16, Oslo-1.

Mr. Christian BORCHSENIUS, Judge, Eidsivating Lagmannsrett (Appeal Court), Grubbegt. 1, Oslo-1.

Mr. Thor FALKANGER, Professor, University of Oslo, Karl Johansgt. 47, Oslo-1.

Mr. E.F. ECKHOFF, Judge Norges Høyesterett (Supreme Court), Grubbegt. 1, Oslo-1.

Mr. Per GRAM, Director, Nordisk Skibsrederforening, Kristinelundveien 22, Oslo-2.

Mr. Frode RINGDAL, Barrister, Kronprinsesse Märthas plass, 1, Oslo-1.

Mr. John NIELSEN, Director, Sjøassurandörenes Centralforening, Hansteensgt. 2, Oslo-2.

Mr. Annar POULSSON, Managing Director, Assuranceforeningen Skuld, Stortingsgt. 18, Oslo-1.

Mr. Alex. REIN, Barrister, Kronprinsesse Märthas plass. 1, Oslo-1.

Mr. Arne RIKHEIM, Barrister, Norges Rederforbund, Box 1452, Oslo-1.

Mr. Ole LUND, Director, Olsen & Ugelstad A/S, Fr. Stangsgt. 22, Oslo-2.

Mr. Leif STRØM-OLSEN, Average Adjuster, Haakon VIIsgt. 5, Oslo-1.

Membership :

Company Members : 92

Personal Members : 375

POLOGNE

POLSKIE STOWARZYSZENIE PRAWA MORSKIEGO (Association Polonaise de Droit Maritime)

Instytut Prawa Morskiego, ul. Swierczewskiego, 27, 81-831 SOPOT

Addresser toutes communications au secrétaire général adjoint, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, Instytut Morski, Zaklad Prawa Morskiego, ul. Smoluchowskiego, 1/3, 80-214 Gdańsk (Pologne).

Année de fondation : 1957

Comité de direction

Président :

Mr. Stanislaw MATYSIK, Docteur en Droit, Professeur de Droit Maritime à l'Université de Gdańsk.

Vice-Président :

Mr. Stanislaw SUCHORZEWSKI, Avocat, Conseiller Juridique des Polish Ocean Lines, Gdynia.

Secrétaire général :

Mr. Marian AUGUSTYNIAK, Conseiller Juridique de Centromor, Gdańsk.

Secrétaire général adjoint :

Mr. Janusz GASIOROWSKI, Chef de Département de Droit Maritime à l'Institut Maritime à Gdańsk.

Trésorier :

Mr. Jerzy FIGARSKI, Conseiller Juridique de Warta, Gdynia.

Membres :

Mr. Jaroslaw BOKINA, Directeur de Hartwig, Gdynia.

Mr. Jozef GORSKI, Docteur en Droit, Professeur à l'Université de Poznan.

Mr. Jacek SIEDLECKI, Avocat, Conseiller Juridique de la Polish Steamship Co, à Szczecin.

Nombre de membres : 82

PORTUGAL
PORTUGUESE INTERNATIONAL MARITIME
LAW COMMISSION
(COMITE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL)

SECRETARIAT GENERAL : Ministério de Marinha, Comissão de Direito
Marítimo Internacional, Praça do Comércio, Lisboa 2 (Portugal)

Année de fondation : 1924 — Réorganisation plus récente : 1976

Comité de direction

Président :

Dr. José António FERNANDES, Conseiller, Anct. Juge auprès du
« Supremo Tribunal de Justiça » (Cour de Cassation), Lisbonne.

Vice-Président :

Vice-amiral R.R. Eugénio de SEQUEIRA ARAÚJO, Lisbonne.

Membres :

Dr. Nuno Álvares Adrião de BESSA LOPES, représentant du Ministère des Affaires Etrangères, Lisbonne.

Eng. José FARINHA DA CONCEIÇÃO, représentant du Ministère de la Coopération, Lisbonne.

Dr. Avelino Rui Mendes FERREIRA DE MELO, représentant du Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, Lisbonne.

Dr. Rui CABEÇADAS, représentant du Secrétariat d'Etat des Pêches, Lisbonne.

Dr. Rui MILLER SIMÕES, représentant du Procureur Général de la République, Lisbonne.

Capitaine de Frégate Alfredo Henrique de Barros Casto FERREIRA SETAS, Etat-major de la Marine, Lisbonne.

Dr. José Correia de Oliveira ABRANCHES MARTINS, Juge auprès du Tribunal Militaire de la Marine, Lisbonne.

Capitaine de frégate Manuel Primo de Brito LIMPO SERRA, Professeur de Droit International à l'Institut Supérieur Naval de Guerre, Lisbonne, et de Droit Maritime International à l'Ecole Navale, Alfeite.

Capitaine de frégate Jacinto Ribeiro GOMES ROSA, représentant de la Direction Générale des Services de Développement Maritime, Lisbonne.

- (*) Dr. Armando Manuel de Almeida MARQUES GUEDES, Professeur, Lisbonne.
- (*) Dr. ARMANDO HENRIQUES, Lisbonne.
- (*) Dr. FERNANDO OLAVO Correia de Azevedo, Professeur et Avocat, Lisbonne.
- (*) Capitaine de frégate R.A. Eduardo Henrique SERRA BRAN-DÃO, Lisbonne.
- (*) Capitaine de frégate Carlos Adalberto Rodrigues MACHADO E MOURA, Lisbonne.

Secrétaire :

Feliciana Correia Rodrigues HOMEM SANTOS, Lisbonne.

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

SWEDEN

SVENSK FÖRENING FÖR INTERNATIONELL SJÖRÄTT

(Swedish Association of International Maritime Law)

1, Wahrendorffsgatan, S-11147, Stockholm

Established : 1900

Officers

President :

Vacant.

Vice-President :

Mr. Mats HILDING, Magistrate at the Stockholm City Court, Fack,
S-10420 Stockholm 8.

Honorary Secretary and Treasurer :

Mr. Claës PALME, Advocate, Wahrendorffsgatan, 1, S-11147 Stockholm.

Members :

Mr. Torsten ANDERSSON, Director, Svenska Petroleuminstitutet,
Sveavägen 21, S-11134 Stockholm.

Mr. Allan BJÖRKLUND, Former Judge of the Svea Court of Appeal,
Executive Vice-President Rederi AB Nordstjernan, Fack, S-10380
Stockholm 7.

Mr. Nils GRENANDER, Doctor of Law, Managing Director of the
Swedish Shipowners Association, Kungsportsavenyen, 1, S-41136
Göteborg.

Mr. Kurt GRÖNFORS, Professor of Law, Dean of the Gothenburg
Graduate School of Economic and Business Administration, Göte-
borgs Universitet, Vasagatan 3, S-41124 Göteborg.

Mr. Lennart HAGBERG, Advocate, Box 2235, S-40314 Göteborg 2.

Mr. Erik HAGBERGH, Former Judge of the Supreme Court, Lützen-
gatan 5A, S-11523 Stockholm.

Mr. Per-Erik HEDBORG, Managing Director of the Swedish Steam-
ship Owner's Insurance Association, Box 4094, S-40040 Göte-
borg 4.

Mr. Rainer HORNBORG, Managing Director of AB Indemnitas,
Director Hansakoncernen, Fleminggatan 18, S-10616 Stockholm.

Mr. Niklas KIHLBOM, Managing Director of the Atlantica Insurance
Company Ltd., Box 2251, S-40314 Göteborg.

Mr. Ulf NORDENSEN, Judge of the Supreme Court, The High Court
of Justice, Box 2066, S-10312 Stockholm.

- Mr. Kaj PINEUS, President of Honour, Average Adjuster, Skeppsbroplatsen, 1, S-41118 Göteborg.
Mr. Sten RUDHOLM, President of the Court of Appeal of Svea, Valhallavägen, 73, S-11427 Stockholm.
Mr. Lorenz ZETTERMAN, Director, Skandiakoncernen, Fack, S-10360 Stockholm 3.

Membership : 119

SUISSE

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME
SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR SEERECHT
St. Albangraben, 8, 4051 Basel

Année de fondation : 1952

Comité de Direction

Président :

Dr. Walter MÜLLER, Avocat et Notaire, chargé de cours, St. Alban-graben, 8, 4051 Basel.

Secrétaire :

Dr. Rudolf SARASIN, Avocat, Directeur de « La Bâloise », Compagnie d'Assurances, Aeschenplatz, 7, Basel.

Nombre de membres : 30

UNITED STATES OF AMERICA
THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

Officers

President :

Mr. David R. OWEN, Semmes, Bowen & Semmes, 10 Light Street,
Baltimore, Maryland 21202.

First Vice President :

Mr. Francis J. O'BRIEN, Hill, Rivkins, Carey, Loesberg & O'Brien,
96 Fulton Street, New York, N.Y. 10038.

Second Vice President :

Mr. John W. SIMS, Phelps, Dunbar, Marks, Claverie & Sims, Hibernia
Bank Building, New Orleans, Louisiana 70112.

Secretary :

Mr. James J. DONOVAN, Donovan, Maloof, Walsh & Kennedy,
161 William Street, New York, N.Y. 10038.

Treasurer :

Mr. John L. QUINLAN, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99 John
Street, New York, N.Y. 10038.

Membership Secretary :

Mr. John J. SULLIVAN, Mendes & Mount, 27 William Street, New
York, N.Y. 10005.

Executive Committee

Ex Officio :

Herbert M. Lord of New York
Immediate Past President

Term Expiring 1977

Lawrence D. Bradley, Jr. of Los Angeles
August C. Burns of New York
B. Allston Moore, Jr. of Charleston

Term Expiring 1978

MacDonald Deming of New York
Robert G. McCreary, Jr. of Cleveland
Kenneth E. Roberts of Portland

Term Expiring 1979

Rae M. Crowe of Mobile
Marshall P. Keating of New York
Braden Vandeventer, Jr. of Norfolk
James F. Young of Philadelphia

Membership

Hon. Members and Associate Members : 197
Active Members : 2.130

U.R.S.S.

ASSOCIATION SOVIÉTIQUE DE DROIT MARITIME
6, B. Koptievsy pr. A-319, Moscou

Président :

Mr. Andrei Konstantinovitch JOUDRO, Directeur adjoint de l'Institut de recherches du Transport Maritime à Moscou et chef du Département de Droit Maritime.

Vice-Présidents :

Mr. Alexandre Lvovitch MAKOVSKI, chef du Département de Droit Maritime international privé soviétique et étranger de l'Institut de recherches du Transport Maritime à Moscou.

Mr. Anatole Lazarevitch KOLODKIN, Chef du Département de Droit Maritime international public de l'Institut de recherches du Transport Maritime à Moscou.

Secrétaire Général :

Mr. Leonid Mitrofanovitch FEDOROV, collaborateur du Département de Droit Maritime de l'Institut de recherches du Transport Maritime à Moscou.

Trésorier :

Mme Nelli Danilovna KOROLEVA, collaborateur scientifique du Département de Droit Maritime de l'Institut de recherches du Transport Maritime à Moscou.

YUGOSLAVIE

JUGOSLAVENSKO UDRUZENJE ZA POMORSKO PRAVO
(Association Yougoslave de Droit Maritime)

Jadranski Institut, Opaticka 18, 41000 Zagreb

Année de fondation : 1924, reconstituée en 1954

Comité de Direction

Président :

M. Branko JAKASA, Professeur à l'Université de Zagreb, Proleterskih brigada 52b/VII, 41000 Zagreb.

Secrétaire à Zagreb :

M. Velimir FILIPOVIC, Professeur à l'Université de Zagreb, Savska cesta 34, 41000 Zagreb.

Secrétaire à Rijeka :

M. Milan TRAMPUZ, Conseiller Juridique de la « Jugolinija », Kozala K-7/IV, 51000 Rijeka.

Trésorier :

M. Mihovil DORCIC, Chargé d'assurances de la « Jugolinija », Obala Jugoslavenske mornarice 16, Palaca « Jadran », 51000 Rijeka.

Nombre de membres :

Institutions et entreprises : 32
Membres à titre individuel : 120

4

TITULARY MEMBERS
of the International Maritime Committee
MEMBRES TITULAIRES
du Comité Maritime International

Shiro ABE

Advocate, Legal Advisor of the Japanese Shipowners' Association, 13-20,
3-chome, Jiyugaoka, Maguro-ku, Tokyo, Japan.

Christos ACHIS

General Manager, «Horizon» Insurance Co., Ltd., 26a Amalias Ave.,
Athens 118, Greece.

H.C. ALBRECHT

Advocate, Drs. Hasche, Albrecht, Fischer-Zernin, Vogeler, Drobniq, Katharinenstrasse, 13, D-2 Hamburg 11, B.R. Deutschland.

W. David ANGUS

Partner, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, 1155 Dorchester Blvd. West, Montreal 102, Canada.

Alfonso N. ANSIETA

Advocate, Professor of Commercial Law, Catholic University of Valparaiso, Vice-President Chilean Maritime Law Association, Urriola 142, Valparaiso, Chile.

Ignacio ARTAZA CORTES

Avocat, Colón de Larreátegui, 13, Bilbao 1, Espagne.

José Luis de AZCARRAGA y de BUSTAMENTE

Avocat, Président du Syndicat National de la Marine Marchande, Professor of International Law at the Madrid University, Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Juan Bravo, 6, Madrid, Espagne.

William BAATZ

President Alcan (Bermuda), E-1 «Roxdene», Pitts Bay Road, Pembroke 5-62, Bermuda.

Arne BECH

Barrister, Akersgt. 16, IV Oslo 1, Norway.

Einar BEHRENDT-POULSEN

Advocate, Amaliegade, 37, 1256 København K, Denmark.

Jorge BENGOLEA ZAPATA

Abogado, Profesor Titular de Derecho de la Navegación en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Profesor de Derecho Marítimo y Legislación Aduanera en la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Plata, Corrientes 1309, 7º p, of. 19, Buenos Aires, Argentina.

Pelegrin de BENITO SERRES

Avocat, Auditeur au Conseil d'Etat, Auditeur de la Marine, Fernan González 41-1º C, Madrid, Espagne.

Francesco BERLINGIERI

Avocat, Professeur à l'Université de Gênes, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Président du Comité Maritime International, 10, Via Roma, I-16121 Genova, Italie.

William BIRCH REYNARDSON

Barrister at Law, Manager, United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited, Hon. Secretary of the British Maritime Law Association, 14-20, St. Mary Axe, London 8DA, England.

Henry C. BLACKISTON

Former President of the American Maritime Law Association, Partner in the firm of Lord, Day & Lord, 25 Broadway, New York, N.Y., 10004, U.S.A.

Arthur M. BOAL

Advocate, Vice-President of the Comité Maritime International, Former President of the American Maritime Law Association, 225 Broadway, New York, N.Y., 10007 U.S.A.

Raymond BOIZARD

Docteur en Droit, Arbitre, Dispacheur, 114, Avenue Mozart, 75016 Paris. France.

Pierre BOULOY

Avocat à la Cour, 5, rue de Chaillot, 75116 Paris, France.

Sjur BRAEKHUS

Professor of Maritime Law at the University of Oslo, Former President of the Norwegian Maritime Law Association, Nordiske Institutt for Sjørett, University, Oslo, Norway.

Vladislav BRAJKOVIC

Professeur à l'Université de Zagreb, Cvjetna cesta, 29, 4100 Zagreb, Yougoslavie.

Jean BRISSET C.R.

Avocat, 620 Ouest rue St. Jacques, Montréal 101, Québec, Canada.

Per BRUNSVIG

Advocate, Partner in the Firm Höyesterettsadvokatene, Ö Thommessen, R. Karlsend, Jens P. Heyerdahl jr. and Per Brunsvig, Tollbogt, 27, Oslo, Norway.

Max CAILLÉ

Docteur en Droit, Membre de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Économiques de l'Université de Bretagne Occidentale, 38, Quai de la Douane, 29200, Brest, France.

J. Edwin CAREY

Advocate, 96 Fulton Street, New York, NY 10038, U.S.A.

Paul CHAUVEAU

Professeur honoraire à la Faculté de Droit de Bordeaux, Avocat, 78, rue de Passy, 75016 Paris, France, Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime. (Villa Larrecq, Espoey, 64420 Soumoulou, France).

Roland G. CHAUVIN

Avocat, Président de l'Association Canadienne de Droit Maritime, 430, rue St.-François Xavier, Montréal H2Y 2T3, Québec, Canada.

Robert CLETON

Councillor, Ministry of Justice, Member of the Board of the Netherlands Maritime and Air Law Association, Klingelaan 31, Wassenaar, Nederland.

R.P. CLEVERINGA

Professor at the University of Leiden, de Stins, De Steeg (Gelderland), Nederland.

Ilija COLOVIC

Conseiller au Comité Fédéral du Transport et des Communications, Brankova, 9, 11000 Beograd, Yougoslavie.

Simon COTTON

Deputy Director, Chamber of Shipping of the United Kingdom, 30/32, St.-Mary Axe, London EC3, England.

John R. CUNNINGHAM LL.B.

Barrister & Solicitor, Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Past President of the Canadian Maritime Law Association, P.O. Box 49118, Two Bentall Centre, Vancouver B.C., V7X 1H8 Canada.

Georges DANIOLOS

Avocat au Barreau d'Athènes, 29, rue Iannou Drossopoulou, Athènes, Grèce.

G. de GROOT
Advocate, Blaak 101, Rotterdam-3001, Nederland.

Nicholas A. DELOUKAS
Professeur à l'Université de Thessaloniki, 4, Pindaroustr., Athènes, Grèce.

Robert DE SMET
Avocat à la Cour d'Appel, Professeur à l'Université de Louvain, 13 Place Marie-José, B. 2, 1050 Bruxelles, Belgique.

Otto DETTMERS
Advocate, 5-6, Herrlichkeit, 28 Bremen, B.R. Deutschland.

Patrick Arthur DEVLIN
The Rt. Hon. The Lord DEVLIN, P.C., Vice-President of the British Maritime Law Association, West Wick House, Pewsey, Wilts, England.

Kenneth DIPLOCK
The Rt. Hon. The Lord DIPLOCK, President of the British Maritime Law Association, Lord of Appeal in Ordinary, House of Lords, London, S.W.1, England.

Sir John Francis DONALDSON
The Hon. Mr. Justice Donaldson, Judge of the Queen's Bench Division, Vice-President of the British Maritime Law Association, Royal Courts of Justice, Strand, London WC2, England.

Armando dos ANJOS HENRIQUES
Avocat, Membre de la Commission Portugaise de Droit Maritime (Ministère de la Marine), Professeur de Droit Maritime à l'Ecole Nautique de Lisbonne, Rua D. Aleixo Corte-Real, Lote 395-1º.B, Olivais Sul, Lisboa, Portugal.

Miroslav DRAGUSTIN
Manager of the Anglo-Yugoslav Shipping Cy, London, Stone House, Bishopsgate, London, EC2M 4JJ, England.

Michel DUBOSC
Avocat au Barreau, 97, rue Jules Siegfried, 76, Le Havre, France.

Albert DUCHÈNE
Dispacheur, Docteur en Droit, Oude Vaartplaats, 16, 2000 Antwerpen, Belgique.

Velimir FILIPOVIC
Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Zagreb, Secrétaire à Zagreb de l'Association Yougoslave de Droit Maritime, Savska ceste 34, 41000 Zagreb, Yougoslavie.

Vito Dante FLORE
Anct. Directeur Général de la Flotte Marchande, Ministère de la Marine Marchande, Via Alfredo Casella, 4, Roma 00199, Italie.

Bjarne FOGH

Barrister, Director A.P. Møller, 8 Kgs, Nytorv, 1050 København, K., Denmark.

José GAGO de MEDEIROS, vicomte do BOTELHO

Ingénieur A.M.G. et E.S.E. de Paris, Membre de la Commission Portugaise du Droit maritime, Armateur, 194, Rua de Junqueira, Lisbonne, Portugal.

José M. de GARIBI

Doctor en Derecho, Hdo de Amezaga, 50, 4º Izqda, Bilbao 8, Espagne.

Joaquin GARRIGUES DIAZ-CAÑABATE

Professeur à l'Université de Madrid, Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Avocat, 16, Antonio Maura, Madrid, 14, Espagne.

Mazhar Nédim GÖKNIL

Tesvikiye Caddesi Dilek, Apt. D7. Tesvikiye, İstanbul, Turkey.

Bernhard GOMARD

Professor, Dr. Jur., Sct. Pedersstraede, 19, 1453 København, Denmark.

José L. GOÑI

Lawyer, Gral. Moscardo 20, Madrid 20, Espagne.

Neil GORDON

Partner, Richards Hogg International, Essex House, 12-13 Essex Street, London WC2R 3AA, England.

Rudolf GOTTSCHALK

Barrister at Law, President of the Maritime Law Association of Israël, 26, Ibn Sina Street, P.O.B. 4993, Haïfa, Israël

Per GRAM

Advocate, Director, Nordisk Skibredereforening, Kristinelundveien, 22, Oslo 2, Norway.

Nils GRENANDER

Juris Doctor, Managing Director of the Swedish Shipowners' Association, Administrator Delegate of the Sveriges Redareförening, Kungsport avenyen, 1, S-41136 Göteborg C, Sweden.

Kurt GRÖNFORS

Avocate, Vasagatan, 3, S-41124 Göteborg, Sweden.

Etienne GUTT

Avocat, Professeur à l'Université de Bruxelles, 16, rue Basse, 5953 Jandrain-Jandrenouille, Belgique.

Léon GYSELYNCK

Avocat honoraire, Professeur honoraire à l'Université Libre de Bruxelles,
Trésorier de l'Association Belge de Droit Maritime, 48, Meir, 2000 Antwerpen, Belgique.

Walter HASCHE

Member of the Board of Management of Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank A.G. and Rechtsanwälte Dres. Hasche etc., Vice-President, Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany, 13 Katharinenstrasse, 2000 Hamburg, B.R. Deutschland.

Nicholas J. HEALY

Former President of the « Maritime Law Association of the United States ». Advocate, Healy & Baillie, Adjunct Professor of Law, New York University, 29 Broadway, New York, N.Y. 10006 U.S.A.

Per Erik HEDBORG

Managing Director of the Swedish Steamship Owners' Insurance Association Box 4094, S.40040 Göteborg, 4 Sweden.

Rolf HERBER

Professor, Ministerialrat of Federal Ministry of Justice, Stresemannstrasse 6, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, B.R. Deutschland.

W. HERFST

Secretary Harbour, Transport and Shipping Group, SHV Nederland nv, Westerkade 2, Rotterdam, Nederland.

James J. HIGGINS

Past President of the Maritime Law Association of the United States, Advocate, 120, Broadway, New York, N.Y. 10005, U.S.A.

Mats HILDING

Vice-President Swedish Association of International Maritime Law, Magistrate at the Stockholm City Court, Fack. S10420-Stockholm, Sweden.

Darre HIRSCH

Manager of the Norwegian Shipowners' Association, Radhusgatan, 25 VI, Oslo, Norway..

Sverre HOLT

Director Wilh. Wilhelmsen Line, Box 1359 Vika, Oslo 1, Norway.

John P. HONOUR

General Manager, The West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (London) Ltd., Lloyd's Avenue, London EC3, England.

Rainer HORNBORG

Managing Director of AB Indemnitas, Hansakoncernen, P.O. Box 7036,
S-10381 Stockholm 7, Sweden.

A. Stuart HYNDMAN

Advocate, Vice-President of the Canadian Maritime Law Association,
McMaster, Meighen, Minion, Patch, Cordeau, Hyndman and Legge, 129
St. James Street West, Montreal, Quebec H2Y 1L8, Canada.

Theodore K. JACKSON, Jr.

Advocate, Armbrecht, Jackson, McConnel & De Mony, Former Vice-President,
M.L.A. of the United States, Merchants National Bank Bldg.,
P.O. Box 290, Mobile, 36601 Ala., U.S.A.

Branko JAKASA

Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Zagreb, Président de
l'Association Yougoslave de Droit Maritime, Ulica Proleterskih brigada
52b/VII, 41000 Zagreb, Yougoslavie.

R.E. JAPIKSE

Advocate, c/o Nauta, Lambert & Blussé, Bouwcentrum 750, Weena, Rotterdam-3003, Nederland.

Andrei Konstantinovitch JOUDRO

Président de l'Association Soviétique de Droit Maritime, Vice-Président du
Comité Maritime International, Directeur adjoint de l'Institut de recherches
du Transport Maritime à Moscou et chef du Département de Droit Maritime.
6.B. Koptievsky pr. A-319, Moscou, U.R.S.S.

Hrvoje KACIC

Chef du Service Juridique de l'« Atlantska Plovidba », Buiceva 2, 50000
Dubrovnik, Yougoslavie.

Natko KATICIC

Professeur à l'Université de Zagreb, 51, Gornje Prekrizje, Zagreb, Yougoslavie.

Axel KAUFMANN

Barrister, Treasurer and Secretary of the Danish Maritime Law Association,
Skoubogade, 1, 1158, København K. Denmark.

Yoshiya KAWAMATA

Professor of Law at Kyoto University. Home: 111, Fushimi-Komuin-Shukusha,
Higashi-Bugyocho, Fushimi-ku Kyoto 612, Japan.
Office: Faculty of Law, Kyoto University, Yoshida, Sakyo-ku, Kyoto 606,
Japan.

Charles M. KELLER

Directeur, Président de la Keller Shipping Ltd., Holbeinstrasse, 68, Bâle,
Suisse.

The Hon. Mr. Justice John KENNY

Judge of the High Court of Justice. President of the Irish Maritime Law
Association, 69 Nutley Lane, Donnybrook, Dublin-4, Ireland.

Niklas KIHLBOM

Underwriter, Managing Director of the Atlantica Insurance Cy, Ltd.,
P.O. Box 2251, S-40314 Göteborg, Sweden.

Niels KLERK

Advocate at the Supreme Court, 4, Ameliegade DK-1256 København K..
Denmark.

Sôzô KOMACHIYA

Professor at the Faculty of Law of the University of Hosei, Emeritus
Professor at Tôhoku University, Vice-President of the Japanese Maritime
Law Association, 56, Benten-chô, Shinjuku-ku, Tokyo, Japan.

Bernd KRÖGER

Director of the German Shipowners' Association, 6, Esplanade, 2000 Ham-
burg 36, B.R. Deutschland.

Antonio LEFEBVRE d'ovidio

Avocat, Professeur à l'Université de Rome, Président de l'Association
Italienne de Droit Maritime, Via de Nuoto, 11 (Due Pini), 00194 Rome,
Italie.

Mlle Claire LEGENDRE

Secrétaire au Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 45, rue
de Sèvres, 75006 Paris, France (24, rue Saint-Marc, 75002 Paris).

J.A.L.M. LOEFF

Advocate, Eindhovense Baan 130, Veldhoven 4543, Nederland.

Herbert M. LORD

Advocate, Burlingham Underwood & Lord, Past-President of the Maritime
Law Association of the United States, 25 Broadway, New York, NY 10004,
U.S.A.

Stephen J. MACRYMICHALOS

Chairman, Macrymichalos Brothers S.A., Vice-Président de l'Association
Hellénique de Droit Maritime, 196, Avenue Singrou, Athènes, Greece.

Francesco MANZITTI

Dispacheur, Président de la Chambre de Commerce de Gênes et du Conseil de la Marine Marchande à Gênes, 4/25, Via C.R. Ceccardi, Gênes, Italie.

Antonio Ramon MATHÉ

Lawyer, Average Adjuster, Viamonte 740, 66º piso, 1053 Buenos Aires, Argentina.

Stanislaw MATYSIK

Professeur, Président de l'Association Polonaise de Droit Maritime, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego c/o Rectorat Wyższej Szkoły Ekonomicznej, 101, Szerwonej, 17, Sopot, Pologne.

J. Niall McGOVERN

Barrister-at-Law, Administration Manager & Secretary, Irish Shipping Ltd. Vice-President Irish Maritime Law Association, Merrion Hall, Strand Road, Dublin 4, Ireland.

John C. McHOSE

Advocate, Lillick, McHose, Wheat, Adams & Charles, 611 West Sixth Street, Los Angeles, Calif. 90017, U.S.A.

Conrado MEIER

Maestro Lasalle, 16, Madrid-16, Espagne.

H.G. MELLANDER

Jur. Kand., Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, Fack, 40270-Göteborg, 8, Sweden.

Ignacio L. MELO y RUIZ

Lawyer, President of the Mexican Maritime Law Association, Av. Arcos de Belem 58, Despacho 1205, Mexico 7 D. F., Mexico.

Juan Bautista MONFORT BELENGUER

Bachiller, Presidente del comité regional de Barcelona Asociación Española de Derecho Marítimo, 14, Valencia-10, Espagne.

John C. MOORE

Advocate, Haight, Gardner, Poor & Havens, One State Street Plaza, New York, N.Y. 10004, U.S.A.

Sir Ramaswami MUDALIAR

Advocate, Former President of the Maritime Law Association of India, 21, Old Court House Street, Calcutta, India.

Walter MÜLLER

Avocat, Président de l'Association Suisse de Droit Maritime, Vice-Président du Comité Maritime International, 8, St. Albangraben, 4051 Basel, Suisse.

Nobuyoshi NAGASAWA

Advocate, Former Judge, Home : 50, Ginkakujimae-cho, Sakyo-ku, Kyoto-shi, Postal code 606, Japan.

Mme Françoise ODIER-MOUSSU

Chef du Service Juridique du Comité Central des Armateurs de France, Secrétaire Général adjoint Association Française du Droit Maritime, 73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris, France.

Tsuneo OHTORI

Professor at the Faculty of Law of the University of Tokyo, Vice-President of the Japanese Maritime Law Association, Hongo 4, Bunkyo-ku, Tokyo, Japan.

Emile PALLUA

Chargé de recherches à l'Institut Adriatique de Zagreb, Palmoticeva 27, Zagreb, Yougoslavie.

Claës PALME

Advocate, Honorary Secretary and Treasurer of the Swedish Association of International Maritime Law, 1, Wahrendorffsgatan, S-111147, Stockholm, Sweden.

Emilio PASANISI

Avocat, Conseiller à la Cour des Comptes, Vice-Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, Via del Casaleto, 483, Rome, Italie.

Mme Camilla PASANISI-DAGNA

Avocat, Secrétaire-Général de l'Association Italienne de Droit Maritime, Via Sicilia 162, Rome, Italie.

Jean S. PERRAKIS

Advocate, The Supreme Court of Greece, Vasilissis Sofias & Distamou 48, Piraeus 7, Greece.

Heinz PFLUEGER

Advocate, 1, Alstertor, 2000 Hamburg 1, B.R. Deutschland.

Allan PHILIP

Advocate, President of the Danish Maritime Law Association, Professor at the University of Copenhagen, Frederiksgade, 1, 1265 København, Denmark.

Kaj PINEUS

Average Adjuster, President of Honour of the Swedish Association of International Maritime Law and of the Association Internationale de Dispatcheurs Européens, Secretary General Executive of the CMI, 1, Skeppsbrohuset, S-41118, Göteborg, Sweden.

Antonio POLO DIAZ

Membre d'Honneur de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Catedrático de Derecho Mercantil, Plaza de Joaquin Pena, 14-2º, Barcelona 17, Espagne.

Phocion G. POTAMIANOS

Avocat, Armateur, Secrétaire Général de l'Association Hellénique de Droit Maritime, 70, rue Kolokotroni, Le Pirée, Grèce.

Jacques POTIER

Directeur honoraire de la Cie. Maritime des Chargeurs Réunis, Président d'honneur de l'Association Française du Droit Maritime, 3 Boulevard Malesherbes, 75360 Paris, Cedex 08 France.

Annar POULSSON

Managing Director of the Assuranceforeningen Skuld, 18, Stortingsgatan, Oslo-1, Norway.

Robert RANQUE

Assurances Générales de France, 33, rue Lafayette 75009-Paris, France.

Knut RASMUSSEN

Advocate, The Norwegian Shipowners Federation, Haakon VII'sgt. 2, Oslo 1, Norway.

José Domingo RAY

Advocate, Professor and Director of the Institute of Navigation Law of the Faculty of Law and Social Science of the University of Buenos Aires, Member of the National Academy of Law and Social Science, President of the Argentine Maritime Law Association, 25 de Mayo 489, 5th fl., Buenos Aires, Argentine.

Alex REIN

Barrister, Kronprinsesse Märthas pl. 1, Oslo-1, Norway.

Paul REMBAUVILLE-NICOLE

Président du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 59, rue de Richelieu, 75002 Paris, France.

Walter RICHTER

Professor, President of the Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, President of the Deutsche Verein für Internationales Seerecht, Sögestrasse 62, 2800 Bremen 1, B.R. Deutschland.

Zvone RIHTMAN

Président de la Cour Supérieure de Commerce de Zagreb, Marticeva 14c/III, 41000 Zagreb, Yougoslavie.

Frode RINGDAL

Barrister, Kronprinsesse Märthas plass 1, Oslo-1, Norway.

Olóf RISKA

Professor of Law, Average Adjuster, President of the Finland Branch of the International Maritime Committee, Parkgatan 7b A8, 00140 Helsingfors, Finland.

Constantinos N. ROCAS

Professeur de Droit Commercial et Maritime à l'Université d'Athènes, 4, rue Papa, Athènes 601, Grèce.

René RODIERE

Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Economiques de l'Université de Paris, Directeur de l'Institut de Droit Comparé, Président de l'Association Française du Droit Maritime, 29 Bld, Verd. de St.-Julien, F-92 Bellevue, France.

Hans Georg RÖHREKE

Dr. Jur., Esche, Schümann & Partner, Ballindamm, 17, 2 Hamburg 1, B.R. Deutschland.

Sjoerd ROYER

Judge of the Supreme Court of the Netherlands, Plein 2, Den Haag, Nederland.

Sten RUDHOLM

President of the Court of Appeal of Svea, Valhallavägen, 473, S-11427 Stockholm, Sweden.

José Maria RUIZ BRAVO

Avocat, Liquidador de Averias, 35, Al. Recalde, Bilbao, Espagne.

Fernando RUIZ-GALVEZ y LOPEZ de OBREGON

Directeur de la Revista Espanola de Derecho Maritimo, Avocat, Velasquez, 20, Madrid 1, Espagne.

Christer RUNE

Justice of Appeal, Stenkullav, 6, S-112 665 Stockholm, Sweden.

Richard RUTHERFORD

Principal Adjuster and Manager, Lloyd's Underwriters' Claims Office,
13, Fenchurch Street, London EC3, England.

Akira SAITO

Chairman of the Legal Committee of the Japanese Shipowners' Association;
Director of J.M.L.A.; Home : 24-36, Takanawa-cho 4 chome, Minato-ku,
Tokyo. Postal code 108. Office : J.M.L.A. 9th fl., Kaiun Bldg., 2-6-4, Hira-
kawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo. Postal code 112, Japan.

J.C. SAMPAIO de LACERDA

President of Associação Brasileira de Direito Marítimo, Magistrate in Rio
de Janeiro, Professor of Commercial Law at the Law School of the Federal
University of Rio de Janeiro, Vice-President of the Brazilian Aeronautical
Law Society, Rua Fernando Magelhães, 179, Rio de Janeiro ZC-20, Brasil.

Rudolf Th. SARASIN

Dr. Jur. Avocat, Directeur de « La Bâloise », Cie d'Assurances, 82, Hirz-
bodenweg, CH4000, Basel, Suisse.

Mario SCERNI

Advocate, Professore Ordinario di diritto internazionale nell' Universita di
Genova, Piazza Portello 10, 16123 Genova, Italia.

Henri SCHADEE

Dispacheur, Professeur à l'Université de Leiden, Vice-Président Nederlandse
Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht, Weena 750, Postbus 20752, 3003
Rotterdam, Pays-Bas.

Henrik SCHAUMBURG

Assurance-Compagniet Baltica-Scandinavia A/S, 40, Bredgade, DK-1260
Copenhagen, Denmark.

Jan C. SCHULTSZ

Professor of Commercial Law and Private International Law, University
of Rotterdam, President of the Netherlands Maritime and Air Law
Association, Editor « Schip en Schade », 42 Pieter de Hoochstraat, Amster-
dam 2, Nederland.

Tohru SHIBATA

Attorney at Law, Proctor in Admiralty, Hon. Secretary General of the Ja-
panese Maritime Law Association, No 503, TBS - Kaikan Bldg. 5-3-3 Aka-
saka, Minato-Ku, Tokyo, Japan.

Nagendra SINGH

President of the Maritime Law Association of India, Barrister-at-Law, Judge
of the International Court of Justice, 6 Akbar Road, New Delhi-4, India.
Address in Europe : The Peace Palace, The Hague, Nederland.

William T. SMITH

President Shipowners Assurance Management Ltd and Shipowners Assurance Management (BC) Ltd, Honorary Secretary, Canadian Maritime Law Association, Suite 205, 620 St. James Street West, Montreal H3C 1C7, Canada.

André M. SØRENSEN

Advocate, Managing Director of the Danish Shipowners' Defence Association, Frederiksborrgade, 15, 1256 København K., Denmark.

Kyriakos SPILIOPOULOS

Anct. Recteur de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Président de l'Association Hellénique de Droit Maritime, 3, rue Vissarionos, Athènes, Grèce.

Rolf STÖDTER

Shipowner, Professor at the University of Hamburg, 49, Palmaille, 2-Hamburg 50, B.R. Deutschland.

Evangelos STRATIGIS

Avocat à la Cour, Anct. Ministre de la Marine Marchande, Secrétaire de l'Association Hellénique de Droit Maritime, 98, Rue Solonos, Athènes, Grèce.

Stanislaw SUCHORZEWSKI

Vice-Président Association Polonaise de Droit Maritime, Rue Wladyslawa IV No. 36-B, M14-Gdynia, Poland.

Takeo SUZUKI

Advocate, President The Japanese Maritime Law Association, 4-11-66, Minami-ku, Tokyo, Japan.

William Garth SYMMERS

Advocate, Symmers Fish & Warner, Former First Vice-President, M.L.A. of the United States, 345 Park Avenue, New York, N.Y. 10022, U.S.A.

Vasco J. Scazzola TABORDA FERREIRA

Avocat, Rue Antonio Maria Cardoso, 13 - 2º, Lisbonne, Portugal.

Hisashi TANIKAWA

Professor of Law at Seiki University; Secretary General of the Japanese Maritime Law Association, 15-33-308, Shimorenjaku 4, Mikata City, Tokyo, Japan.

William TETLEY

Ministre des institutions financières, compagnies et coopératives du Gouvernement du Québec, suite 4202, 88 Tour de la Bourse, Montréal H4Z 1G3, Québec, Canada.

Søren M. THORSEN

Advocate, 17, Frederiksgade, 1265 København K., Denmark.

Shûzo TODA

Professor at the Faculty of Law of the University of Chûo, 9-15, 2 Chome,
Sakurazutsumi, Musashino-Shi, Tokyo, Japan.

Milan TRAMPUZ

Conseiller Juridique de la « Jugolinija », Secrétaire à Rijeka de l'Association
Yougoslave de Droit Maritime, Kozala K-7/IV, 51000 Rijeka, Yougoslavie.

Alexandre TSIRINTANIS

Anct. Président de l'Association Hellénique de Droit Maritime, Professeur
à l'Université, 29, rue Lycabettou, Athènes, 135, Grèce.

Rodrigo URIA GÓNZALEZ

Anct. Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Catedrático
de Derecho Mercantil. Núñez de Balboa, 48, Madrid 1, Espagne.

Themistoclis VALSAMAKIS

Barrister & Solicitor, 15d, Gounari Street, 4th floor, Piraeus, Greece.

Baron F. VAN DER FELTZ

Avocat, De Lairessestraat 139, Amsterdam 1007, Pays-Bas.

Jean VAN RYN

Avocat à la Cour de Cassation, Professeur honoraire à l'Université Libre de
Bruxelles, Vice-Président de l'Association Belge de Droit Maritime, 62,
Avenue du Vert-Chasseur, 1180 Bruxelles, Belgique.

Léo VAN VARENBERGH

Docteur en droit, Dispacheur, Professeur à l'Institut Supérieur de Commerce
de Bruxelles, Secrétaire général de l'Association Belge de Droit Maritime,
24, rue de Locht, 1030 Bruxelles, Belgique.

Ramon VELA COBOS

President of the Asociacion Ecuatoriana de Derecho Maritimo. P.O Box
6371, Guayaquil. Ecuador.

Jacques VILLENEAU

Avocat à la Cour d'Appel, Secrétaire Général de l'Association Française
du Droit Maritime, 38, rue Scheffer, 75016 Paris, France.

Henri VOET

Docteur en droit, Dispacheur, Secrétaire Général Administratif et Trésorier
du Comité Maritime International, 11, Arthur Goemaerelei, 2000 Antwerpen,
Belgique.

Reinhart VOGLER

Former President of the Hanseatisches Oberlandesgericht, President of the Federal Admiralty Court, Hamburg, Lindenstrasse, 10, 2055-Aumühle-bei-Hamburg, B.R. Deutschland.

Kurt VON LAUN

Goethestrasse 2a, 6380 Bad Homburg v.d.H., B.R. Deutschland.

Oscar VON STRITZKY

Manager of the Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Alter Wall, 12, 2000-Hamburg 11, B.R. Deutschland.

Jean WAROT

Avocat à la Cour d'Appel, Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime, 71, Boulevard Raspail, 75006 Paris, France.

D.J. Lloyd WATKINS

Barrister, Secretary and Treasurer of the British Maritime Law Association, 1 Pepys Street, London EC3N 4AL, England.

Victor WENZELL

Avocat, 7 Parkvaenget, 2920 Charlottenlund, Denmark.

R. WOLFSON

Advocate, 63, Haazmuth Road, Haifa, Israël.

The Hon. Mr. Justice Peter WRIGHT

Advocate, Former President of the Canadian Maritime Law Association, The Supreme Court of Ontario, Osgoode Hall, Toronto 1, Ontario, Canada.

Stanley R. WRIGHT

3919 Timuquana Road, Jacksonville, Florida 32210, U.S.A.

Benjamin W. YANCEY

Former President of the M.L.A. of the U.S.A., 2141 International Trade Mart Building, 2, Canal Street, New Orleans, La. 70130, USA.

Makato YAZAWA

Professor at the Faculty of Law of the University of Tokyo, 52, Tsurumi-chō, Tsurumi-ku, Yokohama, Japan.

Fujio YONEDA

President of the Nihon Kaiun Shinkokai (Japan Foundation for Shipping Industry); Vice-President of the Japanese Maritime Law Association. Home 1-10-6, Kakinokizaka 1, chome, Meguro-ku, Tokyo 152.

5

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

(List submitted by the Ministère des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique
the 1st December 1976 and brought up to date the 15th January 1977)

ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

(Liste communiquée par le Ministère des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique
le 1er décembre 1976 et mise à jour le 15 janvier 1977)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

COLLISIONS
BETWEEN VESSELS
AND OPTIONAL PROTOCOL

Signed at Brussels on September 23rd, 1910

RATIFICATION :

Austria	February 1st, 1913
Belgium	February 1st, 1913
Brazil	December 31st, 1913
Denmark	June 18th, 1913
France	February 1st, 1913
German Democratic Republic (*)	February 1st, 1913
Germany, Federal Republic of (**)	February 1st, 1913
Great Britain (***)	February 1st, 1913
Greece	September 29th, 1913
Hungary	February 1st, 1913
Ireland (****)	February 1st, 1913
Italy	June 2nd, 1913
Japan	January 12th, 1914
Malgache Republic (*****)	February 1st, 1913
Mexico	February 1st, 1913
Nicaragua	July 18th, 1913
Netherlands	February 1st, 1913
Norway	November 12th, 1913
Portugal	July 25th, 1913
Rumania	February 1st, 1913
Russia	February 1st, 1913
Sweden	November 12th, 1913

(*) German Democratic Republic : Reinstated as from December 27th 1954.

(**) Federal Republic of Germany : Reinstated as from November 1st 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland, Uruguay, New Zealand, Rumania and the U.S.S.R. (As agreed in Brussels on the 25th September and 13th October 1953).

(***) Including Jersey, Guernsey and Isle of Man.

(****) By the ratification of Great Britain.

(*****) By the ratification of France.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

ABORDAGE
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Bruxelles, le 23 septembre 1910

RATIFICATION :

Allemande, Rép. Démocratique (*)	1er février 1913
Allemagne, Rép. Fédérale d' (**)	1er février 1913
Autriche	1er février 1913
Belgique	1er février 1913
Brésil	31 décembre 1913
Danemark	18 juin 1913
France	1er février 1913
Grande-Bretagne (***)	1er février 1913
Grèce	29 septembre 1913
Hongrie	1er février 1913
Irlande (****)	1er février 1913
Italie	2 juin 1913
Japon	12 janvier 1914
République Malgache (*****)	1er février 1913
Mexique	1er février 1913
Nicaragua	18 juillet 1913
Norvège	12 novembre 1913
Pays-Bas	1er février 1913
Portugal	25 juillet 1913
Roumanie	1er février 1913
Russie	1er février 1913
Suède	12 novembre 1913

(*) *République Démocratique Allemande* : Remise en vigueur à partir du 27 décembre 1954.

(**) *République Fédérale d'Allemagne* : Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne, de l'Uruguay, de la Nouvelle-Zélande, de la Roumanie et de l'U.R.S.S. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 13 octobre 1953).

(***) Y compris Jersey, Guernsey et Ile de Man.

(****) Par la ratification de la Grande-Bretagne.

(*****) Par la ratification de la France.

ACCESSION :

Argentine	February 28th, 1922
Australia (*)	September 9th, 1930
Norfolk Island (*)	February 1st, 1913
Papua (*)	February 1st, 1913
Barbadoes (*)	February 1st, 1913
Canada (*)	September 25th, 1914
Ceylon (*)	February 1st, 1913
Cyprus (*)	February 1st, 1913
Danzig	June 2nd, 1922
East Africa (*)	February 1st, 1913
Egypt	November 29th, 1943
Estonia	May 15th, 1929
Fiji	October 10th, 1970
Finland	July 17th, 1923
Gambia (*)	February 1st, 1913
Ghana (*)	February 1st, 1913
Great Britain	
<i>Bahamas, Bermuda, British Honduras, Caimans, Caicos & Turks Islands, Falk- land Isles & Dependencies, Gibraltar, Gil- bert & Ellice Islands, Grenada, Hong- Kong, Leeward Islands (Antigua, Domini- ca, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla, British Virgin Islands), Seychel- les, Solomon Islands, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent, Straits Settlements incl. Lu- buan, Wei-Hai-Wei</i>	
Guiana (*)	February 1st, 1913
Haiti	August 18th, 1951
Indian Union (*)	February 1st, 1913
Iran	April 26th, 1966
Italian Colonies (**)	November 9th, 1934
Jamaica (*)	February 1st, 1913
Latvia	August 2nd, 1932
Federated Malay States of Perak, Selangor, Negri Sembilan & Pehang (*)	
Malta (*)	February 1st, 1913
Mauritius (*)	February 1st, 1913
Newfoundland (*)	March 11th, 1914
New Zealand (*)	May 19th, 1913
Nigeria (*)	February 1st, 1913
Paraguay	November 22nd, 1967
Poland	June 2nd, 1922

(*) By the accession of Great Britain.

(**) By the accession of Italy.

ADHESION :

Afrique Orientale (*)	1er février 1913
Argentine	28 février 1922
Australie (*)	9 septembre 1930
Ile Norfolk (*)	1er février 1913
Papoua (*)	1er février 1913
Barbade (*)	1er février 1913
Canada (*)	25 septembre 1914
Ceylan (*)	1er février 1913
Chypre (*)	1er février 1913
Colonies Italienne (**)	9 novembre 1934
Dantzig	2 juin 1922
Egypte	29 novembre 1943
Espagne	17 novembre 1923
Estonie	15 mai 1929
Etats Malais Fédérés de Perak, Selangor, Negrisemilan et Pahang (*)	
Fidji	1er février 1913
Finlande	10 octobre 1970
Gambie (*)	17 juillet 1923
Ghana (*)	1er février 1913
Grande-Bretagne	1er février 1913
Bahamas, Bermudes, Honduras britannique, Iles Falkland et leurs dépendances, Iles Gilbert et Ellice, Iles Salomon, Gibraltar, Grenade, Hong-Kong, Iles Turques et Caïques et les Iles Cayman, Iles sous le Vent : Antigua, Dominique, Montserrat, Saint-Christophe Nevis, Anguilla, Iles Vierges, Sainte-Hélène, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Seychelles, Straits Settlements y compris Labuan, Wei-Hai-Wei	
Guyane (*)	1er février 1913
Haiti	1er février 1913
Inde (*)	18 août 1951
Iran	1er février 1913
Jamaïque (*)	26 avril 1966
Lettonie	1er février 1913
Malte (*)	2 août 1932
Maurice (*)	1er février 1913
Nigeria (*)	1er février 1913
Nouvelle-Zélande (*)	19 mai 1913
Paraguay	22 novembre 1967
Pologne	2 juin 1922

(*) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

(**) Par l'adhésion de l'Italie.

Portuguese Colonies	July 20th, 1914
Sierra Leone (*)	February 1st, 1913
Singapore (*) (**)	February 1st, 1913
Somaliland (*)	February 1st, 1913
Spain	November 17th, 1923
Switzerland	May 28th, 1954
Trinidad & Tobago (*)	February 1st, 1913
Turkey	July 4th, 1955
Uruguay	July 21st, 1915
U.S.S.R.	July 10th, 1936
Yugoslavia	December 31st, 1931
Zaïre Republic	July 17th, 1967

(*) By the accession of Great Britain.

(**) By its own accession 9.8.65.

Colonies portugaises	20 juillet 1914
Sierra Leone (*)	1er février 1913
Singapour (*) (**)	1er février 1913
Somalieland (*)	1er février 1913
Suisse	28 mai 1954
Terre-Neuve (*)	11 mars 1914
Trinité et Tobago (*)	1er février 1913
Turquie	4 juillet 1955
U.R.S.S.	10 juillet 1936
Uruguay	21 juillet 1915
Yougoslavie	31 décembre 1931
Zaïre, Républ. du	17 juillet 1967

(*) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

(**) Par sa propre adhésion 9.8.65.

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

RATIFICATION :

Austria	February 1st, 1913
Belgium	February 1st, 1913
Brazil	December 31st, 1913
Denmark	June 18th, 1913
France	February 1st, 1913
German Democratic Republic (**)	February 1st, 1913
Germany, Federal Republic of (***)	February 1st, 1913
Great Britain (****)	February 1st, 1913
Greece	October 15th, 1913
Hungary	February 1st, 1913
Ireland (*****)	February 1st, 1913
Italy	June 2nd, 1913
Japan	January 12th, 1914
Malgache Republic (*****)	February 1st, 1913
Mexico	February 1st, 1913
Netherlands	February 1st, 1913
Norway	November 12th, 1913
Portugal	July 25th, 1913
Rumania	February 1st, 1913
Russia	February 1st, 1913
Sweden	November 12th, 1913
United States of America	February 1st, 1913

(*) Protocol of amendment, Brussels, May 27th, 1967.

(**) German Democratic Republic : Reinstated as from December 27th 1954.

(***) Federal Republic of Germany : Reinstated as from November 1st 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland, Uruguay, New Zealand, Rumania and the U.S.S.R. (As agreed in Brussels on the 25th September and 13th October 1953).

(****) Including Jersey, Guernsey and Isle of Man.

(*****) By the ratification of Great Britain.

(******) By the ratification of France.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE*

Bruxelles, le 23 septembre 1910

RATIFICATION :

Allemande, Rép. Démocratique (**)	1er février 1913
Allemagne, Rép. Fédérale d' (***)	1er février 1913
Autriche	1er février 1913
Belgique	1er février 1913
Brésil	31 décembre 1913
Danemark	18 juin 1913
Etats-Unis d'Amérique	1er février 1913
France	1er février 1913
Grande-Bretagne (****)	1er février 1913
Grèce	15 octobre 1913
Hongrie	1er février 1913
Irlande (*****)	1er février 1913
Italie	2 juin 1913
Japon	12 janvier 1914
République Malgache (*****)	1er février 1913
Mexique	1er février 1913
Norvège	12 novembre 1913
Pays-Bas	1er février 1913
Portugal	25 juillet 1913
Roumanie	1er février 1913
Russie	1er février 1913
Suède	12 novembre 1913

(*) Protocole de modification, Bruxelles, 27 mai 1967.

(**) République Démocratique Allemande : Remise en vigueur à partir du 27 décembre 1954.

(***) République Fédérale d'Allemagne : Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne, de l'Uruguay, de la Nouvelle-Zélande, de la Roumanie et de l'U.R.S.S. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 13 octobre 1953).

(****) Y compris Jersey, Guernsey et Ile de Man.

(*****) Par la ratification de la Grande-Bretagne.

(******) Par la ratification de la France.

ACCESSION :

Algeria	April 13th, 1964
Argentine	February 28th, 1922
Australia (*)	September 9th, 1930
Norfolk Island, Papua (*)	February 1st, 1913
Barbadoes (*)	February 1st, 1913
Canada (*)	September 25th, 1914
Ceylon (*)	February 1st, 1913
Cyprus (*)	February 1st, 1913
Danzig	October 15th, 1921
Dominican Republic	July 23rd, 1968
East Africa (*)	February 1st, 1913
Egypt	November 19th, 1943
Esthonia	May 15th, 1929
Fiji	October 10th, 1970
Finland	July 17th, 1923
Gambia (*)	February 1st, 1913
Ghana (*)	February 1st, 1913
Great Britain	
<i>Bahamas, Bermuda, British Honduras, Caimans, Caicos & Turks Islands, Falkland Isles & Dependencies, Gibraltar, Gilbert & Ellice Islands, Grenada, Hong-Kong, Leeward Islands (Antigua, Dominica, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla, British Virgin Islands), Seychelles, Solo- mon Islands, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent, Straits Settlements incl. Lubuan, Wei-Hai-Wei</i>	
Guiana (*)	February 1st, 1913
Haiti	February 1st, 1913
Indian Union (*)	August 18th, 1951
Iran	February 1st, 1913
Jamaica (*)	April 26th, 1966
Latvia	February 1st, 1913
Federated Malay States of Perak, Selangor, Negrisemilan & Pahang (*)	August 2nd, 1932
Malta (*)	February 1st, 1913
Mauritius (*)	February 1st, 1913
Newfoundland (*)	March 11th, 1914
New Zealand (*)	May 19th, 1913

(*) By the accession of Great Britain.

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Afrique Orientale (*)	1er février 1913
Argentine	28 février 1922
Australie (*)	9 septembre 1930
Ile Norfolk (*)	1er février 1913
Papoua (*)	1er février 1913
Barbade (*)	1er février 1913
Canada (*)	25 septembre 1914
Ceylon (*)	1er février 1913
Chypre (*)	1er février 1913
Dantzig	15 octobre 1921
Dominicaine, République	23 juillet 1958
Egypte	19 novembre 1943
Espagne	17 novembre 1923
Estonie	15 mai 1929
Fidji	10 octobre 1970
Finlande	17 juillet 1923
Gambie (*)	1er février 1913
Ghana (*)	1er février 1913
Grande-Bretagne	
Bahamas, Bermudes, Honduras britannique, Iles Falkland et leurs dépendances, Iles Gilbert et Ellice, Iles Salomon, Gibraltar, Grenade, Hong-Kong, Iles Turques et Caïques et les Iles Cayman, Iles sous le Vent : Antigua, Dominique, Montserrat, Saint-Christophe Nevis, Anguilla, Iles Vierges, Sainte-Hélène, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Seychelles, Straits Settlements y compris Labuan, Wei-Hai-Wei	
Guyane (*)	1er février 1913
Haïti	18 août 1951
Inde (*)	1er février 1913
Iran	26 avril 1966
Jamaïque (*)	1er février 1913
Lettonie	2 août 1932
Etats Malais Fédérés de Perak, Selangor, Negrisembilan et Pahang (*)	1er février 1913
Malte (*)	1er février 1913
Maurice (*)	1er février 1913

(*) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

Nigeria (*)	February 1st, 1913
Oman, Sultanate of	August 21st, 1975
Paraguay	November 22nd, 1967
Poland	October 15th, 1921
Portuguese Colonies	July 20th, 1914
Sierra Leone (*)	February 1st, 1913
Singapore (*) (**)	February 1st, 1913
Somali (***)	November 9th, 1934
Somaliland (*)	February 1st, 1913
Spain	November 17th, 1923
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974
Turkey	July 4th, 1955
Switzerland	May 28th, 1954
Trinidad & Tobago (*)	February 1st, 1913
Uruguay	July 21st, 1915
U.S.S.R.	July 10th, 1936
Yugoslavia	December 31st, 1931
Zaire Republic	July 17th, 1967

(*) By the accession of Great Britain.

(**) By its own accession 9.8.65.

(***) By the accession of Italy.

Nigeria (*)	1er février 1913
Nouvelle-Zélande (*)	19 mai 1913
Oman, Sultanat d'	21 août 1975
Paraguay	22 novembre 1967
Pologne	15 octobre 1921
Colonies portugaises	20 juillet 1914
Sierra Leone (*)	1er février 1913
Singapour (*) (**)	1er février 1913
Somali (***)	9 novembre 1934
Somalieland (*)	1er février 1913
Suisse	28 mai 1954
Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974
Terre-Neuve (*)	11 mars 1914
Trinité et Tobago (*)	1er février 1913
Turquie	4 juillet 1955
U.R.S.S.	10 juillet 1936
Uruguay	21 juillet 1915
Yugoslavie	31 décembre 1931
Zaire, Républ. du	17 juillet 1967

(*) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne

(**) Par sa propre adhésion 9.8.65.

(***) Par l'adhésion de l'Italie.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO THE

LIMITATION
OF THE LIABILITY OF OWNERS
OF SEA-GOING VESSELS
AND PROTOCOL OF SIGNATURE

Signed at Brussels on August 25th, 1924 (*)

RATIFICATION :

Belgium	June 2nd, 1930
Brazil	April 28th, 1931
Denmark	June 2nd, 1930
France	August 23rd, 1935
Hungary	June 2nd, 1930
Malgache Republic (**)	August 23rd, 1935
Norway	October 10th, 1933
Poland	October 26th, 1936
Portugal	June 2nd, 1930
Spain	June 2nd, 1930
Sweden	July 1st, 1938

ACCESSION :

Dominican Republic	July 23rd, 1958
Finland	July 12th, 1934
Monaco	May 15th, 1931
Turkey	July 4th, 1955

DENUNCIATION :

Denmark (***)	June 30th, 1963
Finland (***)	June 30th, 1963
Norway (***)	June 30th, 1963
Sweden (***)	June 30th, 1963
France (****)	October 26th 1976

(*) New Convention, Brussels, 10th October 1957.

(**) By the ratification of France.

(***) These denunciations are effective since 1st July, 1964.

(****) This denunciation will be effective October 26th, 1977.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LA
LIMITATION
DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES
DE NAVIRES DE MER
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE
Bruxelles, le 25 août 1924 (*)

RATIFICATION :

Belgique	2 juin 1930
Brésil	28 avril 1931
Danemark	2 juin 1930
Espagne	2 juin 1930
France	23 août 1935
Hongrie	2 juin 1930
Républ. Malgache (**)	23 août 1935
Norvège	10 octobre 1933
Pologne	26 octobre 1936
Portugal	2 juin 1930
Suède	1er juillet 1938

ADHESION :

Dominicaine (République)	23 juillet 1958
Finlande	12 juillet 1934
Monaco	15 mai 1931
Turquie	4 juillet 1955

DENONCIATION :

Danemark (***)	30 juin 1963
Finlande (***)	30 juin 1963
Norvège (***)	30 juin 1963
Suède (***)	30 juin 1963
France (****)	26 octobre 1976

(*) Nouvelle Convention, Bruxelles, 10 octobre 1957.

(**) Par la ratification de la France.

(***) Les dénonciations ont sorti leurs effets le 1er juillet 1964.

(****) Cette dénonciation sortira ses effets le 26 octobre 1977.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO

BILLS OF LADING

AND PROTOCOL OF SIGNATURE

Signed at Brussels on August 25th, 1924 (*)

RATIFICATION :

Belgium	June 2nd, 1930
France	January 4th, 1937
German Democratic Republic (**)	July 1st, 1939
Germany, Federal Republic of (***)	July 1st, 1939
Great Britain and Northern Ireland	June 2nd, 1930
Hungary	June 2nd, 1930
Italy	October 7th, 1938
Japan	July 1st, 1957
Poland	October 26th, 1936
Rumania	August 4th, 1937
Spain	June 2nd, 1930
United States of America	June 29th, 1937
Yugoslavia	April 17th, 1959

ACCESSION :

Algeria	April 13th, 1964
Argentine	April 19th, 1961
Australia	July 4th, 1955
Papua and Norfolk	July 4th, 1955
Nauru and New Guinea	July 4th, 1955
Barbadoes (****)	December 2nd, 1930
Cameroons (****)	December 2nd, 1930
Ceylon (****)	December 2nd, 1930
Cyprus (****)	December 2nd, 1930
Denmark	July 1st, 1938
Egypt	November 29th, 1943
Fiji	October 10th, 1970
Finland	July 1st, 1939
Gambia (****)	December 2nd, 1930
Gold Coast (****)	December 2nd, 1930

(*) Protocol of amendment, Brussels, 23rd February 1968.

(**) *German Democratic Republic* : Reinstated as from July 17th 1958.

(***) *Federal Republic of Germany* : Reinstated as from November 1st 1953 between, on the one hand, the German Federal Republic and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland, Uruguay, New Zealand, Rumania and the U.S.S.R. (As agreed in Brussels on the 25th September and 13th October 1953). Extended to Berlin with effect November 1st 1953.

(****) By the accession of Great Britain.

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

CONNAISSEMENT

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE
Bruxelles, le 25 août 1924 (*)

RATIFICATION :

Allemande, Rép. Démocratique (**)	1er juillet 1939
Allemagne, Rép. Fédérale d' (***)	1er juillet 1939
Belgique	2 juin 1930
Espagne	2 juin 1930
Etats-Unis d'Amérique	29 juin 1937
France	4 janvier 1937
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	2 juin 1930
Hongrie	2 juin 1930
Italie	7 octobre 1938
Japon	1er juillet 1957
Pologne	26 octobre 1936
Roumanie	4 août 1937
Yougoslavie	17 avril 1959

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Argentine	19 avril 1961
Australie	4 juillet 1955
Papouasie et Norfolk	4 juillet 1955
Nauru et Nouvelle-Guinée	4 juillet 1955
Barbades (****)	2 décembre 1930
Cameroun (****)	2 décembre 1930
Ceylan (****)	2 décembre 1930
Chypre (****)	2 décembre 1930
Côte d'Ivoire	15 décembre 1961
Côte d'Or (****)	2 décembre 1930
Danemark	1er juillet 1938
Egypte	29 novembre 1943
Fidji	10 octobre 1970
Finlande	1er juillet 1939

(*) Protocole de modification, Bruxelles, 23 février 1968.

(**) République Démocratique Allemande : Remise en vigueur à partir du 17 juillet 1958.

(***) République Fédérale d'Allemagne : Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 13 octobre 1953). Cette remise en vigueur a été étendue à Berlin avec effet au 1er novembre 1953.

(****) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

Great Britain and Northern Ireland	
Antigua, Bahamas, Bermuda, British Honduras, Caicos & Turks Islands, Caimans, Dominica, Falkland Islands, Gibraltar, Gilbert & Ellice Islands, Grenada, Hong-Kong, Montserrat, St. Christopher Nevis, Virgin Islands, Leeward, Seychelles, Solomon Islands, St. Lucia, St. Vincent, Straits Settlements, Tonga	December 2nd, 1930
Ascension, St. Helena	November 3rd, 1931
Guiana (*)	December 2nd, 1930
Iran	April 26th, 1966
Ireland	January 30th, 1962
Israël (Palestine) (*)	December 2nd, 1930
Israël	September 5th, 1959
Ivory Coast	December 15th, 1961
Jamaica (*)	December 2nd, 1930
Kenya (*)	December 2nd, 1930
Koweit	July 25th, 1969
Lebanon	July 19th, 1975
Federated Malay States (*)	December 2nd, 1930
Unfederated Malay States (*)	December 2nd, 1930
Malaysia (*)	December 2nd, 1930
Malgache Republic	July 13th, 1965
Mauritius	August 24th, 1970
Monaco	May 15th, 1931
Netherlands	August 18th, 1956
Nigeria (*)	December 2nd, 1930
Norway	July 1st, 1938
Paraguay	November 22nd, 1967
Peru	October 29th, 1964
Portugal	December 24th, 1931
All Overseas Territories	February 2nd, 1952
Sabeh (Southern Borneo) (*)	December 2nd, 1930
Sarawak (*)	November 3rd, 1931
Sierra-Leone (*)	December 2nd, 1930
Singapore (*) (**)	February 1st, 1913
Somaliland (*)	December 2nd, 1930
Sweden	July 1st, 1938
Switzerland	May 28th, 1954
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974
Tanganyika	December 3rd, 1962
Trinidad & Tobago (*)	December 2nd, 1930
Turkey	July 4th, 1955
Zaïre Republic	July 17th, 1967
Zanzibar (*)	December 2nd, 1930

(*) By the accession of Great Britain.

(**) By its own accession 9.8.65.

Gambie (*)	2 décembre 1930
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	
Antigua, Bahamas, Bermudes, Honduras britannique, Caïques et Iles Turques, Iles Cayman, Dominique, Iles Falkland, Gi- bralta, Iles Gilbert et Ellice, Grenade, Hong-Kong, Montserrat, St. Christophe Ne- vis, Iles Vierges, Leeward, Seychelles, Iles Salomon, Ste. Lucie, St. Vincent, Straits Settlements, Tonga	2 décembre 1930
Ascension, Ste. Hélène	3 novembre 1931
Guyane (*)	2 décembre 1930
Iran	26 avril 1966
Irlande	30 janvier 1962
Israël (Palestine) (*)	2 décembre 1930
Israël	5 septembre 1959
Jamaique (*)	2 décembre 1930
Kenya (*)	2 décembre 1930
Koweit	25 juillet 1969
Liban	19 juillet 1975
Etats Malais Fédérés (*)	2 décembre 1930
Etats Malais non Fédérés (*)	2 décembre 1930
Malaisie (*)	2 décembre 1930
Républ. Malgache	13 juillet 1965
Maurice	24 août 1970
Monaco	15 mai 1931
Nigeria (*)	2 décembre 1930
Norvège	1er juillet 1938
Paraguay	22 novembre 1967
Pays-Bas	18 août 1956
Pérou	29 octobre 1964
Portugal	24 décembre 1931
Tous les territoires d'outre-mer	2 février 1952
Sabah (Bornéo du Sud) (*)	2 décembre 1930
Sarawak (*)	3 novembre 1931
Sierra-Leone (*)	2 décembre 1930
Singapour (*) (**)	1er février 1913
Somaliland (*)	2 décembre 1930
Suède	1er juillet 1938
Suisse	28 mai 1954
Syrienne, Républ. Arabe	1er août 1974
Tanganyika	3 décembre 1962
Trinité et Tobago (*)	2 décembre 1930
Turquie	4 juillet 1955
Zaïre, Républ. du	17 juillet 1967
Zanzibar (*)	2 décembre 1930

(*) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

(**) Par sa propre adhésion 9.8.65.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

MARITIME LIENS AND MORTGAGES

AND PROTOCOL OF SIGNATURE

Signed at Brussels on April 10th, 1926 (*)

RATIFICATION :

Belgium	June 2nd, 1930
Brazil	April 28th, 1931
Denmark	June 2nd, 1930
Estonia	June 2nd, 1930
France	August 23rd, 1935
Hungary	June 2nd, 1930
Italy	December 7th, 1949
Malgache Republic (**)	August 23rd, 1935
Norway	October 10th, 1933
Poland	October 26th, 1936
Rumania	August 4th, 1937
Spain	June 2nd, 1930
Sweden	July 1st, 1938

DENUNCIATION :

Denmark	March 1st, 1965
Finland	March 1st, 1965
Norway	March 1st, 1965
Sweden	March 1st, 1965

ACCESSION :

Algeria	April 13th, 1964
Argentine	April 19th, 1961
Finland	July 12th, 1934
Haiti	March 19th, 1965
Iran	September 8th, 1966
Lebanon	March 18th, 1969
Monaco	May 15th, 1931
Portugal	December 24th, 1931
Switzerland	May 28th, 1954
Syria	February 14th, 1951
Turkey	July 4th, 1955
Uruguay	September 15th, 1970
Zaire Republic	July 17th, 1967

(*) New Convention, Brussels, 27th May 1967.

(**) By the ratification of France. Formal confirmation by the Malgache Rep. registered 13.7.65.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Bruxelles, le 10 avril 1926 (*)

RATIFICATION :

Belgique	2 juin 1930
Brésil	28 avril 1931
Danemark	2 juin 1930
Espagne	2 juin 1930
Estonie	2 juin 1930
France	23 août 1935
Hongrie	2 juin 1930
Italie	7 décembre 1949
Républ. Malgache (**)	23 août 1935
Norvège	10 octobre 1933
Pologne	26 octobre 1936
Roumanie	4 août 1937
Suède	1er juillet 1938

DENONCIATION :

Danemark	1er mars 1965
Finlande	1er mars 1965
Norvège	1er mars 1965
Suède	1er mars 1965

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Argentine	19 avril 1961
Finlande	12 juillet 1934
Haïti	19 mars 1965
Iran	8 septembre 1966
Liban	18 mars 1969
Monaco	15 mai 1931
Portugal	24 décembre 1931
Suisse	28 mai 1954
Syrie	14 février 1951
Turquie	4 juillet 1955
Uruguay	15 septembre 1970
Zaïre, Républ. du	17 juillet 1967

(*) Nouvelle Convention, Bruxelles, 27 mai 1967.

(**) Par la ratification de la France. Confirmation expresse par la Rép. Malgache enregistrée le 13.7.65.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES CONCERNING THE
IMMUNITY OF STATE-OWNED SHIPS

Signed at Brussels on April 10th, 1926

AND ADDITIONAL PROTOCOL
(Brussels, May 24th, 1934)

RATIFICATION :

Belgium	January 8th, 1936
Brazil	January 8th, 1936
Chile	January 8th, 1936
Denmark	Novembre 16th, 1950
Estonia	January 8th, 1936
France	July 27th, 1955
Germany (*)	June 27th, 1936
Hungary	January 8th, 1936
Italy	January 27th, 1937
Italian Colonies	January 27th, 1937
Malgache Republic (**)	July 27th, 1955
Netherlands	July 8th, 1936
Curaçao, Netherlands Indies, Surinam	July 8th, 1936
Norway	April 25th, 1939
Poland (****)	January 8th, 1936
Portugal	June 27th, 1938
Rumania	August 4th, 1937
Sweden	July 1st, 1938

ACCESSION :

Argentine	April 19th, 1961
Greece	May 19th, 1951
Switzerland	May 28th, 1954
Syrian Arab Republic (***)	February 17th, 1960
Turkey	July 4th, 1955
United Arab Republic	February 17th, 1960
Uruguay	September 15th, 1970
Zaire Republic	July 17th, 1967

DENUNCIATION :

Poland (****)	March 17th, 1952
Rumania	September 21st, 1959

(*) *German Federal Republic* : Reinstated as from November 1st 1953 between, on the one hand, the *German Federal Republic* and, on the other hand, the Allied Powers except Hungary, Poland and Rumania (As agreed in Brussels on the 25th September and 13th October 1953).

(**) By the ratification of France.

(***) By the accession of the U.A.R. confirmed by the A.S.R. on the 8th October 1962.

(****) Accession July 16th 1976.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LES
IMMUNITES DES NAVIRES D'ETAT

Bruxelles, le 10 avril 1926
ET PROTOCOLE ADDITIONNEL
(Bruxelles, le 24 mai 1934)

RATIFICATION :

Allemagne (*)	27 juin 1936
Belgique	8 janvier 1936
Brésil	8 janvier 1936
Chili	8 janvier 1936
Danemark	16 novembre 1950
Estonie	8 janvier 1936
France	27 juillet 1955
Hongrie	8 janvier 1936
Italie	27 janvier 1937
Colonies italiennes	27 janvier 1937
Républ. Malgache (**)	27 juillet 1955
Norvège	25 avril 1939
Pays-Bas	8 juillet 1936
Curaçao, Indes néerlandaises, Surinam	8 juillet 1936
Pologne (****)	8 janvier 1936
Portugal	27 juin 1938
Roumanie	4 août 1937
Suède	1er juillet 1938

ADHESION :

Argentine	19 avril 1961
Grèce	19 mai 1951
République Arabe Unie	17 février 1960
République Arabe Syrienne (***)	17 février 1960
Suisse	28 mai 1954
Turquie	4 juillet 1955
Uruguay	15 septembre 1970
Zaire, Républ. du	17 juillet 1967

DENONCIATION :

Pologne (****)	17 mars 1952
Roumanie	21 septembre 1959

(*) *République Fédérale d'Allemagne* : Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 13 octobre 1953).

(**) Par la ratification de la France.

(***) Par l'adhésion de la R.A.U. confirmée par la R.A.S. le 8 octobre 1962.

(****) Adhésion le 16 juillet 1976.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

CIVIL JURISDICTION
IN MATTERS OF COLLISION

Signed at Brussels on May 10th, 1952

RATIFICATION :

Belgium	April 10th, 1961
Egypt	August 24th, 1955
France	May 25th, 1957
Germany (F.R.)	October 6th, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18th, 1959
Greece	March 15th, 1965
Holy Seat	August 10th, 1956
Portugal	May 4th, 1957
Spain	December 8th, 1953
Yugoslavia	March 14th, 1955

ACCESSION :

Algeria	August 18th, 1964
Argentine	April 19th, 1961
Cameroon (*)	April 23rd, 1958
Costa Rica	July 13th, 1963
Fiji	October 10th, 1974
France	
Overseas Territories	April 23rd, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6th, 1972
Great Britain	
Sarawak	August 28th, 1962
Gibraltar, Hong-Kong, Northern Borneo,	
Seychelles	March 29th, 1963
British Virgin Islands	May 29th, 1963
Bermuda	May 30th, 1963
Antigua, Caiman Islands, Bahamas, Dominica, Grenada, Montserrat, St. Christopher, Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent	
	May 12th, 1965

(*) By the accession of France.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA

COMPETENCE CIVILE
EN MATIERE D'ABORDAGE

Bruxelles, le 10 mai 1952

RATIFICATION :

Allemagne (R.F.)	6 octobre 1972
Belgique	10 avril 1961
Egypte	24 août 1955
Espagne	8 décembre 1953
France	25 mai 1957
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 mars 1959
Grèce	15 mars 1965
Portugal	4 mai 1957
Saint-Siège	10 août 1956
Yougoslavie	14 mars 1955

ADHESION :

Algérie	18 août 1964
Allemagne	
Land Berlin	6 octobre 1972
Argentine	19 avril 1961
Cameroun (*)	23 avril 1958
Costa Rica	13 juillet 1955
Fidji	10 octobre 1970
France	
Territoires d'Outre-Mer	23 avril 1958
Grande-Bretagne	
Sarawak	28 août 1962
Gibraltar, Hong-Kong, Borneo septentrional, Seychelles	29 mars 1963
Iles Vierges britanniques	29 mai 1963
Bermudes	30 mai 1963
Antigua, Iles Caïman, Bahamas, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Christophe, Nevis, Anguilla, Ste. Hélène, Ste. Lucie, St. Vincent	12 mai 1965

(*) Par l'adhésion de la France.

British Honduras, Solomon Isles, Gilbert and Ellice Isles, Caecos and Turk's Isles, Guernsey	September 21st, 1965
Falkland Islands and dependencies	December 8th, 1966
Guiana (**)	October 17th, 1969
Khmere Republic	March 29th, 1963
Malgache Republ. (*)	November 12th, 1956
Mauritius (**)	April 23rd, 1958
Nigeria	March 29th, 1963
Paraguay	November 7th, 1963
Switzerland	Novmeber 22nd, 1967
Syrian Arab Republic	May 28th, 1954
Togo (*)	August 1st, 1974
Zaire Republic	April 23rd, 1958
	July 17th, 1967

(*) By the accession of France.

(**) By the accession of Great Britain

Honduras britannique, Ile Salomon, Iles Gilbert et Ellice, Iles Turques et Caïques Guernesey	21 septembre 1965 8 décembre 1966
Iles Falkland et dépendances	17 octobre 1969
Guyane (**)	29 mars 1963
Khmere, République	12 novembre 1956
Républ. Malgache (*)	23 avril 1958
Maurice (**)	29 mars 1963
Nigeria	7 novembre 1963
Paraguay	22 novembre 1967
Suisse	28 mai 1954
Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974
Togo (*)	23 avril 1958
Zaïre, Républ. du	17 juillet 1967

(*) Par l'adhésion de la France.

(**) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

PENAL JURISDICTION
IN MATTERS OF COLLISION OR OTHER
INCIDENTS OF NAVIGATION

Signed at Brussels on May 10th, 1952

RATIFICATION :

Belgium	April 10th, 1961
Egypt	August 24th, 1955
France	May 20th, 1955
Germany (F.R.)	October 6th, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18th, 1959
Greece	March 15th, 1965
Holy Seat	August 10th, 1956
Lebanon	July 19th, 1975
Netherlands (*)	June 25th, 1971
Portugal	May 4th, 1957
Spain	December 8th, 1953
Yugoslavia	April 21st, 1956

ACCESSION :

Argentine	April 19th, 1961
Burman Union	July 8th, 1953
Cameroon (**)	April 23rd, 1958
Costa Rica	July 13th, 1955
Fiji	October 10th, 1970
France	
Overseas Territories	April 23rd, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6th, 1972
Great Britain	
Sarawak	August 28th, 1962
Gibraltar, Hong-Kong, Northern Borneo,	
Seychelles	March 29th, 1963
British Virgin Islands	May 29th, 1963
Bermuda	May 30th, 1963

(*) Ratification valid for the Kingdom in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies.

(**) By the accession of France.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA

COMPETENCE PENALE
EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES
EVENEMENTS DE NAVIGATION

Bruxelles, le 10 mai 1952

RATIFICATION :

Allemagne (R.F.)	6 octobre 1972
Belgique	10 avril 1961
Egypte	24 août 1955
Espagne	8 décembre 1953
France	20 mai 1955
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 mars 1959
Grèce	15 mars 1965
Liban	19 juillet 1975
Pays-Bas (*)	25 juin 1971
Portugal	4 mai 1957
Saint-Siège	10 août 1956
Yougoslavie	21 avril 1956

ADHESION :

Allemagne	
Land Berlin	6 octobre 1972
Argentine	19 avril 1961
Union Birmane	8 juillet 1953
Cameroun (**)	23 avril 1958
Costa Rica	13 juillet 1955
Fidji	10 octobre 1970
France	
Territoires d'Outre-Mer	23 avril 1958
Grande-Bretagne	
Sarawak	28 août 1962
Gibraltar, Hong-Kong, Borneo septentrional, Seychelles	29 mars 1963
Iles Vierges britanniques	29 mars 1963
Bermudes	30 mai 1963

(*) Ratification valable pour le Royaume en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises.

(**) Par l'adhésion de la France.

Antigua, Caiman Islands, Bahamas, Dominica, Grenada, Montserrat, St. Christopher, Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent	May 12th, 1965
British Honduras, Solomon Isles, Gilbert and Ellice Isles, Caecos and Turk's Isles Guernsey	September 21st, 1965
Falkland Islands and dependencies	December 8th, 1966
Guiana (***)	October 6th, 1972
Haiti	March 29th, 1963
Khmere Republic	September 17th, 1954
Malgache Republic (*) (**)	November 12th, 1956
Mauritius (***)	April 23rd, 1958
Nigeria	March 29th, 1963
Paraguay	November 7th, 1963
Switzerland	November 22nd, 1967
Syrian Arabic Republic	May 28th, 1954
Togo (*)	July 10th, 1972
Republic of Vietnam	April 23rd, 1958
Zaire Republic	November 26th, 1955
	July 17th, 1967

(*) By the accession of France.

(**) Formal confirmation by the Malgache Rep. registered 13.7.65.

(***) By the accession of Great Britain.

Antigua, Iles Caïman, Bahamas, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Christophe, Nevis, Anguilla, Ste. Hélène, Ste. Lucie, St. Vincent	12 mai 1965
Honduras britannique, Ile Salomon, Iles Gilbert et Ellice, Iles Turques et Caïques Guernesey	21 septembre 1965
Iles Falkland et dépendances	8 décembre 1966
Fidji	17 octobre 1969
Guyane (**)	10 octobre 1970
Haïti	29 mars 1963
Khmere, République	17 septembre 1954
République Malgache (*) (**)	12 novembre 1956
Maurice (***)	23 avril 1958
Nigéria	29 mars 1963
Paraguay	7 novembre 1963
Suisse	22 novembre 1967
Syrienne, Rép. Arabe	28 mai 1954
Togo (*)	10 juillet 1972
Vietnam, République du	23 avril 1958
Zaïre, République du	26 novembre 1955
	17 juillet 1967

(*) Par l'adhésion de la France.

(**) Confirmation expresse par la Rép. Malgache enregistrée le 13.7.65.

(***) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES RELATING TO THE

ARREST
OF SEA-GOING SHIPS

Signed at Brussels on May 10th, 1952

RATIFICATION :

Belgium	April 10th, 1961
Egypt	August 24th, 1955
France	May 25th, 1957
Germany (F.R.)	October 6th, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18th, 1959
Greece	February 27th, 1967
Holy Seat	August 10th, 1956
Portugal	May 4th, 1957
Spain	December 8th, 1953
Yugoslavia	July 25th, 1967

ACCESSION :

Algeria	August 18th, 1964
Cameroon (*)	April 23rd, 1958
Costa Rica	July 13th, 1955
Fiji	October 10th, 1970
France	
Overseas Territories	April 23rd, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6th, 1972
Great Britain	
Sarawak	September 28th, 1962
Gibraltar, Hong-Kong, Northern Borneo,	
Seychelles	March 29th, 1963
British Virgin Islands	May 29th, 1963
Bermuda	May 30th, 1963
Antigua, Caiman Islands, Bahamas, Dominica, Grenada, Montserrat, St. Christopher, Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent	
British Honduras, Solomon Isles, Gilbert and Ellice Isles, Caecos and Turk's Isles,	May 12th, 1965
	September 21st, 1965

(*) By the accession of France.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES SUR LA

SAISIE CONSERVATOIRE
DES NAVIRES DE MER

Bruxelles, le 10 mai 1952

RATIFICATION :

Allemagne (R.F.)	6 octobre 1972
Belgique	10 avril 1961
Egypte	24 août 1955
Espagne	8 décembre 1953
France	25 mai 1957
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 mars 1959
Grèce	27 février 1967
Portugal	4 mai 1957
Saint-Siège	10 août 1956
Yougoslavie	25 juillet 1967

ADHESION :

Algérie	18 août 1964
Allemagne	
Land Berlin	6 octobre 1972
Cameroun (*)	23 avril 1958
Costa Rica	13 juillet 1955
Fidji	10 octobre 1970
France	
Territoire d'Outre-Mer	23 avril 1958
Grande-Bretagne	
Sarawak	28 septembre 1962
Gibraltar, Hong-Kong, Bornéo septentrional, Seychelles	29 mars 1963
Iles Vierges britanniques	29 mai 1963
Bermudes	30 mai 1963
Antigua, Iles Caïman, Bahamas, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Christophe, Nevis, Anguilla, St. Hélène, St. Lucie, St. Vincent	12 mai 1965
Honduras britannique, Iles Salomon, Iles Gilbert et Ellice, Iles Turques et Caïques	21 septembre 1965

(*) Par l'adhésion de la France.

Guernsey	December 8th, 1966
Falkland Islands and dependencies	October 17th, 1969
Guiana (***)	March 29th, 1963
Haiti	November 4th, 1954
Khmere Republic	November 12th, 1956
Malgache Republic (*) (**)	April 23rd, 1958
Mauritius (***)	March 29th, 1968
Nigeria	November 7th, 1963
Paraguay	November 22nd, 1967
Poland	July 16th, 1976
Switzerland	May 28th, 1954
Syrian Arab Republic	February 3rd, 1972
Togo (*)	April 23rd, 1958
Zaïre Republic	July 17th, 1967

(*) By the accession of France.

(***) By the accession of Great Britain.

(**) Formal confirmation by the Malgache Rep. registered 13.7.65.

Guernesey	8 décembre 1966
Iles Falkland et dépendances	17 octobre 1969
Guyane (***)	29 mars 1963
Haïti	4 novembre 1954
Khmère, République	12 novembre 1956
Malgache, République (*) (**)	23 avril 1958
Maurice (***)	29 mars 1968
Nigéria	7 novembre 1963
Paraguay	22 novembre 1967
Pologne	16 juillet 1976
Suisse	28 mai 1954
Syrienne, Rép. Arabe	3 février 1972
Togo (*)	23 avril 1958
Zaïre, République du	17 juillet 1967

(*) Par l'adhésion de la France.

(**) Confirmation expresse par la Rép. Malgache enregistrée le 13.7.65.

(***) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE
LIMITATION
OF THE LIABILITY OF OWNERS
OF SEA-GOING VESSELS
AND OPTIONAL PROTOCOL

Signed at Brussels on October 1957

RATIFICATION :

Belgium	July 31st, 1975
Denmark	March 1st, 1965
Finland	August 19th, 1964
France	July 7th, 1959
Germany (F.R.)	October 6th, 1972
Great Britain and Northern Ireland	February 18th, 1959
India	June 1st, 1971
Israel	November 30th, 1967
Japan	March 1st 1976
Netherlands	December 10th, 1965
Norway	March 1st, 1965
Poland	December 1st, 1972
Portugal	April 8th, 1968
Spain	July 16th, 1959
Sweden	June 4th, 1964
Switzerland	January 21st, 1966

ACCESSION :

Algeria	August 18th, 1964
Fiji	October 10th, 1970
France	
New Hebrides (Franco-British Condominium)	December 8th, 1966
Germany	
Land Berlin	October 6th, 1972
Ghana	July 26th, 1961
Great Britain	
Isle of Man	November 18th, 1960
Bahamas, Bermuda, British Antarctic Territories, British Honduras, Solomon Islands, Falkland and Dependencies, Gibraltar, Gilbert and Ellice, Hong-Kong, Seychelles, British Virgin Islands	
Guernsey and Jersey	August 21st, 1964 October 21st, 1964

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA
LIMITATION
DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES
DE NAVIRES DE MER
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Bruxelles, le 10 octobre 1957

RATIFICATION :

Allemagne (R.F.)	6 octobre 1972
Belgique	31 juillet 1975
Danemark	1er mars 1965
Espagne	16 juillet 1959
Finlande	19 août 1964
France	7 juillet 1959
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 février 1959
Inde	1er juin 1971
Israël	30 novembre 1967
Japon	1er mars 1976
Norvège	1er mars 1965
Pays-Bas	10 décembre 1965
Pologne	1er décembre 1972
Portugal	8 avril 1968
Suède	4 juin 1964
Suisse	21 janvier 1966

ADHESION :

Algérie	18 août 1964
Allemagne	
Land Berlin	6 octobre 1972
Arabe Unie, République	7 septembre 1965
Fidji	10 octobre 1970
France	
Nouvelles Hébrides (Condominium franco-britannique)	8 décembre 1966
Ghana	26 juillet 1961
Grande-Bretagne	
Ile de Man	18 novembre 1960
Bahamas, Bermudes, Territoires Antarctiques britanniques, Honduras britannique, Iles Salomon, Falkland et dépendances, Gibraltar, Iles Gilbert et Ellice, Hong-Kong, Seychelles, Iles Vierges britanniques	21 août 1964

Barbadoes, Caïman Islands, Dominica, Grenada, Montserrat, St. Lucia, St. Vincent, Caceos and Turk's Isles	August 4th, 1965
New Hebrides (Franco-British Condominium)	December 8th, 1966
Guiana (*)	March 25th, 1966
Iceland	October 16th, 1968
Iran	April 26th, 1966
Malgache Republic	July 13th, 1965
Mauritius	August 21st, 1964
Singapore	April 17th, 1963
Syrian Arab Republic	July 10th, 1972
United Arab Republic	September 7th, 1965
Zaïre Republic	July 17th, 1967

(*) By the accession of Great Britain.

Bailliages de Guernesey et de Jersey	21 octobre 1964
Barbade, Iles Caïman, Dominique, Gérardie, Montserrat, Ste Lucie, St. Vincent, Iles Turques et Caïques	
Nouvelles Hébrides (Condominium franco-britannique)	
Guyane (*)	4 août 1965
Iran	8 décembre 1966
Islande	25 mars 1966
Malgache, République	26 avril 1966
Maurice	16 octobre 1968
Singapour	13 juillet 1965
Syrienne, Rép. Arabe	21 août 1964
Zaïre, République du	17 avril 1963
	10 juillet 1972
	17 juillet 1967

(*) Par l'adhésion de la Grande-Bretagne.

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO
STOWAWAYS

Signed at Brussels on October 10th, 1957

RATIFICATION :

Belgium	July 31st, 1975
Denmark	December 16th, 1963
Finland	February 2nd, 1966
Italy	May 24th, 1963
Norway	May 24th, 1962
Peru	November 23rd, 1961
Sweden	June 27th, 1962

ACCESSION :

Malgache Republic	July 13th, 1965
Morocco	January 22nd, 1959

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Art. 8, 1° not having been fulfilled)

INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE
CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA
AND PROTOCOL

signed at Brussels on the 29th April 1961

RATIFICATION :

France	March 4th, 1965
Morocco	July 15th, 1965
Switzerland	January 21st, 1966
United Arabic Republic	May 15th, 1964

ACCESSION :

Algeria, Dem. and Pop. Rep. of	July 2nd, 1973
Cuba	January 7th, 1963
Iran	April 26th, 1966
Malgache Republic	July 13th, 1965
Peru	October 29th, 1964
Tunisia	July 18th, 1974
Zaïre	July 17th, 1967

DENUNCIATION :

France	December 3rd, 1975
---------------	--------------------

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES
PASSAGERS CLANDESTINS

Bruxelles, le 10 octobre 1957

RATIFICATION :

Belgique	31 juillet 1975
Danemark	16 décembre 1963
Finlande	2 février 1966
Italie	24 mai 1963
Norvège	24 mai 1962
Pérou	23 novembre 1961
Suède	27 juin 1962

ADHESION :

Malgache, République	13 juillet 1965
Maroc	22 janvier 1959

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son Article 8, 1^o n'étant pas remplies)

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE
TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER

ET PROTOCOLE

Bruxelles, le 29 avril 1961

RATIFICATION :

Arabe Unie, République	15 mai 1964
France	4 mars 1965
Maroc	15 juillet 1965
Suisse	21 janvier 1966

ADHESION :

Algérienne, Rép. dém. & pop.	2 juillet 1973
Cuba	7 janvier 1963
Iran	26 avril 1966
Malgache, Rép. du	13 juillet 1965
Pérou	29 octobre 1964
Tunisie	18 juillet 1974
Zaïre	17 juillet 1967

DENONCIATION :

France	2 décembre 1975
---------------	-----------------

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE
LIABILITY OF OPERATORS OF

NUCLEAR SHIPS
AND ADDITIONAL PROTOCOL

signed at Brussels on May 25th 1962

RATIFICATION :

Lebanon	June 3rd, 1975
Netherlands (*)	March 20th, 1974
Portugal	July 31st, 1968

ACCESSION :

Malgache Republic	July 13th, 1965
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974
Zaïre Republic	July 17th, 1967

(*) For the Kingdom of the Netherlands in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies.

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Art. XXIV (1) not having been fulfilled)

NOTE :

Up to the present time, these Acts have been signed by the 16 following countries : Belgium, Republic of China, Republic of Corea, Germany (Fed. Rep.), India, Indonesia, Ireland, Liberia, Malaysia, Monaco, Netherlands (30.12.68), Panama, Philippines, Portugal, United Arab Republic and Yugoslavia.

PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO

BILLS OF LADING

Signed at Brussels on August 25th, 1924
(Brussels, February 23rd 1968)

RATIFICATION :

Denmark (*)	November 20th, 1975
Norway	March 19th, 1974
Sweden	December 9th, 1974
Switzerland	December 11th, 1975
Great Britain (**)	October 1st 1976

ACCESSION :

Lebanon	July 19th, 1975
Singapore	April 25th, 1972
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974

(*) Does not apply to the Faroe Islands.

(**) Including the Isle of Man.

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

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A LA
RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE

ET PROTOCOLE ADDITIONNEL
NAVIRES NUCLEAIRES

Bruxelles, le 25 mai 1962

RATIFICATION :

Liban	3 juin 1975
Pays-Bas (*)	20 mars 1974
Portugal	31 juillet 1968

ADHESION :

Malgache, République	13 juillet 1965
Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974
Zaïre, République du	17 juillet 1967

(*) Pour le Royaume en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises.

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son Article XXIV (1) n'étant pas remplies)

NOTE :

Ces actes ont été signés jusqu'à ce jour par les 16 pays suivants : Allemagne (RÉP. FÉD.), Belgique, République de Chine, République de Corée, Inde, Indonésie, Irlande, Libéria, Malaisie, Monaco, Panama, Pays-Bas (30.12.68), Philippines, Portugal, République Arabe Unie et Yougoslavie.

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION
INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES
REGLES EN MATIERE DE

CONNAISSEMENT

Signée à Bruxelles, le 25 août 1924
(Bruxelles, 23 février 1968)

RATIFICATION :

Danemark (*)	20 novembre 1975
Norvège	19 mars 1974
Suède	9 décembre 1974
Suisse	11 décembre 1975
Grande-Bretagne (**)	1er octobre 1976

ADHESION :

Liban	19 juillet 1975
Singapour	25 avril 1972
Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974

(*) Pas applicable aux îles Féroé.

(**) Y compris l'île de Man.

(Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son Article 13 n'étant pas remplies)

PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO

ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA

signed at Brussels on September 23rd, 1910

(Brussels, May 27th 1967)

RATIFICATION :

Austria	April 4th, 1974
Belgium	April 11th, 1973
Great Britain	September 9th, 1974
Yugoslavia	May 3rd, 1971

ACCESSION :

Syrian Arab Republic	August 1st, 1974
-----------------------------	------------------

(This Protocol has not yet come into force, the conditions required in Art. 4, 1º,
not having been fulfilled).

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE REGISTRATION
OF RIGHTS IN RESPECT OF

VESSELS UNDER CONSTRUCTION

(Brussels, May 27th 1967)

RATIFICATION :

Greece	July 12th, 1974
Norway	May 13th, 1975
Sweden	November 13th, 1975
Yugoslavia	May 3rd, 1971

ACCESSION :

Syrian Arab Republic	August 1st, 1974
-----------------------------	------------------

(This Convention has not yet come into force, the conditions required in Art. 15,
1º, not having been fulfilled).

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'
ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES

signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910
(Bruxelles, 27 mai 1967)

RATIFICATION :

Autriche	4 avril 1974
Belgique	11 avril 1973
Grande-Bretagne	9 septembre 1974
Yougoslavie	3 mai 1971

ADHESION :

Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974
-----------------------------	---------------

(Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 4, 1^o, n'étant pas remplies).

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A L'INSCRIPTION
DES DROITS RELATIFS AUX

NAVIRES EN CONSTRUCTION

(Bruxelles, 27 mai 1967)

RATIFICATION :

Grèce	12 juillet 1974
Norvège	13 mai 1975
Suède	13 novembre 1975
Yougoslavie	3 mai 1971

ADHESION :

Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974
-----------------------------	---------------

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 15, 1^o, n'étant pas remplies).

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO THE
CARRIAGE OF PASSENGERS LUGGAGE BY SEA

(Brussels, May 27th 1967)

RATIFICATION :

Nil

ACCESSION :

Algeria, Dem. and Pop. Rep. of July 2nd, 1973
Cuba February 15th, 1972

(This Convention has not yet come into force)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

MARITIME LIENS AND MORTGAGES

(Brussels, May 27th 1967)

RATIFICATION :

Norway May 13th, 1975
Sweden November 13th, 1975

ACCESSION :

Syrian Arab Republic August 1st, 1974

(This Convention has not yet come into force)

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

TRANSPORT DE BAGAGES DE PASSAGERS
PAR MER

(Bruxelles, 27 mai 1967)

RATIFICATION :

Néant

ADHESION :

Algérienne, Rép. dém. & pop. 2 juillet 1973
Cuba 15 février 1972

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur)

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

(Bruxelles, 27 mai 1967)

RATIFICATION :

Norvège 13 mai 1975
Suède 13 novembre 1975

ADHESION :

Syrienne, Rép. Arabe 1er août 1974

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur)

6

STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE IMCO CONVENTIONS IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW

ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS DE L'OMCI EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Done at Brussels, 29 November 1969

Entry into force : 19 June 1975

ENTRY INTO FORCE

Article XV

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of eight States including five States each with not less than 1,000,000 gross tons of tanker tonnage 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 each of the States which ratify, accept, approve the Convention or subsequently accede to it, the Convention shall enter into force the ninetieth day following the deposit by that State of the appropriate instrument.

I. — *Signatory Governments*

Australia	Subject to ratification 17 December 1970
Belgium	Sous réserve de ratification
Brazil	Subject to ratification
Cameroon	Sous réserve de ratification
Dominican Republic	Subject to ratification
Finland	Subject to ratification 30 December 1970
France	Sous réserve de ratification ou d'approbation ultérieure
Germany, Federal Republic of	Subject to ratification

-
- I. Signatory Governments
 - II. Contracting Governments
 - III. Declarations and reservations

**CONVENTION INTERNATIONALE
SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES
DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

Signée à Bruxelles, le 29 novembre 1969

Entrée en vigueur : 19 juin 1975

ENTREE EN VIGUEUR

Article XV

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats, dont cinq représentant des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonnes de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

I. — Gouvernements signataires

Allemagne (République fédérale d')	Subject to ratification
Australie	Subject to ratification 17 December 1970
Belgique	Sous réserve de ratification
Brésil	Subject to ratification
Côte d'Ivoire	Sous réserve de ratification
Espagne	Subject to ratification
Etats-Unis	Subject to ratification
Finlande	Subject to ratification 30 December 1970
France	Sous réserve de ratification ou d'approbation ultérieure

-
- I. Gouvernements signataires
II. Gouvernements contractants
III. Déclarations et réserves

Ghana	Subject to ratification
Guatemala (translation)	Subject to approval, acceptance and ratification
Iceland	Subject to ratification
Indonesia	Subject to ratification
Ireland	Subject to acceptance and ratification
Italy	Sous réserve de ratification
Ivory Coast	Sous réserve de ratification
Madagascar	Sous réserve de ratification
Monaco	Sous réserve de ratification
Netherlands	Subject to ratification
Panama	Subject to ratification
Poland	Subject to ratification
Portugal	Subject to ratification
Romania	Subject to ratification 30 December 1970
Spain	Subject to ratification
Sweden	Subject to acceptance
Switzerland	Sous réserve de ratification
United Kingdom	Subject to ratification
United States	Subject to ratification
Yugoslavia	Sous réserve de ratification

II. — *Contracting Governments*

	<i>Date of deposit of Instrument</i>	<i>Date of entry into force</i>
Algeria (accession)	14 June 1974	19 June 1975
Denmark (accession)	2 April 1975	19 June 1975
Dominican Republic (ratification)	2 April 1975	19 June 1975
Fiji (accession)	15 August 1972	19 June 1975
France (ratification)	17 March 1975	19 June 1975
Germany, Federal Republic of (ratification)	20 May 1975	18 August 1975
Ivory Coast (ratification)	21 June 1973	19 June 1975
Lebanon (accession)	9 April 1974	19 June 1975
Liberia (accession)	25 September 1972	19 June 1975
Monaco (ratification)	21 August 1975	19 November 1975
Morocco (assession)	11 April 1974	19 June 1975

Ghana	Subject to ratification
Guatemala (traduction)	Sous réserve d'approbation, d'acceptation et de ratification
Indonésie	Subject to ratification
Irlande	Subject to acceptance and ratification
Islande	Subject to ratification
Italie	sous réserve de ratification
Madagascar	Sous réserve de ratification
Monaco	Sous réserve de ratification
Panama	Subject to ratification
Pays-Bas	Subject to ratification
Pologne	Subject to ratification
Portugal	Subject to ratification
République Dominicaine	Subject to ratification
République-Unie du Cameroun	Sous réserve de ratification
Roumanie	Subject to ratification 30 December 1970
Royaume-Uni	Subject to ratification
Suède	Subject to acceptance
Suisse	Sous réserve de ratification
Yougoslavie	Sous réserve de ratification

II. — *Gouvernements contractants*

	<i>Date du dépôt de l'instrument</i>	<i>Date de l'entrée en vigueur</i>
Algérie (adhésion)	14 juin 1974	19 juin 1975
Allemagne, République fédérale d' (ratification)	20 mai 1975	18 août 1975
Côte d'Ivoire (ratification)	21 juin 1973	19 juin 1975
Danemark (adhésion)	2 avril 1975	19 juin 1975
Espagne (ratification)	8 décembre 1975	7 mars 1976
Fidji (adhésion)	15 août 1972	19 juin 1975
France (ratification)	17 mars 1975	19 juin 1975
Liban (adhésion)	9 avril 1974	19 juin 1975
Libéria (adhésion)	25 septembre 1972	19 juin 1975
Maroc (adhésion)	11 avril 1974	19 juin 1975
Monaco (ratification)	21 août 1975	19 novembre 1975
Norvège (adhésion)	21 mars 1975	19 juin 1975

Netherlands (accession)	9 September 1975	8 December 1975
Norway (accession)	21 March 1975	19 June 1975
Senegal (accession)	27 March 1972	19 June 1975
Spain (ratification)	8 December 1975	7 March 1976
Sweden (ratification)	17 March 1975	19 June 1975
Syrian Arab Republic (accession)	6 February 1975	19 June 1975
United Kingdom (ratification)	17 March 1975	19 June 1975
USSR (accession)	24 June 1975	22 September 1975

Number of Contracting Governments : 19

Pays-Bas (ratification)	9 septembre 1975	8 décembre 1975
République arabe syrienne (adhésion)	6 février 1975	19 juin 1975
République Dominicaine (ratification)	2 avril 1975	19 juin 1975
Royaume-Uni (ratification)	17 mars 1975	19 juin 1975
Sénégal (adhésion)	27 mars 1972	19 juin 1975
Suède (ratification)	17 mars 1975	19 juin 1975
URSS (adhésion)	24 juin 1975	22 septembre 1975

Nombre de Gouvernements contractants : 19

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

Done at Brussels, 17 December 1971

Entry into force: 15 July 1975

ENTRY INTO FORCE

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 subsequently signing the present Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval or having deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall enter into force the ninetieth day following the date of signature or deposit.

I. — Signatory Governments

Belgium	Sous réserve de ratification parlementaire
Brazil	Subject to ratification
Denmark	Subject to ratification
Finland	With reservation as to ratification
France	Sous réserve d'approbation
Germany, Federal Republic of	Subject to ratification and the reservation made at the time of signature of the present convention (1)

-
- I. Signatory Governments
 - II. Contracting Governments
 - III. Declarations and reservations
- (1) See Section III

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

Signée à Bruxelles, le 17 décembre 1971

Entrée en vigueur : 15 juillet 1975

ENTREE EN VIGUEUR

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.

I. — *Gouvernements signataires*

Allemagne, République fédérale d'	Subject to ratification and the reservation made at the time of signature of the present Convention (1)
Belgique	Sous réserve de ratification parlementaire
Brésil	Subject to ratification
Danemark	Subject to ratification
Finlande	With reservation as to ratification
France	Sous réserve d'approbation

-
- I. Gouvernements signataires
II. Gouvernements contractants
III. Déclarations et réserves
(1) Voir section III

Italy	Sous réserve de ratification
Norway	Subject to ratification
Portugal	Sous réserve de ratification
Sweden	Subject to ratification
United Kingdom	Subject to ratification
Yugoslavia	Sous réserve de ratification

II. — *Contracting Governments*

	<i>Date of deposit of Instrument</i>	<i>Date of entry into force</i>
Denmark (ratification) (1)	4 September 1974	15 July 1975
France (ratification)	2 February 1973	15 July 1975
Germany, Federal Republic of (ratification) (2)	1 October 1975	30 December 1975
Norway (ratification)	16 April 1975	15 July 1975
Spain (accession)	21 May 1974	15 July 1975
Sweden (ratification)	22 November 1974	15 July 1975

Number of Contracting Governments : 6

III. — *Declarations and reservations*

DENMARK

The Instrument of Ratification by the Government of the Kingdom of Denmark contains the reservation that the Convention shall not apply to the Faroe Islands.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

The following reservation accompanies the signature of the Convention by the Representative of the Federal Republic of Germany (in the English language) :

“ Pursuant to Article 10 of the Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, the Federal Republic of Germany reserves the right to provide by national law,

(1) Appended by a reservation : see Section III
 (2) Appended by a declaration : see Section III

Italie	Sous réserve de ratification
Norvège	Subject to ratification
Portugal	Sous réserve de ratification
Royaume-Uni	Subject to ratification
Suède	Subject to ratification
Yougoslavie	Sous réserve de ratification

II. — *Gouvernements contractants*

	<i>Date du dépôt de l'instrument</i>	<i>Date d'entrée en vigueur</i>
Allemagne, République fédérale d' (ratification) (2)	1er octobre 1975	30 décembre 1975
Danemark (ratification) (1)	4 septembre 1974	15 juillet 1975
Espagne (adhésion)	21 mai 1974	15 juillet 1975
France (ratification)	2 février 1973	15 juillet 1975
Norvège (ratification)	16 avril 1975	15 juillet 1975
Suède (ratification)	22 novembre 1974	15 juillet 1975

Nombre de Gouvernements contractants : 6

III. — *Déclarations et réserves*

DANEMARK

L'instrument de ratification déposé par le Gouvernement du Royaume du Danemark renferme une réserve stipulant que la Convention ne s'applique pas aux Iles Féroé.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

La réserve suivante accompagne la signature du représentant de la République fédérale d'Allemagne (en langue anglaise) :

(traduction)

« En application de l'article 10 de la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, la République fédérale d'Allemagne se réserve le droit

(1) Assorti d'une réserve : voir section III

(2) Assorti d'une déclaration : voir section III

that the persons liable under an international convention or national law applicable in the field of maritime transport may continue to be liable in addition to the operator of a nuclear installation on condition that these persons are fully covered in respect of their liability, including defence against unjustified actions, by insurance or other financial security obtained by the operator. »

The above reservation was lifted at the time of depositing the instrument of ratification of the Convention.

The Instrument of ratification of the Government of the Federal Republic of Germany was accompanied by the following declaration (in the German language) specifying that :

(translation)

« the present Convention shall apply to Berlin (West) from the date when it shall enter into force for the Federal Republic of Germany. »

de laisser subsister, par une disposition de la législation nationale, la responsabilité d'une personne autre que l'exploitant d'une installation nucléaire et qui est responsable en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicable dans le domaine du transport maritime, à condition que cette personne soit entièrement couverte, même en cas d'action mal fondée, par une assurance ou une autre garantie financière obtenue par l'exploitant. »

Cette réserve a été retirée au moment du dépôt de l'instrument de ratification de la Convention.

L'instrument de ratification du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne était accompagné de la déclaration suivante (en langue allemande) précisant que :

(traduction)

« cette Convention s'appliquera également à Berlin (Ouest) à compter de la date où elle entrera en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne. »

INTERNATIONAL CONVENTION
OF THE ESTABLISHMENT OF AN
INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION
FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Done at Brussels, 18 December 1971

Entry into force: not yet in force

ENTRY INTO FORCE

Article 40

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the following requirements are fulfilled:
 - (a) at least eight States have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, and
 - (b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with Article 39 that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to Article 10 have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 750 million tons of contributing oil.
2. However, this Convention shall not enter into force before the Liability Convention (1) has entered into force.

I. — *Signatory Governments*

Algeria	Sous réserve de ratification
Belgium	
Brazil	
Finland	Subject to ratification 28 November 1972
Germany, Federal Republic of	Subject to ratification
Ghana	Subject to ratification

(1) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.
I. Signatory Governments
II. Contracting Governments
III. Declarations and reserves

**CONVENTION INTERNATIONALE
PORTANT CREATION D'UN FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES DUS A LA
POLUTION PAR LES HYDROCARBURES**

Signée à Bruxelles, le 18 décembre 1971

Entrée en vigueur : n'est pas encore entrée en vigueur

ENTREE EN VIGUEUR

Article 40

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies :
 - a) au moins huit Etats ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation, et
 - b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 39, que les personnes qui seraient tenues, dans ces Etats, de contribuer au Fonds en application de l'article 10, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.
2. Toutefois, la présente Convention ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention sur la responsabilité (1).

I. — Gouvernements signataires

Algérie	Sous réserve de ratification
Allemagne, République fédérale d'	Subject to ratification
Belgique	
Brésil	
Etats-Unis	Subject to ratification

(1) Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

I. Gouvernements signataires
II. Gouvernements contractants
III. Déclarations et réserves

Ireland	Subject to ratification 21 December 1972
Japan	Subject to ratification 28 December 1972
Netherlands	
Norway	
Poland	Subject to ratification
Portugal	Sous réserve de ratification
Sweden	Subject to ratification
Switzerland	Sous réserve de ratification
United Kingdom	Subject to ratification
United States	Subject to ratification
Yugoslavia	Sous réserve de ratification

II. — *Contracting Governments*

	<i>Date of deposit of Instrument</i>
Algeria (ratification)	2 June 1975
Denmark (accession)	2 April 1975
Liberia (accession)	25 September 1972
Norway (ratification)	21 March 1975
Sweden (ratification)	17 March 1975
Syrian Arab Republic (accession) (1)	6 February 1975

Number of Contracting Governments : 6

III. — *Declarations and reservations*

SYRIAN ARAB REPUBLIC

The Instrument of accession of the Government of the Syrian Arab Republic contains the following sentence (in the Arabian tongue) :

(translation)

« ... the accession of the Syrian Arab Republic to this Convention ... does not in any way imply that it recognizes Israël and does not entail the establishment with that State of any relations arising from such provisions ».

(1) Appended by a declaration : see Section III

Finlande	Subject to ratification 28 November 1972
Ghana	Subject to ratification
Irlande	Subject to ratification 21 December 1972
Japon	Subject to ratification 28 December 1972
Norvège	
Pays-Bas	Subject to ratification
Pologne	Sous réserve de ratification
Portugal	Subject to ratification
Royaume-Uni	Subject to ratification
Suède	Subject to ratification
Suisse	Sous réserve de ratification
Yougoslavie	Sous réserve de ratification

II. — *Gouvernements contractants*

	<i>Date du dépôt de l'instrument</i>
Algérie (ratification)	2 juin 1975
Danemark (adhésion)	2 avril 1975
Libéria (adhésion)	25 septembre 1972
Norvège (ratification)	21 mars 1975
République arabe syrienne (adhésion) (1)	6 février 1975
Suède (ratification)	17 mars 1975

Nombre de Gouvernements contractants : 6

III. — *Déclarations et réserves*

REPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

L'instrument d'adhésion du Gouvernement de la République arabe syrienne contient la phrase suivante (en langue arabe) :

(Traduction)

« ... l'adhésion de la République arabe syrienne à cette Convention ... n'implique en aucun cas sa reconnaissance d'Israël et n'entraîne pas l'établissement avec lui d'aucun rapport découlant de ces dispositions ».

(1) Assorti d'une déclaration : voir section III.

ATHENS CONVENTION RELATING
TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

Done at Athens, 13 December 1974

Entry into force: not yet in force

ENTRY INTO FORCE

Article 24

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

I. — *Signatory Governments*

Germany, Federal Republic of	Subject to ratification
Greece	Subject to ratification
Poland	Subject to ratification
Switzerland	Sous réserve de ratification
United Kingdom	Subject to ratification 18 December 1975
Yugoslavia	Sous réserve quant à la ratification

I. Signatory Governments

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

Signée à Athènes, le 13 décembre 1974

Entrée en vigueur : n'est pas encore entrée en vigueur

ENTREE EN VIGUEUR

Article 24

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix 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.

I. — Gouvernements signataires

Allemagne, République fédérale d'	Subject to ratification
Grèce	Subject to ratification
Pologne	Subject to ratification
Royaume-Uni	Subject to ratification
	18 December 1975
Suisse	Sous réserve de ratification
Yougoslavie	Sous réserve quant à la ratification

**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**

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

RATIFICATION BY THE UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

In a communication dated October 15th 1976, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on October 1st 1976, the instruments of ratification of Great Britain were deposited by His Excellency Sir David F. Muirhead, Ambassador of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, with the Belgian Government in respect of the

PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON FEBRUARY 23RD 1968
TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO

BILLS OF LADING

SIGNED AT BRUSSELS ON AUGUST 25TH 1924

This deposit was accompanied by a declaration made pursuant to Article 15, paragraph 1, of the Protocol, announcing that it applies to the Isle of Man.

This Protocol 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>Country</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 Rep.		August 1st 1974
Sweden	December 9th 1974	
Lebanon		July 19th 1975
Denmark	Nov. 20th 1975 (1)	
Switzerland	December 11th 1975	
Great Britain	October 1st 1976 (2)	

(1) does not apply to the Faroe Isles.

(2) applies to the Isle of Man.

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

**RATIFICATION PAR LE ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD**

Suivant une communication datée du 15 octobre 1976, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 1er octobre 1976, Son Excellence Sir David F. Muirhead, Ambassadeur du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, a déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification de la Grande-Bretagne sur le

**PROTOCOLE FAIT A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTER-
NATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
EN MATIERE DE**

CONNAISSEMENT

SIGNEE A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924.

Ce dépôt est accompagné d'une déclaration faite conformément à l'article 15, paragraphe 1, du Protocole, notifiant que celui-ci est applicable à l'île de Man.

Ce Protocole 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 :

Pays	Date dépôt ratification	Date dépôt adhésion
Singapour		25 avril 1972
Norvège	19 mars 1974	
Rép. Arabe Syrienne		1er août 1974
Suède	9 décembre 1974	
Liban		19 juillet 1975
Danemark	20 novembre 1975 (1)	
Suisse	11 décembre 1975	
Grande-Bretagne	1er octobre 1976 (2)	

(1) pas applicable aux îles Féroé.
(2) applicable à l'île de Man.

DENUNCIATION BY FRANCE

In a communication dated December 10th 1976, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement, advises that on October 26th 1976 a notification dated October 22nd 1976 was received by the Belgian Government from the French Embassy in Brussels advising that France denounces the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO THE

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS
OF SEA-GOING VESSELS

AND OPTIONAL PROTOCOL

SIGNED AT BRUSSELS ON AUGUST 25TH 1924.

In accordance with Article 20 of the Convention, this denunciation will become effective, as regards France, one year after the date of receipt of the above notification, namely October 26th 1977.

DENONCIATION PAR LA FRANCE

Suivant une communication datée du 10 décembre 1976, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement, avise que le 26 octobre 1976 a été reçue par le Gouvernement belge une notification datée du 22 octobre 1976 par laquelle l'Ambassade de France à Bruxelles fait savoir que la France dénonce la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LA

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE
DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

SIGNES A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924.

Conformément à l'article 20 de la Convention, cette dénonciation produira ses effets à l'égard de la France un an après la réception de ladite notification, à savoir le 26 octobre 1977.

8

IN MEMORIAM

IN MEMORIAM

We regret to announce the sudden passing away on the 15th July 1976, at the age of fifty-one, of Prof. sc. Jörgen HAALCK.

Dr HAALCK was Professor for maritime law at the Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow and member of the presidium of the International Court of Arbitration for Maritime and Inland Navigation, Gdynia. For many years he untiringly taught and, above all, did research work as Professor at the University of Rostock. He is well known for his work on international maritime law. His numerous publications were repeatedly recognized with great honours. He will be kindly remembered by all who knew him.

Dr HAALCK was President of the Gesellschaft für Seerecht der Deutsche Demokratische Republik.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Gesellschaft für Seerecht der DDR.

*

We regret to announce that Mr Sture PETREN recently passed away.

Mr. PETREN was born in 1908. He was awarded an L1. B. in 1930, a B.A. in 1932 and an L1. D. honoris causa at the University of Lund in 1967. He was enrolled in the eighteen-member Royal Swedish Academy and was made a member of the Académie d'Alsace in 1969.

In 1950, Mr PETREN was appointed head of the legal section at the Swedish Foreign Office with, in 1957, the title of Ambassador. From 1950 until 1963, he sat on the bench of the Labour Court of Sweden. In 1963, he became President of the Court of Appeal of Svea where he remained in office until 1967 when he was appointed a Judge at the International Court at The Hague after having served as a member of the Arbitration Tribunal at The Hague since 1955.

Between 1952 and 1967, Sweden delegated Mr PETREN to numerous Diplomatic Conferences, a number of which were based on CMI draft conventions. His services were extensively used as an arbitrator: in 1957 between France and Spain in reference to Lake Lanoux, in

IN MEMORIAM

Nous regrettons d'annoncer le décès inopiné, le 15 juillet 1976, à l'âge de cinquante et un an, du Prof. Dr. sc. Jörgen HAALCK.

Dr. HAALCK était professeur de droit maritime à la Seefahrt Warnemünde/Wustrow et membre du présidium à la Cour internationale d'arbitrage pour la navigation maritime et les voies intérieures de navigation à Gdynia. Professeur à l'Université de Rostock, il a enseigné pendant de longues années et a surtout inlassablement mené des travaux de recherche. Il s'est fait un renom pour l'œuvre qu'il a accomplie dans le domaine du droit maritime. Ses nombreux ouvrages ont, à plusieurs reprises, été reconnus avec grande distinction. Tous ceux qui l'ont connu garderont le souvenir d'un homme bienveillant.

Dr HAALCK était Président du Gesellschaft für Seerecht der Deutsche Demokratische Republik.

Le Comité Maritime International prie le Gesellschaft für Seerecht der DDR de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

*

Nous regrettons d'annoncer le récent décès de Monsieur Sture PETREN.

Monsieur PETREN est né en 1908. Promu bachelier en droit en 1930 et bachelier ès lettres en 1932, l'Université de Lund lui décerna en 1967 son diplôme Ll. D. honoris causa. En 1969 il devint l'un des dix-huit membres de l'Académie Royal de Suède et fut inscrit, la même année, à l'Académie d'Alsace.

En 1950, Monsieur PETREN fut nommé Chef de la section juridique au département des Affaires Etrangères de Suède et, en 1957, reçut le titre d'ambassadeur. De 1950 à 1963, il siéga au tribunal du Bureau du Travail de Suède. Il accéda en 1963 à la Présidence de la Cour d'Appel de Svea où il resta en fonctions jusqu'en 1967. C'est alors qu'il fut assigné juge à la Cour Internationale de La Haye, après avoir été membre du Tribunal d'Arbitrage à La Haye depuis 1955.

Entre 1952 et 1967, Monsieur PETREN représenta la Suède à de nombreuses Conférences Diplomatiques, certaines étant basées sur des projets de conventions du CMI. On fit très souvent usage de ses bons offices en tant qu'arbitre : en 1957 entre la France et l'Espagne concernant le Lac Lanoux, en 1969/71 entre l'Algérie et des com-

1969/71 between Algeria and French oil companies, from 1971 between Argentine and Chili concerning the Beagle Channel, from 1972 between Morocco and Holiday Inn Occidental Petroleum.

Mr PETREN was appointed President of the Swedish Association of International Maritime Law in 1969.

He was a Titulary Member of the Comité Maritime International.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Swedish Association of International Maritime Law.

*

We regret to announce that Mr Jesús RUBIO GARCÍA MINA passed away at the age of 68 on July 13th 1976.

In the course of a brilliant career, Mr RUBIO was engaged in numerous and important functions. He was, in particular, Minister of National Education from 1956 to 1961. He was Professor of Commercial Law at the University of Madrid and Councillor of State. He was the author of numerous juridical works.

He was a Titulary Member of the Comité Maritime International for many years and an Honorary Member of the Spanish Association of Maritime Law.

The Comité Maritime International wishes to express its deepest sympathy to the Spanish Association of Maritime Law.

*

We regret to announce that Mr Egidio DAGNA has passed away. He was an Officer of the Associazione Italiana di Diritto Marittimo. He was Professor, Administrative Counsel and lately General Manager of the Società Finanziaria Marittima « Finmare », and a Titulary Member of the Comité Maritime International.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Italian Maritime Law Association.

*

We regret to announce that Mr Cyril MILLER passed away on the 8th June 1976.

The following obituary has been received from Mr William Birch Reynardson, Honorary Secretary of the British Maritime Law Association :

« Cyril died on June 8th 1976 and the Comité Maritime International lost one of its greatest leaders and supporters.

pagnies pétrolières françaises, depuis 1971 entre l'Argentine et le Chili concernant le Beagle Channel, depuis 1972 entre le Maroc et Holiday Inn Occidental Petroleum.

C'est en 1969 que Monsieur PETREN fut nommé Président de l'Association Suédoise de Droit Maritime International.

Il était Membre Titulaire du Comité Maritime International.

Le Comité Maritime International prie d'Association Suédoise de Droit Maritime International de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

*

Nous regrettons d'annoncer le décès de Monsieur Jésus RUBIO GARCÍA MINA le 13 juillet 1976, à l'âge de 68 ans.

Au cours de sa brillante carrière Monsieur RUBIO a exercé de nombreuses et importantes fonctions. Il a notamment été Ministre à l'Education Nationale de 1956 à 1961. Il était professeur de Droit Commercial à l'Université de Madrid, et Conseiller d'Etat. Il a été l'auteur de nombreux ouvrages juridiques.

Il était membre titulaire du Comité Maritime International depuis de longues années et Membre d'Honneur de l'Association Espagnole de Droit Maritime.

Le Comité Maritime International prie l'Association Espagnole de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

*

Nous regrettons d'annoncer le décès de Monsieur Egidio DAGNA, membre du Comité de Direction de l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo. Il était également Professeur, Conseiller d'administration et anciennement Directeur Général de la Società Finanziaria Marittima « Finmare ». Il était membre titulaire du Comité Maritime International.

La Comité Maritime International prie l'Association Italienne de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

*

Nous regrettons d'annoncer le décès de M. Cyril MILLER le 8 juin 1976.

M. William Birch Reynardson, Secrétaire honoraire de la British Maritime Law Association, a fait parvenir l'éloge funèbre que voici :

« Cyril est mort le 8 juin 1976 et le Comité Maritime International a perdu un de ses plus grands protagonistes et partisans.

I have been asked to write a few lines about him. This is a duty which I am, of course, honoured to accept but which I find difficulty in performing.

He was a man of immense personal charm and intelligence which, together, combined to make him a civilized man in every sense of the word. History, literature, the arts, music — not forgetting wine (he never drank spirits !) — his knowledge was enormous and his comments fascinating.

Cyril was born in 1899 and was educated, first in France and then in England, at Rugby School and Trinity College, Oxford. He was called to the Bar in 1924 with the Certificate of Honour and quickly established himself as Leading Junior at the Commercial Bar. Soon after the outbreak of war he rejoined the Royal Air Force (having served in the Royal Flying Corps from 1917 to 1920) and, on demobilisation in 1944, he joined his elder brother Dawson as a partner in the firms of P & I Club Managers, Thos. R. Miller and Charles Taylor.

In 1946 Lord Justice Scott found himself, by reason of war casualties and demises, the President of the Comité Maritime International. He asked Cyril to assist him in resuscitating the C.M.I. and also its affiliated body in the United Kingdom, the British Maritime Law Association. After consultation with certain senior members it was decided that the Presidency would best be filled by Senator Albert Lilar. « This », wrote Cyril « is a decision which I shall never regret ».

In spite of his heavy business responsibilities Cyril worked unceasingly for the C.M.I. He attended all its post War Conferences, without exception (including the Hamburg Conference) and added lustre to their proceedings — particularly in regard to the Conventions on Arrest of Ships, the Hague Rules and Limitation of Shipowners' Liabilities. He was made a Vice President of the C.M.I. in 1962 and, on his retirement, an Honorary Vice President, an office which was specially created for him. It was a deserving tribute which he valued above all others ».

On m'a prié d'écrire quelques mots à sa mémoire. C'est, bien entendu, pour moi un honneur d'accepter cette tâche mais je sens qu'il m'est difficile de l'accomplir.

C'était un homme doué d'un charme personnel et d'une intelligence immenses, un alliage grâce auquel il était l'homme civilisé dans toute l'acceptation du terme. L'histoire, la littérature, les arts, la musique — sans oublier les vins (il ne touchait jamais aux spiritueux) — ses connaissances étaient énormes et sa conversation fascinante.

Cyril est né en 1899 et fit ses études, d'abord en France, ensuite en Angleterre, à « Rugby School » et à « Trinity College », Oxford. Il entra au Barreau en 1924 avec un « Certificate of Honour » et ne tarda pas à s'affirmer comme « Leading Junior » au « Commercial Bar ». Peu après le début des hostilités, il rejoignit la Royal Air Force; il servit au « Royal Flying Corps » de 1917 à 1920. A la démobilisation en 1944, il devint l'associé de son frère aîné Dawson dans les firmes des P & I Club Managers, Thos. R. Miller et Charles Taylor.

En 1946, après les bouleversements occasionnés par la guerre, Lord Justice Scott se retrouva Président du Comité Maritime International. Il pria Cyril de l'aider à donner au C.M.I., ainsi qu'à sa branche au Royaume-Uni, la British Maritime Law Association, un nouveau souffle. Après consultation des membres principaux du C.M.I., il fut décidé de faire choix du Sénateur Albert Lilar pour occuper la présidence. « Ceci », écrivit Cyril, « est une décision que je ne regretterai jamais ».

Malgré ses activités commerciales écrasantes, Cyril se consacra sans compter au C.M.I. Il prit part sans exception à toutes les Conférences tenues depuis la guerre, y compris celle de Hambourg, et apporta de l'éclat à leur déroulement — particulièrement en ce qui concerne les conventions sur la saisie des navires, les règles de La Haye et la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. Il fut nommé Vice-Président du C.M.I. en 1962 et lorsqu'il prit sa retraite le titre de Vice-Président Honoraire lui fut conféré, une fonction créée spécialement pour lui. C'était là un hommage qu'il méritait et qu'il appréciait plus que tout autre ».

INDEX OF CMI DOCUMENTATION PUBLISHED DURING 1976

INDEX DE LA DOCUMENTATION CMI PUBLIEE DURANT 1976

VOLUME I

1. Shipbuilding Contracts — Second Report of the International Subcommittee, by Francesco Berlingieri	2
<i>Contrats de Construction de Navires de Mer — Second rapport de la Commission Internationale, par Francesco Berlingieri</i>	3
2. Hovercraft — Report on the Work undertaken in drawing up a Preliminary Draft Convention relating to the International Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and by Inland Waterway in Air-Cushion Vehicles	52
<i>Rapport sur les travaux pour la Rédaction d'un Projet de Convention relative au Transport international par Mer et en Navigation intérieure de Passagers et de leurs Bagages par Véhicules à Coussin d'Air</i>	53
Preliminary Draft Convention relating to the International Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and by Inland Waterway in Air-Cushion Vehicles	58
<i>Avant-Projet de Convention relative au Transport International par Mer et en Navigation Intérieure de Passagers et de leurs Bagages par Véhicules à Coussin d'Air</i>	59
3. The 1976 C.M.I. Seminar	83
<i>Le Séminaire 1976 du C.M.I.</i>	84
	413

VOLUME II

1. Minutes from the meeting of the Assembly of the C.M.I. Brussels, 18th March, 1976	86
<i>Procès-verbal de la réunion de l'Assemblée du C.M.I. le 18 mars 1976</i>	87
2. Appendix to the Minutes :	
Speech of Professor F. Berlingieri, President of the C.M.I., at the Assembly of the C.M.I. at Brussels on March 18, 1976	100
<i>Annexe au Procès-verbal :</i>	
<i>Discours prononcé par le Professeur F. Berlingieri, Président du C.M.I., lors de l'Assemblée du C.M.I. à Bruxelles, le 18 mars 1976</i>	100
3. List of the Officers of the C.M.I.	107
<i>Liste des Membres du Bureau du C.M.I.</i>	107
44. List of the new Titulary Members	109
<i>Liste des nouveaux Membres Titulaires</i>	109
5. Shipbuilding Contracts —Third Report of the International Subcommittee, by Prof. Francesco Berlingieri	112
<i>Contrats de construction de Navires de mer — Troisième rapport de la commission internationale par le Professeur Francesco Berlingieri</i>	113
6. Rider to the Statement of the Ratifications of and Accessions to the International Maritime Law Conventions	155
<i>Ajoute à l'Etat des Ratifications et Adhésions des Conven- tions Internationales de Droit Maritime</i>	155
7. In Memoriam	158
8. Personalia	160
9. The 1976 C.M.I. Seminar	163
<i>Le Séminaire 1976 du C.M.I.</i>	164

VOLUME III

1. Limitation of Liability for Maritime Claims

An analysis of the C.M.I. Draft Convention as amended by IMCO. Paper prepared by Prof. Sergio M. Carbone of the University of Genoa 166

La limitation de responsabilité pour les créances maritimes
Une analyse du projet de convention du C.M.I. tel que revu par l'OMCI. Texte préparé par le Professeur Sergio M. Carbone de l'Université de Gênes 167

2. Collisions

IMCO Press Release of July 14, 1976 232

Abordages
Communication de l'OMCI du 14 juillet 1976 233

3. Rider to the Statement of the Ratifications of and Accessions to the International Maritime Law Conventions 235

Ajoute à l'Etat des Ratifications et Adhésions des Conventions Internationales de Droit Maritime 236

VOLUME IV

1. Study concerning the actual activities in respect of Maritime Law of the C.M.I. and other International Organizations	238
<i>Etude relative aux activités en rapport au Droit Maritime du C.M.I. et autres organisations internationales</i>	239
2. Officers	277
<i>Bureau</i>	277
3. National Associations	279
<i>Associations Nationales</i>	279
4. Titulary Members	315
<i>Membres Titulaires</i>	315
5. Statement of the Ratifications of and Accessions to the Brussels International Maritime Law Conventions	332
<i>Etat des ratifications et adhésions des Conventions internationales de Droit Maritime de Bruxelles</i>	333
6. Statement of the Ratifications of and Accessions to the IMCO Conventions, in the field of Private Maritime Law	380
<i>Etat des ratifications et adhésions des Conventions de l'OMCI, en matière de Droit Maritime Privé</i>	381
7. Riders to the Statement of the Ratifications of and Accessions to the International Maritime Law Conventions	400
<i>Ajoutes à l'Etat des ratifications et adhésions des Conventions internationales de Droit Maritime</i>	401
8. In memoriam	405
9. Index of C.M.I. Documentation published during 1976	413
<i>Index de la Documentation C.M.I. publiée durant 1976</i>	413

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.