

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1977

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1977

III

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1

REPORT ON THE DRAFT CONVENTION ON JURISDICTION, CHOICE OF LAW, AND RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF JUDGMENTS IN COLLISION CASES

At the 31st Conference of the Comité Maritime International, held at Rio de Janeiro September 25th - 30th, 1977, the delegates formulated a proposed International Convention on Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Collision Matters, for the consideration of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. The final vote on the Draft Convention, a copy whereof is annexed, was 15 delegations in favor and one opposed, with seven abstentions.

1. The Background of the CMI Draft Convention

In mid-1974 the International Law Association (ILA) proposed a joint ILA - CMI study of the laws of the maritime States, for the purpose of determining the advisability and feasibility of formulating an international convention designed to minimize conflicts in national laws in such areas as jurisdiction, choice of law, and recognition and enforcement of foreign judgments in collision cases. The CMI Executive Secretary General and the Chief Legal Officer reported the proposal to the CMI Executive Council, and at its August, 1974 meeting, the Council decided to recommend its acceptance by the CMI Assembly. Meanwhile, the undersigned was appointed Chairman of a Working Group, and he and the Chief Legal Officer prepared a Questionnaire, which was distributed to the National Associations in January, 1975. The Council's recommendation was unanimously approved by the Fifth Assembly of the C.M.I. on March 14, 1975.

Constitution of the Working Group was then completed by the appointment of the following members, in addition to the Chairman :
Messrs. J.G.R. Griggs, United Kingdom

A. Stuart Hyndman, Canada
Allan Philip, Denmark

1

RAPPORT SUR LE PROJET DE CONVENTION CONCERNANT LA COMPETENCE CIVILE, LE CHOIX DE LA LOI, LA RECONNAISSANCE ET L'EXECUTION DES JUGEMENTS EN MATIERE D'ABORDAGE

Pendant la 31ème Conférence du Comité Maritime International, tenue à Rio de Janeiro du 25 au 30 septembre 1977, les délégués ont formulé une proposition de Convention Internationale concernant la Compétence Civile, le Choix de la Loi, la Reconnaissance et l'Exécution des Jugements en Matière d'Abordage, en vue de la soumettre à la considération de l'Organisation Maritime Consultative Inter-gouvernementale. Le vote final concernant ce Projet de Convention, dont une copie est ci-jointe, fut de 15 délégations pour, une contre, et sept abstentions.

1. *Le fond du projet de convention du CMI*

Vers la mi-1974, l'International Law Association (ILA) proposa une étude conjointe ILA - CMI des lois des Etats maritimes dans le but de déterminer s'il était recommandé et réalisable de rédiger une convention internationale destinée à minimiser les conflits entre les lois nationales dans des secteurs comme la compétence, le choix de la loi, la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière d'abordage. Le Secrétaire Général Exécutif et le Conseiller Juridique Principal du CMI avisèrent de la proposition le Conseil Exécutif du CMI et lors de sa réunion d'août 1974, le Conseil décida d'en recommander son acceptation par l'Assemblée du CMI. C'est alors que le soussigné fut nommé Président d'un Groupe de Travail et il prépara avec le Conseiller Juridique Principal un questionnaire qui fut distribué aux Associations Nationales par le Secrétaire Général Administratif en janvier 1975. La recommandation du Conseil fut unanimement approuvée le 14 mars 1975 par la Cinquième Assemblée du C.M.I.

La constitution du Groupe de Travail fut alors réalisée par la nomination des membres suivants, en plus du Président :

Messieurs J.G.R. Griggs, Royaume Uni
A. Stuart Hyndman, Canada
Allan Philip, Danemark

Note : La traduction en langue française a été effectuée par les soins de l'Association Française du Droit Maritime.

José Domingo Ray, Argentina
Hans Georg Röhreke, Federal Republic of Germany

The Working Group met at London in January, 1976, and at Aix-en-Provence in September, 1976. A meeting scheduled for Brussels in March, 1976 was cancelled on account of the death of President Lilar of the CMI. Two representatives of the ILA attended the London meeting as observers. While it was agreed that the CMI and the ILA should work in close cooperation, the formation of a joint committee was found to be impractical, and a separate ILA Committee was therefore formed.

At the conclusion of the Aix-en-Provence meeting, the Working Group submitted its Report, wherein the provisions of the existing conventions relating to collisions were reviewed, the National Associations' replies to the Questionnaire were analyzed, and the following recommendations were made:

(1) That an International Subcommittee of the CMI be appointed for the purpose of drafting a new convention designed to cover (a) the correction of what are conceived to be deficiencies in the 1952 Convention on Civil Jurisdiction in Collision Matters, (b) the recognition and enforcement of foreign judgments, and (c) problems of choice of law;

(2) That with regard to the foregoing the Subcommittee consult with the Legal Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) and with the ILA Committee on Collisions;

(3) That the draft convention approved by the CMI Subcommittee be placed on the Agenda of the next Plenary Session of the CMI, scheduled to be held at Rio de Janeiro in the fall of 1977, for consideration and action thereon by the delegates of the National Associations.

The Working Group's Report was unanimously approved by the Executive Council at its meeting on September 11, 1976; an International Subcommittee was set up, and the undersigned was appointed Chairman. The Report was then circulated among the National Associations, each of which was invited to appoint a representative to serve on the Subcommittee. The invitation was accepted by 17 Associations, and the following were appointed:

Messrs. Rudi Frenzel, M.L.A. of the German Democratic Republic
A. Stuart Hyndman, Canadian M.L.A.
J.G.R. Griggs, British M.L.A.
R.I. Japikse, Netherlands M.L.A. (1)
Hrvoje Kacic, Yugoslav M.L.A.
Manfred W. Leckszas, M.L.A. of the United States
J. Niall McGovern, Irish M.L.A.

(1) Prof. Jan C. Schultsz represented the Netherlands M.L.A. at the first meeting.

José Domingo Ray, Argentine
Hans Georg Röhreke, République Fédérale Allemande

Le Groupe de travail se réunit à Londres en janvier 1976 et à Aix-en-Provence en septembre 1976. Une réunion prévue pour être tenue à Bruxelles en mars 1976 fut annulée par suite du décès du Président Lilar du CMI. Deux représentants de l'ILA assistèrent à la réunion de Londres en tant qu'observateurs. Alors qu'il était entendu que le CMI et l'ILA devraient travailler en étroite collaboration, la constitution d'une commission conjointe s'avéra impossible et c'est pourquoi une Commission de l'ILA fut formée séparément.

A la fin de la réunion d'Aix-en-Provence, le Groupe de travail déposa son rapport dans lequel les dispositions des conventions existantes relatives aux abordages furent passées en revue et les réponses des Associations Nationales au questionnaire analysées. Puis furent faites les recommandations suivantes :

(1) Qu'un Sous-comité International du CMI soit nommé pour élaborer une nouvelle convention destinée à englober (a) la correction de ce qu'il est admis de considérer comme des défauts dans le Convention de 1952 sur la Compétence Civile, (b) la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers, et (c) les problèmes du choix de la loi;

(2) Qu'au regard de ce qui précède, le Sous-comité consulte la Commission Juridique de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (OMCI) et la Commission de l'ILA sur les abordages;

(3) Que le projet de convention approuvé par la Commission du CMI soit porté sur l'agenda de la prochaine Réunion Plénière du CMI qui doit se tenir à Rio de Janeiro fin 1977 et ce pour être étudié et travaillé par les délégués des Associations Nationales.

Le Rapport du Groupe de travail fut approuvé à l'unanimité par le Conseil Exécutif lors de sa réunion du 11 septembre 1976; un Sous-comité International fut constitué et le soussigné en fut nommé Président. L'on fit alors circuler le rapport parmi les Associations Nationales et chacune d'elles fut invitée à nommer un représentant à la Commission. 17 Associations acceptèrent cette invitation et les personnes suivantes furent désignées :

Messieurs Rudi Frenzel, M.L.A. de la République Démocratique Allemande

A. Stuart Hyndman M.L.A. Canadienne

J.G.R. Griggs, M.L.A. Britannique

R.I. Japikse, M.L.A. des Pays-Bas (1)

Hrvoje Kacic, M.L.A. Yougoslave

Manfred W. Leckszas, M.L.A. des Etats-Unis

J. Niall McGovern, M.L.A. Irlandaise

(1) *Le Professeur Jan C. Schultsz représenta la M.L.A. des Pays-Bas à la première réunion.*

Cläes Palme, Swedish M.L.A.
Allan Philip, Danish M.L.A.
José Domingo Ray, Argentine M.L.A.
Armando Redig de Campos, Brazilian M.L.A. (2)
H. Georg Röhreke, M.L.A. of the Federal Republic of Germany
A.A. Starostin, M.L.A. of the Union of Soviet Socialist Republics (3)
Hisashi Tanikawa, Japanese M.L.A. (4)
Jacques van Doosselaere, Belgian M.L.A.
Gunnar Vefling, Norwegian M.L.A.
Miss Alexandra Xerri, Italian M.L.A. (5)
Mr. D.J.L. Watkins, Secretary of the British M.L.A., was named Secretary of the Subcommittee.

2. *The Work of the CMI International Subcommittee*

The Subcommittee held three meetings. The first held at London December 10-11, 1976, was attended by Mr. Thomas Busha of IMCO, representing both that organization and ILA, and 14 Subcommittee members, including the Chairman and the Secretary. At that meeting substantial agreement was reached on the scope of the proposed Convention, and some preliminary drafting was accomplished. A report of the meeting was circulated among the National Associations on March 8, 1977.

The second meeting, held at Brussels March 28, 1977, was attended by Mr. Busha, President Francesco Berlingieri, Prof. Jan Ramberg, Chief Legal Officer of the CMI, and 16 members of the Subcommittee. At the Brussels meeting a preliminary Draft Convention was prepared and copies were distributed to the delegates of the Seventh C.M.I. Assembly the following morning. An oral report of the work of the Subcommittee was presented to the Assembly by the Chairman, and helpful suggestions were made by delegates representing a number of the National Associations, including those of Belgium, France, Netherlands, Norway, Switzerland and the United Kingdom. Following a full discussion, the Assembly unanimously approved the recommendation that the proposed Convention be placed on the Agenda of the Rio de Janeiro Conference.

A report of the second meeting of the Subcommittee, with an edited copy of the Brussels Draft annexed, was distributed to the National Associations on April 26th, with a request for comments and suggestions. A number of individuals replied, expressing personal

(2) Dr J.C. Sampaio de Lacerda represented the Brazilian M.L.A. at the second meeting and Mr. José Rodrigues Negrao represented that Association at the third meeting.

(3) Miss Ida Barinova represented the M.L.A. of the U.S.S.R. at the second meeting, and at the Rio de Janeiro Conference.

(4) Mr. Tohru Shibata represented the Japanese M.L.A. at the first meeting.

(5) Mr. Enrico Vincenzini represented the Italian M.L.A. at the third meeting.

Claës Palme, M.L.A. Suédoise
Allan Philip, M.L.A. Danoise
José Domingo Ray, M.L.A Argentine
Armando Redig de Campos, M.L.A. Brésilienne (2)
H. Georg Röhreke, M.L.A. de la République Fédérale Allemande
A.A. Starostin, M.L.A. de l'U.R.S.S. (3)
Hisashi Tanikawa, M.L.A. Japonaise (4)
Jacques van Doosselaere, M.L.A. Belge
Gunnar Vefling, M.L.A. Norvégienne
Mlle Alexandra Xerri, M.L.A. Italienne (5)
Mr. D.J.L. Watkins, Secrétaire de la M.L.A. Britannique, fut nommé Secrétaire de la Commission.

2. *Le travail de la Commission Internationale du CMI*

Le Sous-comité a tenu trois réunions. La première le fut à Londres les 10 et 11 décembre 1976, en présence de M. Thomas Busha de l'OMCI qui représentait à la fois cette organisation et l'ILA, ainsi que de 14 membres du Sous-comité dont le Président et le Secrétaire.

Un accord solide sur la portée de la Convention proposée fut obtenu au cours de cette réunion et une ébauche préliminaire fut rédigée. Un rapport sur la réunion fut diffusé parmi les Associations Nationales le 8 mars 1977.

La seconde réunion se tint à Bruxelles le 28 mars 1977 en présence de M. Busha, du Président Francesco Berlingieri, du Professeur Jan Ramberg, Conseiller Juridique Principal du CMI, et de 16 membres du Sous-comité. A cette réunion de Bruxelles un projet préliminaire de Convention fut préparé et des copies en furent distribuées le jour suivant aux délégués de la Septième Assemblée du CMI. Le Président fit oralement un rapport du travail du Sous-comité et les délégués représentant un certain nombre des Associations Nationales, y compris celles de Belgique, de France, des Pays-Bas, de Norvège, de Suisse et du Royaume-Uni, firent d'utiles suggestions. Après complète discussion, l'Assemblée approuva à l'unanimité la recommandation de faire figurer la Convention proposée sur l'agenda de la Conférence de Rio de Janeiro.

Un rapport sur la seconde réunion de la Commission, auquel était jointe une édition de la copie du projet de Bruxelles, fut distribué aux Associations Nationales le 26 avril, accompagné d'une demande de commentaires et suggestions. Un certain nombre de personnes répondirent en exprimant des avis personnels et des commentaires

- (2) *Le Docteur J.C. Sampaio de Lacerda représenta la M.L.A. Brésilienne à la seconde réunion et Mr. José Rodrigues Negrao représenta cette Association à la troisième.*
- (3) *Mlle Ida Barinova représenta la M.L.A. d'U.R.S.S. à la seconde réunion et à la Conférence de Rio de Janeiro.*
- (4) *M. Tohru Shibata représenta la M.L.A. Japonaise à la première réunion.*
- (5) *M. Enrico Vincenzini représenta la M.L.A. Italienne à la troisième réunion.*

views, and official comments were submitted by the Belgian, Brazilian, Japanese and French Associations.

The third meeting of the Subcommittee was held at London on June 16, 1977, and was attended by President Berlingieri, Prof. Ramberg, Mr. Frode Ringdal, Chairman of the CMI International Subcommittee on Drilling Platforms, and 13 members of the Subcommittee. A revised draft, which became known as the « London Draft », was prepared at the meeting, and this served as the basis of the discussions at Rio de Janeiro.

3. The Existing Conventions

There are presently in force three international conventions specifically relating to collisions. The most significant of these is the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions between Vessels, drafted by the CMI and signed at Brussels September 23, 1910 (the 1910 Collision Convention), which has been ratified or acceded to by all of the States with sizable merchant marines except the United States, Liberia and Panama. The others are the International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision (the 1952 Civil Jurisdiction Convention) and the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation (the Penal Jurisdiction Convention), both signed at Brussels May 10, 1952. In addition, the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, signed at Brussels October 10, 1957 (the Limitation Convention) frequently plays an important role in major collision cases, as will the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, signed at London, November 19, 1976, if and when it enters into force.

Other conventions that bear peripherally on the regulation of collision liability, and which should therefore be taken into account in considering the Draft Convention, are the Brussels Conventions for the unification of certain rules of law relating to the following subjects :

- Bills of Lading (The Hague Rules), August 25, 1924;
- Maritime Liens and Mortgages, April 10, 1926;
- Maritime Liens and Mortgages, May 27, 1967 (not yet in force);
- The Immunity of State-Owned Ships, April 10, 1926;
- The Arrest of Sea-going Ships, May 10, 1952.

THE 1910 COLLISION CONVENTION.

The provisions of the 1910 Collision Convention may be summarized as follows :

officiels furent proposés par les Associations Belge, Brésilienne, Japonaise et Française.

La troisième réunion du Sous-comité se tint à Londres le 16 juin 1977 en présence du Président Berlingieri, du Professeur Ramberg, de Mr. Frode Ringdal, Président du Sous-comité International du CMI sur les plates-formes de forage, et de 13 membres du Sous-comité. Un projet revu, connu ultérieurement sous le nom de « Projet de Londres » fut préparé au cours de cette réunion et servit de base à la discussion de Rio de Janeiro.

3. Les conventions existantes

Il y a actuellement en vigueur trois conventions internationales spécifiquement relatives aux abordages. La plus importante d'entre elles est la Convention Internationale pour l'Unification de certaines règles en matière d'Abordage rédigée par le CMI et signée à Bruxelles le 23 décembre 1910 (Convention sur l'Abordage de 1910), qui a été ratifiée et à laquelle ont adhéré tous les Etats possesseurs de flottes marchandes importantes, à l'exception des Etats-Unis, du Libéria et du Panama. Les autres sont la Convention Internationale pour l'Unification de certaines règles relatives à la Compétence Civile en matière d'Abordage (Convention de Compétence Civile de 1952) et la Convention Internationale pour l'Unification de certaines règles relatives à la Compétence Pénale en matière d'Abordage et autres Evénements de Navigation (Convention de Compétence Pénale), toutes les deux signées à Bruxelles le 10 mai 1952. Il convient d'ajouter la Convention Internationale sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 (Convention de Limitation), qui joue fréquemment un rôle important dans les cas d'abordages graves, comme cela sera le cas pour la Convention Internationale sur la Limitation de la Responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Londres le 19 novembre 1976, si, et au moment où elle entrera en vigueur.

D'autres conventions portant par certains points sur la réglementation de la responsabilité en matière d'abordage, et qui par conséquent doivent être prises en considération dans l'élaboration du projet de Convention, sont les conventions de Bruxelles pour l'unification de certaines règles relatives aux sujets suivants :

- Connaissance (les règles de La Haye), le 25 août 1924;
- Priviléges et Hypothèques Maritimes, le 10 avril 1926;
- Priviléges et Hypothèques Maritimes, le 27 mai 1967 (non encore en vigueur);
- Les Immunités des Navires d'Etat, le 10 avril 1926;
- La Saisie Conservatoire des Navires de mer, le 10 mai 1952.

LA CONVENTION EN MATIERE D'ABORDAGE DE 1910

Il est possible de résumer les dispositions de la Convention en matière d'Abordage de 1910 comme suit :

The Convention applies to collisions between sea-going vessels (other than warships and Government ships « appropriated exclusively to a public service ») and between such vessels and vessels of inland navigation, wherever occurring, and regulates compensation for damage to the colliding vessels or to persons or property on board (Articles 1 and 11). It also applies to damage caused by the execution or the non-execution of a maneuver, or by a failure to observe the regulations, even if no collision actually takes place (Article 13). Liability is based on fault (Article 3), including the fault of a compulsory pilot (Article 5); when the collision is accidental or is caused by *force majeure*, or when the cause is left in doubt, the losses lie where they fall, even if one or both of the vessels was at anchor or otherwise made fast at the time of the collision (Article 2).

Under the Convention, when two or more vessels are at fault the liability of each is in proportion to her degree of fault, but when the degree of fault cannot be established, or when it appears that the faults are equal, liability is apportioned equally. A vessel is not liable for damage to cargo or other property belonging to third parties, except in proportion to her degree of fault, but the vessels at fault are jointly as well as severally liable for damages resulting from death or personal injury, without prejudice to the right of a vessel which has paid more than her proper proportion to recover contribution from the other vessel or vessels at fault. With respect to such right to contribution, each Contracting State may determine the meaning and effect of any contract or legal provision limiting the liability of a shipowner to persons on board (Article 4).

The right to recover collision damages under the Convention is not conditional on the entering of a protest or the fulfillment of any other special formality, and all legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished (Article 6).

Claims for collision damages are barred after two years from the date of the casualty and claims for contribution under Article 4 of the Convention are barred after one year following the date of payment. The grounds on which the limitation periods may be suspended or interrupted are left to the *lex fori*, and Contracting States may provide, by domestic legislation, for extension of the periods when it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State wherein the plaintiff is domiciled or has his principal place of business (Article 7).

The master of each colliding vessel is bound, so far as he can do so without serious danger to his own vessel, her crew and passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and passengers; he is likewise bound, where possible, to furnish to the other vessel his vessel's name, home port, the port from which she has come, and the port to which she is bound, but a breach of these

La Convention s'applique aux abordages entre des navires de mer (autres que les navires de guerre ou navires d'Etat « exclusivement affectés à un service public ») et entre des navires similaires ou des bateaux de navigation intérieure, quelque soit le lieu de l'abordage, et elle fixe les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires s'étant abordés ou aux personnes et aux biens se trouvant à bord (articles 1 et 2). Elle s'applique également aux dommages causés par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre, ou par l'inobservation des règlements, même quand il n'y a pas eu véritablement d'abordage (article 13). La responsabilité est basée sur la faute (article 3), y compris la faute du pilote en cas de pilotage obligatoire (article 5); lorsque l'abordage est fortuit ou dû à un cas de force majeure, ou lorsqu'il y a doute sur les causes, les pertes sont supportées par ceux qui les ont éprouvées, même dans le cas où l'un des navires, ou les deux, étaient au mouillage au moment de l'abordage (article 2).

Selon la Convention, lorsqu'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises, mais lorsque la proportion ne peut pas être établie ou lorsque les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales. La responsabilité d'un navire pour les dommages causés à la cargaison ou autres biens des tiers est proportionnelle à la faute commise, mais les navires en faute sont tenus solidairement pour les dommages par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter. En ce qui concerne ce recours à la contribution, il appartient à chaque Etat contractant de déterminer la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité d'un propriétaire de navire à l'égard des personnes se trouvant à bord (article 4).

Selon la Convention, l'action en réparations des dommages subis par suite d'abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune formalité spéciale et il n'y a pas de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage (article 6).

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement et le délai pour intenter les actions en recours admises par l'article 4 est d'une année après la date du paiement. Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont laissées à *lex fori*, et les Etats contractants peuvent décider, par leur législation, de proroger les délais lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les caux territoriaux de l'Etat dans lequel le défendeur à son domicile ou son principal établissement (article 7).

Le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il le peut faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers; il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il

provisions does not impose liability on the vessel owner (Article 8). The Contracting States whose legislation does not already forbid infringements of Article 8 are bound to take, or to propose to their respective legislatures, measures necessary for the prevention of such infringements (Article 9).

The provisions of the 1910 Collision Convention do not effect domestic laws relating to limitation of shipowners' liability, nor do they alter the legal obligations arising from contracts of carriage or other contracts (Article 10).

The Convention is applicable to all interested parties in cases where the vessels concerned in any action belong to Contracting States, and in other cases for which the national law provides, but application of the Convention to interested parties belonging to a non-contracting State may be made conditional upon reciprocity, and where all the interested parties belong to the same State as the forum, the national law, rather than the Convention, is applicable (Article 12).

While neither the United States nor Liberia has acceded to the 1910 Collision Convention, or enacted domestic legislation embodying its principles, United States law has been brought very much closer to that of the Convention States as a result of the incorporation of the proportional fault rule into the general maritime law of the United States by the Supreme Court's landmark decision in *Reliable Transfer Co. v. United States*, 421 U.S. 397, 1975 A.M.C. 541.

Since the Liberian Maritime Law (Section 30) incorporates the United States' non-statutory general maritime law by reference, the proportional fault rule has also become part of the Liberian law as a result of the *Reliable Transfer* decision.

In certain other areas, e.g., joint and several liability for death and personal injury claims, United States and Liberian law was already substantially identical to that of the Collision Convention States. The principal remaining difference is that under the law of the United States and Liberia, in both-to-blame cases, the cargo interests are entitled to recover in full from the non-carrying vessel, whose owner may include that vessel's liability to the cargo interests in its damages to be divided with the carrying vessel. Prior to the *Reliable Transfer* decision, this division was always equal in both-to-blame cases, but now the non-carrier's liability to the cargo interests will, like the other elements of damage, be divided between the vessel owners in accordance with the respective degrees of fault.

It is possible that this remaining difference may eventually be eliminated by the United States Supreme Court, which could conceivably change the rule whereby a joint tort feasor is fully liable, and hold

va, le propriétaire du navire n'est cependant pas responsable à raison de contravention aux dispositions précédentes (article 8). Les Etats contractants dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article 8 sont tenus de prendre ou de proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées (article 9).

Les dispositions de la Convention de 1910 en matière d'Abordage ne portent point atteinte aux règles de chaque état sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats (article 10).

La Convention s'applique à toutes les parties intéressées lorsque les navires en cause sont ressortissants aux Etats contractants et dans les autres cas prévus par les lois nationales, mais à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non-contractant, l'application de la Convention peut être subordonnée à la condition de réciprocité, et lorsque les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, la loi nationale, et non la Convention, est applicable (article 12).

Alors que ni les Etats-Unis ni le Libéria n'ont ratifié la Convention en matière d'Abordage de 1910, ni n'ont promulgué de loi nationale en reprenant les principes, la législation des Etats-Unis s'est considérablement rapprochée de celle des Etats de la Convention lorsqu'elle a inclu la règle de la proportionnalité de la faute dans le droit maritime général des Etats-Unis par la décision déterminante de la Cour Suprême dans l'affaire *Reliable Transfer Co. v. United States*, 421 U.S. 397, 1975 A.M.C. 541.

Comme le Droit Maritime libérien (section 30) inclut le droit général maritime non statutaire américain, la décision de l'affaire *Reliable Transfer* a permis d'inclure la règle de la proportionnalité de la faute dans le droit libérien.

Dans certains autres domaines, par exemple les actions en responsabilité conjointe et solidaire pour mort ou blessures, la législation des Etats-Unis et celle du Libéria étaient en substance déjà similaires à celles des Etats de la Convention en matière d'Abordage. La principale différence subsistant concerne les cas de faute commune. Selon la législation des Etats-Unis et celle du Libéria, en cas de faute commune les ayants-droits à la marchandise peuvent obtenir une réparation intégrale du navire non-transporteur et ce navire peut à son tour obtenir une partie de la somme qu'il a dû verser aux ayants-droits. Antérieurement à la décision prise dans l'affaire du *Reliable Transfer* le partage des sommes était toujours égal dans les cas de faute commune, mais maintenant les réparations dues par le navire non-transporteur aux ayants-droits, sont partagées entre les propriétaires des navires en proportion de la faute commise.

Il est possible que cette différence qui subsiste soit un jour supprimée par la Cour Suprême des Etats-Unis, ce qui permettrait de modifier la règle selon laquelle un navire impliqué dans une

that in a both-to-blame case the non-carrying vessel is liable to the cargo interests only in proportion to the degree of fault chargeable to her. If such a change were ever effected by the Supreme Court, the remaining conflicts between United States and Liberian law, on the one hand, and the law of the 1910 Collision Convention States, on the other, would be relatively minor.

THE 1952 PENAL JURISDICTION CONVENTION

This Convention provides that in the event of a collision or any other incident of navigation involving the penal or disciplinary responsibility of the master or any other person in the service of a sea-going vessel, criminal or disciplinary proceedings may be instituted only before the judicial or administrative authorities of the Flag State (Article 1), and no arrest or detention of the vessel may be ordered, even as a measure of investigation, by any Court other than those of the Flag State (Article 2). Any State may, however, permit its own authorities, in cases of collision or other incidents of navigation, to take any action in respect of certificates of competence or licenses issued by that State, or to prosecute its own nationals for offenses committed while on board a vessel of another State (Article 3).

The Penal Jurisdiction Convention is inapplicable to collisions or other incidents of navigation occurring within the limits of a port or in inland waters, and Contracting States may, at the time of signature, ratification, or accession to the Convention, reserve to themselves the right to take proceedings in respect of offenses committed within their own territorial waters (Article 4).

The Contracting States undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of the Penal Jurisdiction Convention, without prejudice to the obligations of Contracting States that have agreed to submit disputes to the International Court of Justice.

THE 1952 CIVIL JURISDICTION CONVENTION

The following is a brief resumé of the principal provisions of the 1952 Civil Jurisdiction Convention :

The Convention applies not only to collisions, but to damages caused by improper maneuvers, failures to maneuver, or non-compliance with regulations, even when there has been no actual

faute commune est entièrement responsable et de considérer que dans les cas de faute commune le navire non-transporteur n'est responsable vis-à-vis des ayants-droits que proportionnellement à la faute retenue contre lui. Si la Cour Suprême effectuait un jour ce changement, les conflits qui subsistent entre, d'une part, la loi des Etats-Unis et celle du Libéria et d'autre part la loi des Etats de la Convention en matière d'Abordage de 1910, seraient relativement mineurs.

LA CONVENTION DE COMPETENCE PENALE DE 1952

Cette Convention prévoit qu'en cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités de l'Etat dont le navire portait le pavillon (article 1), et aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon (article 2). Rien n'empêche, cependant, qu'un Etat, en cas d'abordage ou autre événement de navigation reconnaîsse à ses propres autorités le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat (article 3).

La Convention de Compétence Pénale ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures, et les Etats contractants peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réservent le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales (article 4).

Les Etats contractants s'engagent à soumettre à l'arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la Convention de Compétence Pénale sans préjudice toutefois des obligations des Etats Contractants qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

LA CONVENTION DE COMPETENCE CIVILE DE 1952

Voici un bref résumé des dispositions principales de la Convention de Compétence Civile de 1952 :

Cette Convention s'applique non seulement aux abordages mais aussi à des dommages causés par des manœuvres improches, omission d'une manœuvre ou inobservation des règlements, même quand il n'y a

collision (Article 4). It does not affect domestic laws relating to collisions involving warships or vessels owned by or in the services of a State (Article 5), or claims arising from contracts of carriage or other contracts (Article 6), nor does it apply in cases covered by the revised Rhine Navigation Convention of October 17, 1868 (Article 7). Its provisions are applicable as to all interested parties when all the vessels concerned in any action belong to Contracting States, provided that each Contracting State may make application of the Convention to interested parties belonging to a non-contracting State conditional upon reciprocity, and when all interested parties belong to the same State as that of the forum, national law, and not the Convention, is applicable (Article 8).

An action for collision damage between sea-going vessels or between sea-going vessels and inland navigational craft may not be brought except (a) where the defendant has his habitual residence or a place of business, (b) where the defendant ship or a sister ship has been lawfully arrested or security has been furnished in lieu of arrest, or (c) in the case of collisions within the limits of a port or in inland waters, where the collision occurs (Article 1 [1]). The choice among these jurisdictions is that of the plaintiff (Article 1 [2]), but a claimant may not bring a further action against the same defendant on the same facts in another jurisdiction, without discontinuing an action already instituted (Article 1 [3]). These provisions are without prejudice to the right of the parties to bring a collision action before a Court chosen by agreement, or to arbitrate the claims (Article 2).

Counterclaims arising out of the same collision may be brought before the Court having jurisdiction of the principal action (Article 3 [1]), and if there are several claims, any claimant may bring his action before the Court previously seized of an action against the same party arising out of the same collision (Article 3 [2]). The Convention does not prevent any Court seized of an action under its provisions from exercising jurisdiction under its national laws in further actions arising out of the same incident (Article 3 [3]).

As in the case of the Penal Jurisdiction Convention, the Contracting States undertake to submit to arbitration any dispute between States arising out of the interpretation or application of the Convention, without prejudice to the obligations of Contracting States that have agreed to submit disputes to the International Court of Justice (Article 9).

4. The Need for a New Convention

Although the 1910 Collision Convention has gained wide acceptance, and its most significant feature — the proportional fault rule — is

pas eu véritablement d'abordage (article 4). Elle est sans effet sur les lois intérieures relatives aux abordages intéressant des navires de guerre ou des navires appartenant à l'Etat ou au service de l'Etat (article 5), ou en ce qui concerne les actions nées du contrat de transport ou de tout autre contrat (article 6), elle ne s'applique pas non plus aux cas couverts par la Convention révisée sur la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (article 7). Ses dispositions sont applicables à toutes les parties intéressées lorsque tous les navires en cause sont ressortissants aux Etats contractants, étant entendu qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non-contractant, l'application de la Convention peut être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité; lorsque les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable (article 8).

Une action pour dommages causés par abordage entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure peut uniquement être intentée (a) là où le défendeur a sa résidence habituelle ou l'un des sièges de son exploitation, (b) là où le navire défendeur ou un autre navire appartenant au même défendeur a été légalement saisi, ou qu'une caution a été fournie à la place d'une saisie, ou (c) lorsque l'abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures (article 1 [1]). Il appartient au demandeur de faire son choix parmi ces compétences (article 1 [2]), mais le demandeur ne peut pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre juridiction, sans se désister de l'action déjà introduite (article 1 [3]). Ces dispositions ne portent pas atteinte au droit des parties de porter une action à raison de l'abordage devant une Cour choisie d'un commun accord ou de faire arbitrer les revendications (article 2).

Les demandes reconventionnelles nées du même abordage peuvent être portées devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale (article 3 [1]) et s'il y a plusieurs demandeurs, chacun peut porter son action devant le Tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie (article 3 [2]).

Rien dans les dispositions de la Convention ne s'oppose à ce que le Tribunal saisi se déclare compétent suivant les règles de compétence de sa loi nationale pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement (article [3]).

De même que pour la Convention de Compétence Pénale, les Etats contractants s'engagent à soumettre à l'arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la Convention, sans préjudice des obligations des Etats contractants qui ont convenu de soumettre les différends à la Cour Internationale de Justice (article 9).

4. Le besoin d'une nouvelle convention

Bien que la Convention en matière d'Abordage de 1910 ait obtenu de nombreux suffrages, et que la plus significative des dispositions

now the law in the United States and Liberia, there is no immediate prospect of adoption of the Convention by either State. Differences still remain between their law and that of the 1910 Collision Convention States, the most significant being with respect to the amount recoverable from a non-carrying vessel for cargo loss or damage in a both-to-blame case.

The laws of a number of States that have *not* accepted the 1910 Collision Convention differ even more widely than that of the Convention States. Thus in some, e.g., Chile and Venezuela, in a both-to-blame case the losses lie where they fall, so that neither owner may recover damages from the other.

The Draft Convention is not intended to effect any change in the 1910 Collision Convention, or in the 1952 Penal Jurisdiction Convention. Title II of the Draft Convention is simply designed to harmonize the choice of law rules applicable to collisions until such time as world uniformity in collision law can be achieved. There is no convention governing choice of law in collision cases presently in force; Title II of the Draft Convention would break new ground in this area.

Nor is there any convention on recognition and enforcement of judgments relating specifically to collision cases, although in 1971 the States that are members of The Hague Conference on Private International Law (6) concluded a Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters. There are also in force a number of treaties and conventions relating to the recognition and enforcement of the judgments of particular States such as the European Economic Community Convention of 1968.

Although the 1952 Civil Jurisdiction Convention is in force, it has not been adopted by a number of important maritime States, including Brazil, Italy (7), Japan, The Netherlands, the Scandinavian States, the United States, and the Union of Soviet Socialist Republics. Various reasons have been given for the failure of the Convention to gain more widespread acceptance, including (1) the fact that all government vessels — even those used for commercial purposes — are excluded from its coverage, (2) the absence of choice of law provisions, and (3) the absence of provisions concerning recognition and enforcement of judgments. The Draft Convention is designed to

(6) Austria, Belgium, Denmark, Finland, Federal Republic of Germany, France, Italy, Japan, Luxembourg, The Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland and the United Kingdom.

(7) It is understood that Italy may soon adhere to the Convention.

— la règle établissant la responsabilité proportionnellement à la faute commise — fasse maintenant partie du Droit des Etats-Unis et du Libéria, rien dans l'immédiat ne laisse prévoir que l'un ou l'autre de ces Etats n'accepte la Convention. Des différences subsistent encore entre leur loi nationale et celle des Etats de la Convention en matière d'Abordage de 1910, la plus importante étant celle qui concerne les indemnités recouvrables d'un navire non-transporteur pour la perte ou les dommages de la cargaison dans les cas de faute commune.

Les lois nationales d'un certain nombre des Etats n'ayant pas ratifié la Convention en matière d'Abordage de 1910 diffèrent encore plus largement de celles des Etats de la Convention. Ainsi dans certains Etats, le Chili et le Vénézuela par exemple, dans les cas de responsabilité partagée, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, de telle sorte qu'aucun des propriétaires ne peut être indemnisé.

Le projet de Convention ne tend pas à effectuer de changement dans la Convention en matière d'Abordage de 1910 ni dans la Convention de Compétence Pénale de 1952. Le Titre II est simplement conçu pour harmoniser le choix des règles de loi en matière d'abordage jusqu'à ce que soit réalisée une uniformité mondiale de la loi en matière d'abordage. Il n'y a pas actuellement de convention en vigueur qui régisse le choix de la loi en matière d'abordage; le Titre II du projet de convention ouvrirait de nouvelles voies dans ce domaine.

Il n'y a pas non plus de convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements s'appliquant spécifiquement aux abordages, bien qu'en 1971 les Etats membres de la Conférence de La Haye sur le Droit International Privé (6) aient conclu une convention sur la Reconnaissance et l'Exécution des Jugements Etrangers en Droit Civil et Commercial. Il y a également en vigueur un certain nombre de traités et de conventions relatifs à la reconnaissance et l'exécution des jugements d'Etats particuliers comme la Convention de la Communauté Economique Européenne de 1968.

Bien que la Convention de Compétence Civile de 1952 soit en vigueur, elle n'a pas été adoptée par un nombre important d'Etats maritimes, dont le Brésil, l'Italie (7), le Japon, les Pays-Bas, les Etats Scandinaves, les Etats-Unis et l'U.R.S.S. Plusieurs raisons expliquant le peu de souffrages obtenus par la Convention ont été données, en particulier (1) le fait que tous les navires d'Etat — y compris ceux utilisés à des fins commerciales — ne sont pas couverts par la Convention, (2) l'absence de dispositions concernant le choix de la loi, et (3) l'absence de dispositions concernant la reconnaissance et l'exécution des jugements. Le Projet de Convention est conçu pour

(6) Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, R.F.A. France, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse et Royaume-Uni.

(7) Il est probable que l'Italie puisse prochainement adhérer à la Convention.

satisfy these and other criticisms of the 1952 Civil Jurisdiction Convention.

5. *The Draft Convention*

The Draft Convention consists of a Preliminary Article and eight others, grouped under four titles : (I) Jurisdiction, (II) Choice of Law, (III) Recognition and Enforcement of Judgments, and (IV) General Provisions. These will be discussed in order.

(a) *Preliminary Article (Article I)*. Paragraph (1) would make the Draft Convention applicable to « collision » actions, including recourse actions, for damages resulting from loss of or damage to a vessel or to property on board. « Collision » is defined as « contact between two or more vessels, one of which at least is seagoing, and any other accident involving such vessels, arising from a manoeuvre, or a failure to manoeuvre, or from a failure to comply with any applicable rules of navigation, statutory or otherwise, even if no actual contact has occurred ».

This broad definition — the only definition contained in the Draft Convention — corresponds to Article 4 of the 1952 Convention, and is designed to bring within its coverage not only actual contacts between vessels, but « crowding » cases, i.e., cases where faulty navigation by one vessel forces a second vessel into contact with a third.

Recourse actions are not specifically covered by the 1952 Convention. Their express inclusion in the Draft Convention would make it clear that in a « crowding » case if the owner of Ship A were to sue Ship B's owners for collision damage, and B's owners were to allege that faulty maneuvering by Ship C contributed to the collision, a recourse action by B's owners against C's owners would fall under the Draft Convention.

The « collision » definition would also include « wash damage » to another vessel or its cargo, resulting from navigating in a crowded waterway at an excessive rate of speed.

The 1952 Civil Liability Convention does not apply when none of the vessels involved is seagoing and the Draft Convention contains a similar provision. It was suggested that drilling rigs should be specifically included, or that there be added a definition of « vessel » sufficiently broad to include such structures. However, the consensus was that it would be preferable to omit such a definition, and to leave it to the courts to decide what structures are « vessels », as was done in the 1910 Collision Convention and the 1952 Civil Liability Convention.

There was some support among the National Associations for broadening the scope of the Convention so as to include other types of damage caused by vessels, e.g., explosion damage even when not

remédier à ces carences de même qu'à celles de la Convention de Compétence Pénale de 1952.

5. *Le Projet de Convention*

Le Projet de Convention comprend un article Préliminaire suivi de huit autres groupés sous quatre titres : (I) Compétence, (II) Choix de la Loi, (III) Reconnaissance et Exécution des Jugements, et (IV) Dispositions Générales. Il en sera traité dans cet ordre.

(a) *Article préliminaire (article 1).* Le paragraphe (1) devrait rendre la Convention applicable aux actions en matière d'« Abordage », y compris les actions en recours pour dommages par perte ou pour dommages à un navire ou aux biens se trouvant à bord. « Abordage » est défini comme « heurt entre deux ou plusieurs navires, dont l'un au moins est un navire de mer, et tout autre incident dans lequel sont impliqués de tels navires, résultant d'une manœuvre, de l'omission d'une manœuvre ou de l'inobservation de toute règle de navigation applicable, qu'elle soit ou non inscrite dans le règlement, même si aucun heurt n'a effectivement eu lieu ».

Cette définition très large — la seule que l'on trouve dans le Projet de Convention — correspond à l'article 4 de la Convention de 1952 et est conçue pour non seulement couvrir les heurts effectifs entre navires mais également les cas de « crowding » c'est-à-dire les cas où un navire heurte un second navire par faute de navigation d'un troisième.

Les actions en recours ne sont pas spécifiquement couvertes par la Convention de 1952. Les inclure expressément dans le Projet de Convention préciserait que dans un cas de « crowding », si le propriétaire d'un navire A devait poursuivre en dommages-intérêts pour abordage les propriétaires d'un navire B, et que ces derniers allèguent que l'abordage fut partiellement provoqué par des fautes de manœuvres d'un navire C, une action en recours des propriétaires de B contre les propriétaires de C serait couverte par le Projet de Convention.

La définition d'« Abordage » inclurait également le « wash damage » à un navire ou à sa cargaison, résultant de la vitesse excessive d'un navire dans des eaux encombrées.

La Convention de 1952 sur la Responsabilité Civile ne s'applique pas aux cas où aucun navire marin n'est impliqué et le Projet de Convention comprend une disposition similaire. L'on suggéra qu'il soit spécifiquement fait mention des unités de forage ou que l'on ajoute une définition du mot « navire » suffisamment large pour inclure de telles structures. Il fut cependant décidé à l'unanimité de ne pas ajouter une telle définition et de laisser aux tribunaux le soin de décider quelles structures sont des « navires », comme cela avait été fait dans la Convention en matière d'Abordage de 1910 et dans la Convention sur la Responsabilité Civile de 1952.

Certaines Associations Nationales auraient souhaité étendre le champ de la Convention et inclure d'autres sortes de dommages causés par des navires, par exemple les dommages par explosion, même

resulting from a collision, and any oil pollution not covered by the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, but an overwhelming majority were in favor of restricting the Draft Convention to the matters specified in the definition of « collision » now appearing in Paragraph (1).

Unlike the 1952 Civil Jurisdiction Convention, the Draft Convention does not apply to claims for personal injury and wrongful death. However, while the penultimate paragraph of Article 9 would abrogate the 1952 Convention for most purposes as between States accepting the Draft Convention, the 1952 Convention would continue to apply to personal injury and death claims, as between States which have adopted that Convention.

The exclusion of personal injury and death claims from the coverage of the Draft Convention was one of the most controversial issues considered by the delegates. Those who advocated the exclusion argued that the Draft Convention would have little hope of acceptance by those States under whose laws substantial damages may be awarded for personal injury and wrongful death of seamen, passengers and others. It was thought that the seamen's unions in particular would object strenuously to any attempt to restrict the jurisdiction of the Courts in such States, and to provide for the possible application of foreign law.

There was almost complete agreement that the provisions of Article 5 of the 1952 Convention, which excludes *all* government vessels, is too broad, and Article 1 (2) of the Draft Convention therefore excludes only warships and public vessels; government-owned commercial vessels and ferries (whether free or not) are covered. The proposed change is an important one, since so many commercial fleets are now government-owned.

Article 1 (2) (b) corresponds to Article 6 of the 1952 Civil Liability Convention, and excludes claims *capable* of being founded in contract, even when an action thereon is brought on a tort theory, e.g., claims for cargo damage, which could be founded on a bill of lading, voyage charter, or other contract of carriage.

(b) *Title I — Jurisdiction (Articles 2 and 3)*. Article 2 (1) provides that « unless the parties otherwise agree » collision actions may be brought only in the Courts of five possible places, at the plaintiff's option.

The first, provided for in Article 2 (1) (a), is the place of the defendant's « habitual residence or domicile, or principal place of business ». The corresponding provision of the 1952 Civil Jurisdiction Convention is Article 1 (1) (a), which permits an action « where the

lorsqu'ils ne résultent par d'un abordage, et la pollution par les hydrocarbures quand elle n'est pas couverte par la Convention Internationale de 1969 sur la Responsabilité Civile pour les Dommages de Pollution par Hydrocarbures, mais une très forte majorité fut en faveur de limiter le Projet de Convention aux domaines spécifiés dans la définition d'« Abordage » telle qu'elle se présente maintenant dans le paragraphe (1).

Contrairement à la Convention de Compétence Civile de 1952, le Projet de Convention ne s'applique pas aux actions pour blessures et mort. Toutefois, alors que l'avant-dernier paragraphe de l'article 9 abrogerait la Convention de 1952 dans la plupart des cas pour les Etats acceptant le Projet de Convention, la Convention de 1952 continuerait à s'appliquer aux actions pour blessures et mort dans les Etats ayant adopté cette Convention.

La décision de ne pas inclure dans le Projet de Convention les actions pour blessures et mort fut l'un des points les plus controversés par les délégués. Les partisans de l'exclusion firent valoir que le Projet de Convention aurait peu de chance d'être accepté par des Etats dont les lois permettent d'allouer des indemnités élevées pour les blessures et les morts des marins, passagers ou autres personnes. On estima que les syndicats des marins en particulier, s'opposeraient vigoureusement à toute tentative pour réduire la compétence des tribunaux dans ces Etats et pour prévoir l'application possible de la loi étrangère.

La presque totalité de la Commission fut d'accord pour estimer que les dispositions de l'article 5 de la Convention de 1952, qui exclut *tous* les navires d'Etat, était trop large, c'est pourquoi l'article 1 (2) du Projet de Convention n'exclut que les navires de guerre et les navires affectés à un service public; les navires d'Etat affectés à un service commercial ainsi que les « ferries » sont compris dans la Convention. Le changement proposé est d'importance du fait que de très nombreuses flottes commerciales sont maintenant des propriétés d'Etat.

L'article 1 (2) (b) correspond à l'article 6 de la Convention sur la Responsabilité Civile de 1952 et exclut les actions *susceptibles* d'être fondées sur un contrat, même lorsqu'une action est engagée sur la « tort theory », par exemple les actions pour dommages à la cargaison qui pourraient être fondées sur un connaissance, une charte-partie au voyage ou tout autre contrat de transport.

(b) *Titre I — Compétence (articles 2 et 3)*. L'article 2 (1) prévoit qu'« à moins que les parties n'en conviennent autrement » les actions en matière d'Abordage ne pourront être portées que devant les Tribunaux de cinq Etats, au choix du demandeur.

Le premier, comme le précise l'article 2 (1) (a), est celui où le défendeur a « sa résidence habituelle, son domicile ou le siège principal de son exploitation ». La disposition correspondante de

defendant has his habitual residence or a place of business ». There was considerable support for broadening this provision so as to permit an action wherever the defendant has any residence or any place of business, but the majority voted to use language even more restrictive than that of the 1952 Convention.

The second possible forum is a Court of the State in whose internal waters or territorial sea the collision occurred. (Article 2 [1] [b]). This provision corresponds to Article 1 (1) (c) of the 1952 Convention, which provides for jurisdiction of the Courts « of the place of collision when the collision has occurred within the limits of a port or in inland waters ». The Draft Convention employs the term « internal waters », rather than « inland waters », to conform to other modern conventions, and the term « territorial sea », rather than « the limits of a port », so as to include collisions outside a port but within the territorial sea, e.g., collisions at sea-loading berths.

The third possible forum is provided for in Article 2 (1) (c), corresponding to Article 1 (1) (b) of the 1952 Convention. Article 2 (1) (c) would permit prosecution of an action in the Courts of a State where the colliding vessel, or a sister ship lawfully subject to arrest, has been arrested, or security has been provided to avoid arrest. The reference to a sister ship would preserve the right to arrest such a vessel in the Courts of States which have adopted the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Seagoing Ships, signed at Brussels May 10, 1952.

Article 2 (1) (d) governs the fourth possible forum and would permit prosecution of an action in the Courts of a State where the defendant has property which is subject to attachment under the local law, and such property has been attached or security has been provided to avoid attachment.

There is no corresponding provision in the 1952 Convention, and there was strong opposition to its inclusion in the Draft Convention. It is designed to permit Courts which may now acquire jurisdiction by attachment of property, e.g., in the United States and Yugoslavia, to continue to exercise jurisdiction in this manner.

In the United States, if the defendant cannot be « found » within the federal judicial district wherein the action is brought, the Court may acquire jurisdiction by the attachment of his interest in property within the district, whether it be a vessel, a bank account, or any other property. If the defendant does not defend the action, the Court may enter judgment for no more than the value of the interest attached. On the other hand, if the defendant *can* be found within the district,

la Convention sur la Compétence Civile de 1952 se trouve à l'article 1 (1) (a), qui autorise une action « là où le défendeur a sa résidence habituelle ou un des sièges de son exploitation ». De nombreuses délégations furent en faveur d'élargir cette disposition de façon à autoriser la poursuite d'une action devant tous les tribunaux où le défendeur possède une résidence ou un siège d'exploitation, mais la majorité vota pour le choix d'un langage encore plus restrictif que celui de la Convention de 1952.

Le deuxième tribunal possible est celui de l'Etat dans les eaux internes ou dans la mer territoriale duquel s'est produit l'Abordage (article 2 (1) (b)). Cette disposition correspond à l'article 1 (1) (c) de la Convention de 1952 qui prévoit pour la compétence des tribunaux ceux « du lieu de l'abordage lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures ». Le Projet de Convention utilise le terme de « eaux internes » (internal waters) plutôt que celui de « eaux intérieures » (inland waters) pour se conformer aux conventions modernes, et le terme de « mer territoriale » plutôt que celui de « ports et rades » de façon à inclure les abordages se produisant hors des ports et rades mais dans les limites de la mer territoriale, par exemple les abordages aux emplacements de chargement.

Le troisième tribunal possible est précisé dans l'article 2 (1) (c), qui correspond à l'article 1 (1) (b) de la Convention de 1952. L'article 2 (1) (c) autoriserait la poursuite d'une action devant les tribunaux d'un Etat où le navire impliqué dans un abordage, ou un navire-frère, légalement susceptible d'être l'objet d'une saisie, a été saisi ou encore qu'une caution ait été fournie pour éviter la saisie. La référence au navire-frère permettrait de saisir un tel navire dans les tribunaux des Etats ayant adopté la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles sur la Saisie Conservatoire des Navires de Mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

L'article 2 (1) (d) désigne le quatrième tribunal possible et autoriserait la poursuite d'une action devant les tribunaux d'un Etat où le défendeur a des biens susceptibles d'être saisis selon la loi de cet Etat et que lesdits biens aient été saisis ou qu'une caution ait été fournie pour éviter la saisie.

Il n'existe pas de disposition correspondante dans la Convention de 1952, et son addition au Projet de Convention souleva une forte opposition. Elle est conçue pour permettre aux tribunaux qui sont maintenant autorisés à exercer leur compétence par saisie de biens, par exemple aux Etats-Unis et en Yougoslavie, de continuer à exercer leur compétence de cette manière.

Aux Etats-Unis, si le défendeur ne peut être « trouvé » dans le district fédéral judiciaire dans lequel l'action est poursuivie, le Tribunal peut exercer sa compétence en faisant saisir les biens qu'il possède dans le district, que ce soit un navire, un compte bancaire ou tout autre bien. Si le défendeur ne se défend pas au fond, le Tribunal ne

there is no right of attachment of his assets under federal law, although under certain circumstances it may be possible to invoke the attachment provisions of the State wherein the federal district is located. Thus, while under some circumstances the United States Courts may acquire jurisdiction by attachment of other assets in addition to sister ships, under other circumstances no right of attachment exists, although a right of arrest might have existed if the action had been brought in the Courts of a State subscribing to the Arrest of Ships Convention.

The fifth possible forum is specified in Article 2 (1) (c), i.e., the place where a limitation fund has been properly constituted by the defendant. The purpose of this provision is to harmonize the provisions of the Draft Convention with those of the 1957 and 1976 Limitation of Liability Conventions.

There was very strong support for the inclusion of a « *forum non conveniens* » provision. Some of the National Associations were in favor of a clause simply preserving the principle in those States where it now exists, while others advocated its extension to States where it is presently unknown. The latter contended that such an extension would relieve a Court of the obligation to hear a case of which it had jurisdiction under the Convention if there were good reasons for relegating the parties to another forum, and would thus tend to reduce « *forum shopping* ».

The opponents of any *forum non conveniens* provision argued that there is an inconsistency between giving a plaintiff the right to invoke the jurisdiction of a Court and giving that Court the right to decline, under certain circumstances, to exercise its jurisdiction.

It was further suggested that *forum non conveniens* would hinder the achievement of uniformity; if each Court wherein an action was brought were to decline to exercise its jurisdiction a plaintiff would be unable to bring the action in any Court under the Convention. Still another argument was that an appeal taken from a decision declining the exercise of jurisdiction might cause delay in the final resolution of the claim. In the end, the opponents prevailed, and the Draft Convention contains no *forum non conveniens* provision.

The first sentence of Article 2(2), corresponding to Article 1(3) of the 1952 Convention, concerns *lis pendens*. However, while the 1952 Convention would require the discontinuance of the first action before a plaintiff would be permitted to bring a further action against the same defendant in another jurisdiction, the Draft Convention would permit a second action if the first action were simply stayed in accordance with local law. A majority felt that no purpose would be served

peut pas prononcer de condamnation dépassant la valeur des biens saisis. Par contre si le défendeur *peut* être trouvé dans le district, la loi fédérale n'autorise pas la saisie de ses biens, quoique dans certaines circonstances il soit possible d'invoquer les dispositions de saisie de la loi de l'Etat dans lequel le district fédéral est situé. Ainsi, alors que dans certaines circonstances les tribunaux des Etats-Unis peuvent exercer leur compétence par saisie de biens en plus des navires-frères, dans d'autres circonstances le droit de saisie n'existe pas, quoiqu'un droit de saisie eut été possible si l'action avait été portée devant les tribunaux d'un Etat appliquant la Convention sur la Saisie Conservatoire des Navires.

Le cinquième tribunal possible est spécifié dans l'article 2 (1) (e), c'est-à-dire là où un fonds de limitation a été valablement constitué par le défendeur. Cette disposition a pour but d'harmoniser les dispositions du Projet de Convention avec celles des Conventions sur la Limitation de Responsabilité de 1956 et 1957.

De nombreuses Associations Nationales étaient en faveur d'inclure une disposition concernant le « *forum non conveniens* ». Certaines souhaitaient ajouter une clause qui en préserverait simplement le principe dans les Etats où elle existe actuellement alors que d'autres préconisaient de l'étendre aux Etats où elle est encore inconnue. Ces dernières soutenaient qu'étendre cette disposition permettrait de relever un tribunal de l'obligation d'entendre une cause dont il a la compétence de par la Convention, s'il y avait de bonnes raisons pour renvoyer les parties devant un autre tribunal, et permettrait ainsi de réduire le « *forum-shopping* ».

Les opposants à toute insertion d'une disposition relative au *forum non conveniens* firent valoir qu'il était contradictoire de donner au demandeur le droit d'invoquer la compétence d'un tribunal et de donner à ce tribunal le droit de refuser, dans certaines circonstances, d'exercer sa compétence.

On suggéra en outre que le *forum non conveniens* ferait obstacle à l'uniformité recherchée. Si chaque tribunal devant lequel une action a été intentée devait refuser d'exercer sa compétence, on aboutirait au résultat qu'un demandeur ne pourrait intenter d'action devant aucun tribunal. On fit également valoir que l'exercice d'un recours contre le refus d'un tribunal d'exercer sa compétence pourrait causer du retard dans la solution finale du litige. En définitive les opposants eurent gain de cause et le Projet de Convention ne contient pas de disposition relative au *forum non conveniens*.

La première phrase de l'article 2 (2), correspondant à l'article 1 (3) de la Convention de 1952, concerne le *lis pendens*. Cependant, alors que selon la Convention de 1952 le demandeur serait contraint de se désister de sa première action avant d'en intenter une nouvelle contre le même défendeur devant une autre juridiction, le Projet de Convention permettrait une seconde action si la première était simplement suspendue conformément à la loi locale. La majorité estima qu'il ne

in requiring a discontinuance if, under that law, a stay was permissible. Thus, in such a State, if a plaintiff wished to bring an action in a second State in the expectation of obtaining security, under the Draft Convention he could preserve his right to reactivate the first action if this expectation failed to materialize. If he were obliged to discontinue the original action before instituting a second action in another State, a new action in the first State might be barred by prescription by the time the need to commence it arose.

Article 2(2) uses the term « for the same damage » rather than « on the same facts », the term employed in the 1952 Convention. The new language was considered preferable, because new facts could conceivably come to light before the institution of the second action, in which event it could be argued that the second action was not brought « on the same facts ».

The second sentence of Article 2(2) concerns *res judicata*. There is no corresponding provision in the 1952 Convention. The Draft Convention provides that once judgment on the merits has been rendered in an action in one State, one party may not bring a further action against other parties unless the judgment cannot be fully satisfied in the State where rendered, in accordance with the law of that State.

The purpose of this provision is, of course, to prevent a plaintiff who has failed to recover a judgment, or who has failed to recover what he considers a satisfactory amount, from having a second try in another State. On the other hand, if the judgment cannot be fully satisfied in the State where rendered, the plaintiff may sue for the balance in another State.

As will be seen in the discussion of Title III, in the case of States which have agreed to the application of that Title as between them, an action in a second State for an unpaid balance of a judgment would be unnecessary. However, the provision would serve a purpose as between States which do not agree to the application of Title III as between themselves.

Article 3 of the Draft Convention would permit an action, by way of counterclaim or otherwise, to be brought against any party on any claim arising out of the casualty, before the Court seized of the original action. A cargo owner, for example, would be entitled to bring an action against both a plaintiff shipowner and a defendant shipowner, in the Court in which the litigation between the shipowners was pending. Article 3(1) of the 1952 Convention permits counter-claims to be brought in that Court, but allows other claims to be brought only against the original *defendant*.

There was originally some support for the « compulsory counter-claim » concept, i.e., for a provision *requiring* any counterclaim to be brought in the Court seized of the original action. The consensus was,

servirait à rien de requérir le désistement si, d'après cette loi, la suspension était permise. Ainsi, dans un tel Etat, si un demandeur souhaitait intenter une action dans un deuxième Etat dans l'espoir d'obtenir une sûreté, d'après le Projet de Convention, il pourrait conserver le droit de reprendre la première action si ses espérances ne se réalisaient pas. S'il était obligé d'interrompre la première action avant d'en intenter une deuxième dans un autre Etat, une nouvelle action dans le premier Etat risquerait d'être prescrite au moment où le besoin de l'intenter viendrait.

L'article 2 (2) emploie le terme de « pour le même dommage » plutôt que « sur les mêmes faits » qui est employé dans la Convention de 1952. Ce nouveau langage fut jugé préférable car il est concevable que des faits nouveaux se découvrent avant le commencement de la deuxième action, auquel cas il serait possible de soutenir que cette deuxième action n'a pas été intentée « sur les mêmes faits ».

La deuxième phrase de l'article 2 (2) concerne l'*autorité de la chose jugée*. Il n'y a pas de disposition équivalente dans la Convention de 1952. Le Projet de Convention prévoit que lorsqu'un jugement sur le fond a été rendu dans un Etat, une partie n'aura pas le droit d'intenter une nouvelle action contre d'autres parties à moins que le dit jugement ne puisse pas être pleinement exécuté dans l'Etat où il a été rendu, conformément à la loi de cet Etat.

Le but de cette disposition est d'empêcher un demandeur qui n'a pas eu gain de cause ou n'a pas obtenu ce qu'il estime être une indemnisation suffisante, d'essayer à nouveau dans un autre Etat. Par ailleurs, si le jugement ne peut être pleinement exécuté dans l'Etat où il a été rendu, le demandeur a la possibilité d'intenter une action pour le reste dans un autre Etat.

Comme cela sera vu dans la discussion du Titre III, dans le cas d'Etats ayant accepté l'application de ce titre, une action dans un deuxième Etat, pour le reste de la somme fixée par un jugement qui n'a pas été payée, ne serait pas nécessaire. Cette disposition serait toutefois utile en ce qui concerne les Etats ne donnant pas leur adhésion au Titre III.

L'article 3 du Projet de Convention permettrait d'intenter une action, sous forme de demande reconventionnelle ou autre, contre toute partie et pour toute action née du même accident, devant le tribunal saisi de l'action initiale. Un propriétaire de marchandises, par exemple, serait en droit d'intenter une action à la fois contre un armateur demandeur et un armateur défendeur, devant le tribunal saisi du litige opposant les armateurs. L'article 3 (1) de la Convention de 1952 permet de porter devant ce tribunal les demandes reconventionnelles mais les seules autres demandes autorisées sont celles contre le *défendeur* initial.

Au départ un certain courant se dégageait en faveur du concept de « demande reconventionnelle obligatoire », c'est-à-dire en faveur d'une disposition *exigeant* que toute demande reconventionnelle soit

however, that this might only encourage the owner of a vessel sustaining minor damage, but anticipating a very heavy claim for damage to the other vessel, to race with the commencement of an action in a forum of his choice, within the confines of Article 2 (1), in order to force the other vessel owner to bring his counterclaim in that forum. It was therefore decided to word Article 3 so as to permit, but not require, a counterclaim to be brought in the Court seized of the original action.

(c) *Title II — Choice of Law (Articles 4 - 6).* Article 4 of the Draft Convention lays down two basic choices of law rules : (1) the *lex loci delicti* applies to collisions in internal waters or the territorial sea of a State, and (2) the *lex fori* applies to high seas collisions.

Only three exceptions to these basic rules are recognized : (1) if all of the vessels involved are documented (or, in the case of undocumented vessels, owned) in the same State, the flag law applies; (2) if all of the vessels involved are documented (or, if not documented, owned) in different States, all of which are parties to a convention, the Court seized of the case is obligated to give effect to the convention; and (3) the principles of a convention apply to the extent it is established that all of the vessels involved are of States subscribing to a common principle of a convention, e.g., the proportional fault principle of the 1910 Brussels Collision Convention.

In any case, local rules or regulations, statutory or otherwise, of course govern the navigation of the vessels concerned.

The primary purpose of the second exception is to require the Court to apply the 1910 Collision Convention when the colliding vessels are documented in States adhering to the Convention. This exception was made because the 1910 Convention is by its terms mandatorily applicable as between Contracting States, regardless of the place of the collision.

The third exception is designed to apply, e.g., to a both-to-blame collision between a British vessel and an American vessel in Chilean territorial waters. The proportional fault rule would apply because it is a principle of the 1910 Collision Convention, and the principle is part of the law of the United States. The rule would likewise apply to a collision between a Liberian vessel and an American vessel, because both the United States and Liberia have adopted the rule as part of their domestic law.

One delegation was strongly in favor of application of the *lex loci delicti* to collisions in internal or territorial waters, even when they are between vessels of the same flag, except where all of the

portée devant le tribunal saisi de l'action initiale. On estima cependant à l'unanimité que cela ne pourrait qu'encourager le propriétaire d'un navire n'ayant subi que des dommages mineurs mais prévoyant une action en dommages et intérêts très élevés pour les dommages causés à l'autre navire, à précipiter l'ouverture d'une action dans un tribunal de son choix, dans les limites de l'article 2 (1), afin de contraindre le propriétaire de l'autre navire à porter sa demande reconventionnelle devant ce tribunal. C'est pourquoi on décida de formuler l'article 3 de façon à permettre mais non à exiger, qu'une demande reconventionnelle soit portée devant le tribunal saisi de l'action initiale.

(c) *Titre II — Choix de la Loi* (articles 4 - 6). L'article 4 du Projet de Convention prévoit deux règles de base pour le choix de la loi : (1) la *lex loci delicti* s'applique aux abordages survenus dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un Etat, et (2) la *lex fori* s'applique aux abordages en haute mer.

Seulement trois exceptions à ces règles sont retenues : (1) si tous les navires impliqués sont munis de documents les rattachant au même Etat, où à défaut si leurs propriétaires relèvent d'un même Etat, la loi du pavillon s'applique, (2) si tous les navires impliqués sont munis de documents les rattachant à des Etats différents, ou si leurs propriétaires relèvent d'Etats différents qui sont tous partie à une Convention, le tribunal saisi de l'affaire est obligé d'appliquer la Convention; et (3) les principes d'une Convention sont applicables dans la mesure où il est établi que tous les navires impliqués sont rattachés à des Etats souscrivant à un principe commun d'une Convention, par exemple le principe de la proportionnalité de la faute de la Convention de 1910 sur l'Abordage.

Naturellement, dans tous les cas, ce sont les règles et réglementations locales qui régissent la navigation des navires concernés.

L'objet principal de la deuxième exception est de contraindre le tribunal à appliquer la Convention de 1910 sur l'Abordage lorsque l'abordage s'est produit entre des navires enregistrés dans des Etats adhérents à la Convention. On a prévu cette exception parce que selon les termes mêmes de la Convention de 1910, celle-ci s'applique obligatoirement aux Etats contractants quel que soit le lieu de l'abordage.

La troisième exception est conçue pour s'appliquer par exemple à un abordage provoqué par une faute commune entre un navire britannique et un navire américain dans les eaux territoriales chiliennes. La règle de la proportionnalité de la faute s'appliquerait car c'est l'un des principes de 1910 sur l'Abordage et que c'est également un principe du droit américain. La règle s'appliquerait de la même façon à un abordage entre un navire libérien et un navire américain car les Etats-Unis comme le Libéria ont inclus cette règle dans leur loi nationale.

L'une des délégations était très en faveur de l'application de la *lex loci delicti* aux abordages dans les eaux internes ou territoriales, même

vessels involved are of 1910 Collision Convention States. The same delegation preferred a specific reference to the 1910 Convention, rather than a general reference to conventions adopted by all of the States in which the vessels involved are documented (or, if not documented, owned). The consensus, however, was in favor of the language appearing in the Draft Convention.

Article 5, which is based largely on Article 8 of The Hague Convention on Products Liability and Article 8 of The Hague Convention on Traffic Accidents, specifies nine areas to which the law governing under the Article 4 formula would be mandatorily applicable, except where its application would be contrary to the public policy of the forum State.

Article 5 proved to be highly controversial during the deliberations of the Subcommittee. The inclusion of the eighth area — burden of proof and presumptions — and the ninth area — prescription — met with particularly strong opposition.

Some delegations were opposed to any listing at all, while others favored a listing, but a more restricted one which would include such areas as the basis of liability, any division of liability, and the kinds of damage compensable, and would leave to the *lex fori* in all cases such areas as burden of proof and presumptions, prescription, and quantum of damages.

The opponents of a full listing argued that it would be difficult for the Court to ascertain what the foreign law was in so many areas, and that it should therefore be permitted to apply its own law, at least to questions considered procedural under that law.

On the other hand, the proponents of a detailed listing contended that without it there would be too great an uncertainty as to what areas of the law the Article 4 formula was intended to cover, and that it should be made clear, for example, that the law of the flag State governing the nine areas listed in Article 5 should be applied to a collision between vessels of the same flag.

Despite the sharp division within the Subcommittee, at the final Plenary Session an overwhelming majority approved Article 5 as it now appears in the Draft Convention.

Article 6 is intended to make it clear that whenever the Draft Convention mandates the application of the law of a particular State, e.g., in Article 4, the law to be applied is the internal law of that State, and not the law of some other State which the Court might otherwise adopt under the *renvoi* doctrine.

(d) *Title III — Recognition and Enforcement of Judgments (Articles 7 and 8).* There was considerable debate concerning the inclusion of this Title. Some National Associations considered the

quand ils se produisent entre navires arborant le même pavillon, sauf lorsque tous les navires impliqués sont rattachés à des Etats-partie à la Convention de 1910 sur l'Abordage. La même délégation préférerait une référence spécifique à la Convention de 1910, plutôt qu'une référence générale aux conventions adoptées par tous les Etats ayant délivré leurs documents aux navires impliqués ou d'où relèvent leurs propriétaires. Cependant, on tomba d'accord pour adopter la rédaction du Projet de Convention.

L'article 5, qui s'inspire beaucoup de l'article 8 de la Convention de La Haye sur la Responsabilité des Produits et de l'article 8 de la Convention de La Haye sur les Accidents de Trafic, spécifie les neuf cas régis obligatoirement par la loi applicable telle que la détermine l'article 4, sauf dans les cas où son application serait contraire à l'ordre public de l'Etat du tribunal saisi.

L'article 5 fut l'objet de nombreuses controverses au cours des délibérations du Sous-comité. La mention du huitième cas — charge de la preuve et présomptions — et celle du neuvième cas — prescription — rencontrèrent une très forte opposition.

Certaines délégations étaient opposées à toute énumération alors que d'autres étaient en faveur d'une énumération, mais plus restreinte et qui comprendrait des cas comme les conditions de la responsabilité, les partages de la responsabilité et la nature des dommages susceptibles de réparation, et laisserait à la *lex fori* tous les autres cas tels que la charge de la preuve et les présomptions, la prescription et le montant des réparations.

Les opposants à une énumération exhaustive arguèrent qu'il serait difficile au tribunal de déterminer quelle était la loi étrangère dans tant de cas et que par conséquent il devrait être autorisé à appliquer sa propre loi en ce qui concerne les questions considérées comme de procédure selon cette loi.

D'autre part, les partisans d'une énumération détaillée soutinrent qu'en son absence il y aurait une trop grande incertitude en ce qui concerne les domaines du droit devant être couverts par la formule de l'article 4 et qu'il fallait exprimer très clairement que, par exemple, la loi de l'Etat du pavillon régissant les neuf cas énumérés dans l'article 5 devrait être appliquée à un cas d'abordage entre navires arborant le même pavillon.

Malgré ces deux tendances qui divisaient le Sous-comité, l'article 5 tel qu'il apparaît maintenant dans le Projet de Convention, fut approuvé à une très forte majorité à la Session Plénière finale.

L'article 6 fut conçu pour exprimer très clairement que chaque fois que le Projet de Convention rend obligatoire l'application de la loi d'un Etat particulier, par exemple, dans l'article 4, la loi à appliquer est la loi interne de l'Etat et non la loi de quelqu'autre Etat que le Tribunal pourrait adopter selon la doctrine du renvoi.

(d) *Titre III — Reconnaissance et Exécution des Jugements (articles 7 et 8).* Le choix de ce Titre donna lieu à un important

subject matter a « political » one, which should be dealt with by particular States, or groups of States such as the European Economic Community, on a broad scale, rather than on a relatively narrow one such as collision. On the other hand, some felt that recognition and enforcement of foreign judgments in collision cases is particularly important, and that the possibility of execution of a judgment in a foreign country by seizure of a vessel makes an enforcement convention especially suitable in collision cases.

In the end, the Title was in effect made optional; its application is limited to instances where the States concerned have entered into a supplemental agreement making the Title applicable as between themselves. Thus, if a judgment rendered in State A is not satisfied in that State, State B would be obligated to recognize and enforce it if a supplemental agreement to be bound by Title III would apply only to judgments which are « final » in the sense that the successful party would be entitled to execution thereon under the law of the State where rendered; the fact that some form of review might still be possible would not preclude its application.

Under Article 8 (1) the party seeking recognition or enforcement would be required to furnish authenticated copies of the judgment and the documents establishing its « finality » within the meaning of Article 7, with translations if required by the Court of the State wherein recognition or enforcement was being sought.

Under Article 8 (2), which is to some extent similar to Article 5 of the Hague Convention on Recognition and Enforcement of Foreign Judgments, if a supplementary agreement was in force between the States involved, recognition or enforcement could be refused only (a) if the Court rendering the judgment did not have jurisdiction under the Draft Convention, or (b) the judgment was obtained by fraud, or (c) recognition or enforcement would be incompatible with the public policy of the State wherein recognition or enforcement was sought, or (d) the judgment debtor had not been given reasonable notice of the proceedings and a fair opportunity to present his case. Enforcement could of course also be refused to the extent that the judgment has been satisfied.

(e) *Title IV — General Provisions (Article 9).* The first sentence of Article 9 is intended to preserve any treaty obligations of a Contracting State, e.g., under the 1957 Brussels Limitation of Liability Convention or the 1910 Collision Convention.

The second sentence is designed to make it clear that the Convention does not govern jurisdiction and choice of law in limitation of liability cases, except that Title II confers jurisdiction on the Courts of a

débat. Certaines Associations Nationales considéraient que la matière du sujet était « politique » et devrait être traitée par des Etats particuliers, ou des groupes d'Etats comme la Communauté Economique Européenne, sur une échelle plus large que celle relativement restreinte des abordages. Par ailleurs, d'autres estimaient que la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière d'abordage est particulièrement importante et que la possibilité d'exécuter un jugement dans un pays étranger en procédant à la saisie d'un navire est une convention d'exécution particulièrement adaptée en matière d'abordage.

Finalement l'application du Titre fut rendue facultative; elle est limitée aux cas où les Etats concernés ont conclu un accord complémentaire par lequel ils s'engagent à appliquer le Titre. Ainsi, si un jugement rendu dans un Etat A n'était pas exécuté dans cet Etat, un Etat B serait dans l'obligation de le reconnaître et de l'exécuter si les Etats étaient liés au Titre III par un accord supplémentaire et uniquement dans les cas où les jugements sont « définitifs », c'est-à-dire dans la mesure où la partie ayant eu gain de cause est autorisée à en poursuivre l'exécution suivant la loi de l'Etat où la décision a été rendue; le fait que le jugement soit encore susceptible de révision n'empêcherait pas son application.

Selon l'article 8 (1) la partie qui demande la reconnaissance ou l'exécution d'un jugement devrait fournir les copies certifiées conformes du jugement et les documents établissant l'« irrévocabilité » de ce jugement selon les conditions de l'article 7, ainsi que les traductions des documents si elles sont exigées par la Tribunal de l'Etat où la reconnaissance ou l'exécution était recherchée.

Selon l'article 8 (2), qui est jusqu'à un certain point identique à l'article 5 de la Convention de La Haye sur le Reconnaissance et l'Exécution des Jugements Etrangers, si un accord complémentaire était en vigueur entre les Etats impliqués, la reconnaissance ou l'exécution d'un jugement ne pourrait être refusée que si (a) le tribunal ayant rendu le jugement n'en avait pas la compétence suivant le Projet de Convention, ou (b) le jugement avait été obtenu par fraude, ou (c) la reconnaissance ou l'exécution du jugement était incompatible avec l'ordre public de l'Etat dans lequel la reconnaissance ou l'exécution était recherchée, ou (d) le défendeur ayant encouru une condamnation n'avait pas reçu une mise en demeure raisonnable pour la procédure et n'avait pas équitablement eu la possibilité de se défendre. L'exécution d'un jugement pourrait évidemment être également refusée dans la mesure où il a été exécuté.

(e) *Titre IV — Dispositions générales (article 9).* La première phrase de l'article 9 est destinée à préserver toutes les obligations d'un Etat contractant à l'égard de tout traité, par exemple, la Convention de Bruxelles de 1957 sur la Limitation de Responsabilité et la Convention de 1910 sur l'Abordage.

State wherein the defendant has constituted a limitation fund, and Title III applies to recognition and enforcement of judgments in limitation actions, in the case of States agreeing to the application of Title III as between themselves.

Under the third sentence, the *lex fori* governs questions of procedure and any others not otherwise governed by the Convention, e.g., the documents required under Article 8 (1) to obtain recognition and enforcement of a judgment in another State.

The final sentence provides for abrogation of the 1952 Civil Liability Convention, as between States adopting the Draft Convention, to the extent that the terms of the two Conventions are incompatible with those of the Draft Convention. As stated in the discussion of Article 1, the intention is to permit application of the 1952 Convention to personal injury and death claims, as between States that are parties to both Conventions.

Respectfully submitted,
Nicholas J. Healy, Chairman
C.M.I. International Subcommittee on
Collision

La seconde phrase est destinée à exprimer très clairement que la Convention ne s'applique pas à la limitation de responsabilité, sauf en ce qui concerne le Titre II qui accorde la compétence aux Tribunaux d'un Etat dans lequel le défendeur a constitué un fonds de limitation, et le Titre III qui s'applique à la reconnaissance et l'exécution des jugements dans des actions de limitation de responsabilité, dans le cas d'Etats ayant conclu un accord complémentaire.

Suivant la troisième phrase, la *lex fori* régit toutes les questions de procédure de même que toutes celles qui ne sont pas régies par la Convention, par exemple, les documents requis selon l'article 8 (1) pour obtenir la reconnaissance et l'exécution d'un jugement dans un autre Etat.

La dernière phrase précise les dispositions de l'abrogation de la Convention sur la Responsabilité Civile de 1952 pour les Etats adoptant le Projet de Convention, dans la mesure où les dispositions des deux conventions sont incompatibles avec celles du Projet de Convention. Comme ce fut précisé dans la discussion de l'article 1, l'intention est de permettre l'application de la Convention de 1952 aux actions pour blessures et mort, pour les Etats parties aux deux Conventions.

Respectueusement présenté par
Nicholas J. Healy,
Président du Sous-comité International
du C.M.I. sur l'Abordage

2

INTRODUCTORY REPORT TO THE LEGAL COMMITTEE OF IMCO FROM THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DRAFT CONVENTION ON OFFSHORE MOBILE CRAFT

I. — At its XXXIst Conference held in Rio de Janeiro 25th - 30th September, 1977, the Comité Maritime International adopted a Draft Convention on Offshore Mobile Craft. The draft had been prepared by an International Sub-Committee under the chairmanship of Mr. Frode Ringdal, Norway. It is submitted herewith in the hope that it may form a useful basis for the contemplated work on the topic by IMCO. Together with it are also submitted the working papers of the CMI contained in CMI Documentation I/1977 including the initial Sub-Committee Report and two preliminary alternative convention drafts.

II. — Due to the rapidly expanding offshore oil exploration activity it has been felt necessary to regulate its maritime features to which no special rules apply to-day. The CMI Associations consider that such regulations are already required at the present time. They should be international and uniform in order to avoid enactment of widely differing national rules which may cause international confusion and conflict.

The extent of the offshore activity is illustrated by these figures :

At the end of 1976 there were 374 mobile drilling units in existence (excluding tenders). They were 'registered' in 23 different countries although almost two thirds, or 306 of them, were registered in seven countries. There were 46 additional drilling units on order. The seven countries having the largest number of units were : the United States (139), Panama (79), Norway (27), Liberia (19), Venezuela (16), the United Kingdom (13) and Canada (13). The other countries had less than ten units each. The drilling units were working in about 20 geographical areas comprising about 25 different countries.

2

RAPPORT D'INTRODUCTION DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL AU COMITE JURIDIQUE DE L'OMCI

PROJET DE CONVENTION CONCERNANT LES ENGINS MOBILES « OFF-SHORE »

I. — Lors de la XXXIe Conférence tenue à Rio de Janeiro du 25 au 30 septembre 1977, le Comité Maritime International a adopté un Projet de Convention concernant les engins mobiles « off-shore ». Ce projet avait été préparé par un sous-comité international présidé par M. Frode Ringdal, Norvège. Ce projet est donc soumis à l'appréciation de l'OMCI dans l'espoir qu'il lui servira de base utile pour une étude approfondie du sujet. Conjointement sont soumises les études du CMI, tirées de la Documentation du CMI 1/1977, comprenant le rapport initial du sous-comité et deux projets alternatifs préliminaires de convention.

II. — Les travaux de recherche pétrolière « off-shore » connaissant un développement de plus en plus rapide, il s'est avéré nécessaire d'en réglementer les aspects maritimes qui ne sont soumis aujourd'hui à aucune règle particulière. Les Associations du CMI considèrent qu'il est dès maintenant nécessaire d'établir de telles règles. Elles devront être internationales et uniformes afin d'éviter la promulgation de législations nationales extrêmement différentes, qui seraient cause de confusion et de conflits internationaux.

L'extension de l'activité « off-shore » s'illustre à travers les chiffres suivants :

A la fin de 1976, il existait 374 unités mobiles de forage (à l'exception des transbordeurs). Elles étaient « immatriculées » dans 23 pays différents, mais environ les deux tiers, soit 306 d'entre elles, étaient immatriculées dans sept pays. En outre, des commandes avaient été passées pour 46 unités de forage supplémentaires. Les sept pays propriétaires du plus grand nombre d'unités étaient : les Etats-Unis (139), Panama (79), la Norvège (27), le Libéria (19), le Vénézuéla (16), le Royaume-Uni (13) et le Canada (13). Les autres pays possédaient, chacun, moins de 10 unités. Les unités de forage étaient

Note : La traduction en langue française a été effectuée par les soins de l'Association Française du Droit Maritime.

The most important ones were the Gulf of Mexico (104 units), the North Sea (44), Arabian Persian Gulf (36), Venezuela (26), Brasil (21), Mediterranean area (18), West Africa (17), South-East Asia (14) and Red Sea/Gulf of Suez (12).

Of the total number of drilling units in operation 172 were jack-up rigs, 106 were semi-submersibles, 17 were submersibles and 58 were ship-shape (vessels).

The drilling units are the most important ones for the off-shore activity. But to aid them a wide variety of more than 30 different types of craft is involved, including those for pipe-laying, hoisting of equipment, accommodation, storage, construction, repair and several ancillary activites. They are structures of varying shapes and sizes and have physical features which may or may not resemble those of ships. However, all of them share with ships the ability to float and to move from one location to another. Some of them frequently move on the high seas and between different national territories. Having these characteristics the offshore craft are exposed to the same maritime hazards as are ships. They may collide and otherwise cause and suffer damage.

In many countries some or all of these craft are held to be ships and are treated legally as such. But as they frequently lack the ship shape and other ship characteristics — sometimes being self-propelled, at other times not — many states hold them not to be ships. In such case there are normally no rules governing their maritime activity.

Taking into consideration the feature of movability common to all craft, two basic aims should be fulfilled by the new regulations, i.e. obtaining international uniformity and treating craft as ships to the extent possible. The CMI Draft Convention endeavours to satisfy both requirements although with some reservations and exceptions.

III. — The CMI Conferences unanimously held it desirable to have a widest possible definition of craft including all movable structures used in offshore activities. Thus, structures held to be ships by various state parties are also included in the definition of craft contained in the draft Article 1. However, the various international conventions subsequently referred to in the Draft as well as national law in respect of state parties not being parties to the respective international conventions shall apply to craft where they do not already otherwise apply, i.e. in those instances where craft are not held to be ships.

Drilling units and other types of offshore craft are also used for regular oil production. In such case they are often structures perma-

en exploitation dans environ 20 régions géographiques englobant environ 25 pays différents. Les régions les plus importantes étaient : le Golfe du Mexique (104 unités), la mer du Nord (44), le golfe Arabe/Persique (36), le Vénézuéla (26), et Brésil (21), les eaux méditerranéennes (18), l'Afrique occidentale (17), l'Asie du sud-est (14) et la mer Rouge/golfe de Suez (12).

Sur le total des unités de forage en exploitation, 172 étaient des plates-formes du type « jack-up », 106 étaient semi-submersibles, 17 submersibles et 58 avaient l'apparence de navires.

Les unités de forage constituent l'essentiel de l'activité « off-shore ». Mais il existe, pour assister celles-ci, plus de 30 types différents d'engins tels qu'appareils de hissage, poseurs d'oléoducs, bâtiments destinés au logement, à la construction, aux réparations, au stockage et à toutes autres activités auxiliaires. Les engins sont de forme et de taille variables et ont des caractéristiques physiques semblables ou non à celles des navires. Tous, cependant, sont comme les navires, aptes à flotter et à se déplacer d'un point à un autre. Certains circulent fréquemment en haute mer et entre différents territoires nationaux. En raison de ces caractéristiques, les engins « off-shore » sont exposés aux mêmes périls maritimes que les navires. Ils peuvent entrer en collision ou bien causer ou souffrir d'autres sortes de dommages.

Dans de nombreux pays, tous les engins ou certains d'entre eux, sont considérés comme étant des navires et sont traités juridiquement comme tels. Mais comme bien souvent ils n'ont ni l'apparence, ni les caractéristiques des navires — quelque fois étant auto-propulsés et d'autres fois ne l'étant pas — de nombreux états ne les considèrent pas comme étant des navires. Dans ce cas, leur activité maritime n'est en principe soumise à aucune règle. En tenant compte du caractère de mobilité commun à tous les engins, les nouvelles réglementations devraient tendre vers deux buts principaux : obtenir une uniformité internationale et traiter, dans la mesure du possible, les engins comme des navires. Dans son projet de convention, le CMI s'efforce de satisfaire ces deux conditions avec toutefois quelques réserves et quelques exceptions.

III. — Lors de la conférence du CMI, le souhait d'établir une définition la plus large possible des engins, y compris toutes les structures mobiles utilisées dans les activités « off-shore », a été formulé à l'unanimité. Ainsi les structures qui sont considérées comme des navires par divers Etats contractants sont également incluses dans la définition des engins de l'Article I du projet. Cependant, les différentes conventions internationales auxquelles l'on se réfère ultérieurement dans le projet, de même que les différentes lois nationales en ce qui concerne les différents Etats contractants non signataires des conventions internationales respectives, s'appliqueront aux engins lorsqu'elles ne s'y appliquent pas autrement, c'est-à-dire dans les cas où les engins ne sont pas considérés comme des navires.

nently fixed into the sea-bed. Once they are on location they are not intended for being moved to other locations. Such structures are not intended for being in the definition of craft and are not to be covered by the Draft Convention. They lack the feature of movability and are really fixed objects to which national industrial legislation applies. But for such craft which are covered by the definition it shall make no difference whether or not they are actually floating or attached to the sea-bed during operations. The offshore activities included in the definition are the exploration, exploitation, processing, transport or storage of the mineral resources of the sea-bed or subsoil or in ancillary activites. Again, actual production activities are excluded, but the activities are not confined to oil. They include the search for other subsoil minerals or products such as manganese nodules resting on the sea-bed.

IV. -- The Draft Convention in Articles 2 to 7 makes applicable to offshore craft the international maritime conventions for ships where they are in force in the State Parties. In that way international unification will be obtained for craft to exactly the same extent as is the case for ships. However, considering that some of the most important countries involved in oil exploration activities are not parties to the maritime conventions it has been felt to be inadequate merely to make those conventions also applicable to craft. Four of the seven states having registered the largest number of drilling units are not maritime convention countries. They are the United States, Panama, Liberia and Venezuela. Important Continental Shelf states such as the Arab countries, some Latin American states and major African and Asian nations have equally remained non-convention states. Some countries such as Canada have rules for ships similar to those of the maritime conventions although it has not adopted the latter. In order to involve some of those important states in the unification effort the Draft Convention in Article 8 provides that, with some modifications, such non-convention states shall apply to craft the national rules which they apply to ships.

There are benefits as well as handicaps to this solution. Although the provision will not result in international unification it will at least secure some national uniformity as between ships and craft. In that way some degree of predictability and certainty is obtained regarding the rules applicable to craft in those states. The ideal solution generally, which the CMI Conference held to be impractical, would have been to spell out in a new convention all substantive maritime rules considered for craft and hope for a wide acceptance of the convention

Les unités de forage et autres types d'engins « off-shore » sont également utilisés pour la production régulière de pétrole. Dans ce cas ce sont souvent des structures fixées en permanence au fond de la mer. Une fois mises en place elles ne sont pas destinées à être déplacées. De telles structures ne sont pas incluses dans la définition des engins et ne sont pas concernées par le projet de convention. Leur aptitude en matière de mobilité étant nulle, ce sont des objets réellement fixes régis par la législation industrielle nationale. Mais pour tout engin répondant à la définition, il ne sera pas fait de différence selon qu'il soit véritablement flottant ou fixé au fond de la mer au cours des opérations. Les activités « off-shore » incluses dans la définition sont l'exploration, l'exploitation, la transformation, le transport ou le stockage des ressources minérales des fonds marins ou de leurs sous-sols ou des activités annexes. Par contre les activités purement de production sont exclues, mais les activités « off-shore » ne se limitent pas au pétrole. Elles comprennent la recherche d'autres ressources minérales du sous-sol marin, tels que les nodules de manganèse.

IV. — Les articles 2 à 7 du projet de Convention, rendent applicables aux engins off-shore les conventions maritimes internationales applicables aux navires, lorsqu'elles sont en vigueur dans les Etats contractants. On obtiendra, de cette façon, pour les engins, une unification internationale exactement de même portée que pour les navires. Cependant certains pays, les plus importants parmi ceux engagés dans les activités de recherche pétrolière, n'étant pas parties aux conventions maritimes, il a semblé insuffisant de se contenter de rendre applicable ces conventions aux engins. Quatre de sept pays où est immatriculé le plus grand nombre d'unités de forage, ne font pas partie des Etats parties aux conventions maritimes. Ce sont les Etats-Unis, Panama, le Libéria et le Vénézuela. Des états à plateau continental important comme les pays arabes, certains états d'Amérique Latine, et la majeure partie des nations africaines et asiatiques, ne sont pas non plus parties aux conventions maritimes. Certains pays, comme le Canada, possèdent une législation maritime semblable à celle des conventions maritimes quoi qu'ils n'aient pas adopté ces dernières. Afin d'associer certains de ces états importants à l'effort d'unification, l'Article 8 du projet de convention prévoit que de tels états non parties aux conventions appliqueront aux engins, avec quelques modifications, la législation nationale applicable aux navires.

Cette solution présente à la fois des avantages et des inconvénients. Quoique cette disposition n'ait pas pour résultat une unification internationale, elle assure au moins une certaine uniformité nationale en ce qui concerne navires et engins. Elle permet d'obtenir un certain degré de prévision et de certitude en ce qui concerne les règles applicables aux engins dans ces pays. D'une façon générale, la solution idéale, que la conférence du CMI a jugé irréalisable, eût été d'énumérer dans une nouvelle convention toutes les règles du droit maritime

by the states concerned. But in the process some separate rules for ships and craft could hardly have been avoided which would have created differences between craft that are held to be ships by some convention states and not by others. Furthermore, those states which are not parties to the existing maritime conventions could hardly be expected to adopt a new convention on craft making applicable the substantive rules of such conventions. The best that can be hoped for, therefore, seems to be that non-convention states are required to treat craft as ships.

There can be no problem extending *existing* national rules to craft. But many states may find it unacceptable to undertake restrictions in their future legislation by compelling them to treat ships and craft identically. They may also find that different treatment of ships and craft is desirable in some respects. These considerations have justified a second paragraph of Article 8 leaving a state party some freedom not to equalize ships and craft in future legislation. Although necessary, the solution is not entirely satisfactory. The predictability and certainty aimed at will be lost when state parties are free to amend or supplement their existing rules in the future. Had the relevant substantive rules been spelled out in the Draft Convention, the state parties would have been bound by them as long as they would remain parties to the convention. In order to secure a degree of certainty and predictability and give some real significance to Article 8, it was proposed at the CMI Conference to add a provision to the effect that in the fields covered a state party shall mandatorily apply to craft the national rules applicable to ships at the time of the new convention coming into force for that state party. These rules would not then be subject to change as regards craft. However, the proposed provision was rejected.

V. — The legal equalization of ships and craft through an international convention in certain areas is required in order to obtain uniform treatment of craft in those countries that do and those that do not hold them to be ships. For that purpose it would have been better to apply every ship rule in the areas covered equally to craft. In such case it would not be necessary to draw the borderline between the categories ship and craft.

However, that has not proved possible. In some respects, notably as regards limits of liability, oil pollution liability and maritime liens, rules for craft other than for ships have been considered necessary. As a consequence it is still of importance to maintain a clear distinction between the categories. Inasmuch as the definition of what is a ship

positif considérées souhaitables pour les engins, et espérer voir la convention largement acceptée par les états concernés. Mais dans ce cas, il eût été impossible d'éviter sur certains points des règles distinctes pour navires et engins, ce qui aurait créé des différences entre les engins considérés comme navires par certains états parties à la Convention, et pas pour d'autres. De plus, on peut difficilement s'attendre à ce que ces états, qui n'ont pas ratifié les conventions maritimes existantes, adoptent une nouvelle convention sur les engins qui appliquerait les règles formelles de ces conventions. Le mieux que l'on puisse espérer, par conséquent, semble de requérir de ces états non-signataires des conventions qu'ils appliqueront aux engins les mêmes règles qu'aux navires.

Etendre les règles nationales *existantes* aux engins ne saurait poser de problèmes. Mais de nombreux états pourraient trouver inacceptables les entraves à leur future législation que serait pour eux l'obligation de traiter engins et navires de façon identique. Il peut leur paraître également souhaitable de distinguer à divers titres engins et navires. Ces considérations ont justifié un second paragraphe dans l'article 8 qui laisse à un état contractant une certaine liberté pour différencier engins et navires dans la législation future. Quoique nécessaire, cette solution n'est pas pleinement satisfaisante, car aucune prévision ou donnée certaine ne peuvent être établies à partir du moment où chaque état contractant est libre d'amender ou compléter à l'avenir ses règles actuelles. Si les règles formelles nécessaires avaient été énumérées dans le projet de convention, les états contractants auraient été tenus de les respecter aussi longtemps qu'ils demeuraient partie à la convention. Afin d'assurer un minimum de prévision et de certitude et donner une réelle signification à l'article 8, il fut proposé à la conférence du CMI d'ajouter une disposition ayant pour effet d'obliger chaque état contractant à appliquer aux engins les règles applicables aux navires au moment où la nouvelle convention entrerait en vigueur pour cet état contractant. Ces règles ne seraient pas alors sujettes au changement en ce qui concerne les engins. Cette proposition fut malheureusement rejetée.

V. — L'uniformisation du régime juridique des navires et des engins au moyen d'une convention internationale dans certains secteurs est nécessaire pour obtenir un traitement uniforme des engins dans les pays qui les considèrent comme des navires et dans ceux qui refusent de les y assimiler. Pour cette raison il aurait été préférable d'appliquer dans les zones intéressées les mêmes règlements pour les navires que pour les engins. Ainsi aurait-il été superflu d'établir des distinctions entre les deux catégories : engins et navires. Mais cela s'est révélé impossible. Dans certains domaines, notamment en ce qui concerne les limites de responsabilité, la responsabilité en matière de pollution par hydrocarbure et les priviléges maritimes, on a jugé nécessaire d'établir pour les engins des règles différentes de celles en vigueur pour les navires. Il est par conséquent toujours important

differs widely from one country to another, the question arises which law shall decide whether a structure is a ship or a craft. There are at least three solutions. One is to provide that the convention shall apply to craft which are not ships under the law of their home state. That was proposed by the CMI Working Group in their Draft Article 2 (CMI Documentation I/1977 page 36). An objection raised against that solution is that it may give the home state an opportunity of discriminating in favour of its own craft, for instance by widening its definition of ship and applying to craft the more favourable limitation rules for ships which would not otherwise apply.

A second solution to the question is to have the convention itself govern by defining craft as different from ship with binding effect for the state parties. That was proposed by one delegation at the CMI Conference. However, the result would be that craft which are to-day held by a state party to be ships might not be so under the Draft Convention. Such a consequence may not be acceptable to some state parties.

A third solution which has been partly chosen in the Draft Convention is to leave the question open. Articles 2 - 7 provide that the various maritime conventions shall apply to such craft to which they would not otherwise apply. But they remain silent on who is to decide in the matter. The fact that Article 8 provides for non-convention states to apply certain of their rules on ships to craft can hardly be construed to bind other state parties to accept definitions used in those states. It is not an ideal solution to leave open such an important question as that of applicable law as it creates uncertainty and possible conflicts. For that reason the matter might be given further study by IMCO.

In one important respect national law has been prescribed. As regards rights in craft Article 6 provides that a structure's status as a craft shall be determined in accordance with the law of the state where title or mortgage has been registered. Other solutions in that respect might render the financing of craft difficult.

VI. — The areas covered by the Draft Convention are those of the existing maritime conventions. Although some interested parties would have preferred a more comprehensive and extensive convention, covering all operational aspects of the offshore activities including the legal problems related to oil production, it has been concluded that only the maritime matters common to ships and craft should be covered. The non-maritime legal problems connected with offshore activities include many fields of law other than maritime law and

de maintenir une distinction nette entre les catégories. Dans la mesure où la définition du navire diffère profondément d'un pays à l'autre, la question se pose de savoir quelle loi décidera si une structure entre dans la catégorie des engins ou dans celle des navires. Trois solutions au moins sont possibles. L'une consisterait à décider que la convention s'applique aux engins qui ne sont pas des navires selon la loi de leur état. Ceci fut proposé par le groupe de travail du CMI dans l'article 2 du projet (Documentation du CMI 1/1977 page 36). Mais on objecta qu'une telle solution pourrait permettre à un Etat de favoriser ses engins en élargissant, par exemple, sa définition du navire et en appliquant aux engins les règles de limitation de responsabilité des navires les plus favorables et qui autrement ne seraient pas applicables.

Une deuxième solution consisterait à laisser le soin à la convention de donner une définition des engins qui les différencie des navires et à laquelle les états contractants ne pourraient déroger. Ceci fut proposé à la conférence du CMI par l'une des délégations. Cependant, cela aurait pour résultat que des engins considérés aujourd'hui comme navires par un état contractant, risqueraient de ne pas l'être selon le projet de convention. Une telle conséquence pourrait être inacceptable pour certains états contractants.

Une troisième solution, partiellement adoptée par le projet de convention, consiste à laisser la question en suspens. Les articles 2 - 7 prévoient que les différentes conventions maritimes s'appliqueront à ceux des engins auxquels elles ne s'appliqueraient pas autrement. Mais la question de savoir qui déciderait en la matière demeure sans réponse. Le fait que l'article 8 prévoit que les Etats non partie à la convention devront appliquer aux engins certaines des règles auxquelles sont soumis les navires, dans leur droit national, peut difficilement être interprété comme une obligation pour les Etats contractants d'accepter les définitions de ces états. Laisser sans réponse une question aussi importante que celle de la loi applicable est loin d'être une solution idéale, car elle crée l'incertitude et risque d'être source de conflits. Pour cette raison, il semble que le sujet devra faire l'objet d'une étude ultérieure de la part de l'OMCI.

L'application de la loi nationale a été prévue dans un cas important. En effet, en ce qui concerne les droits sur les engins, l'article 6 décide que le statut légal d'une structure considérée comme engin sera défini par la loi de l'Etat où le titre ou l'hypothèque a été enregistré. Toute autre solution dans ce cas risquerait de rendre difficile le financement des engins.

VI. — Les domaines couverts par le projet de convention sont ceux des conventions maritimes existantes. Quoique certains états contractants eussent préféré une convention plus complète et plus étendue, couvrant tous les aspects opérationnels des activités « off-shore », y compris les problèmes légaux portant sur la production du pétrole, il a été décidé que seuls les problèmes maritimes communs

are held not to be within the natural scope of the CMI and the IMCO work. They are better dealt with in other international conventions.

For the reason mentioned, the Draft Convention in Article 12 expressly excludes its application to concessionaires, licensees or other holders of rights with respect to mineral resources. The rights and obligations affecting such parties are to a large extent different in nature from those affecting the craft owner and they are also basically under the jurisdiction of the Continental Shelf states.

VII. — Some modification in the rules relating to ships have been proposed in respect of craft. The most controversial one relates to the limitation of liability. Several CMI delegations have felt that the limits of liability resulting from the various limitation conventions are too low for some of the very expensive craft, notably the drilling units. They have argued that there should be a reasonable ratio between the limits and the value and earning capacities of the craft having regard also to the extent of insurance available to the craft owner. Other delegations have been in favour of retaining the limits applicable to ships on the ground that there is no compelling reason to have different limits. They have pointed out that it would be unfortunate to treat differently a drilling ship and a drilling platform of about the same drilling capacity. They also argue that the slow-moving platforms have a lesser damage-causing capacity than do ships.

The problem is one that particularly concerns the drilling platforms and similar structures. They are not only large and expensive, but also of a shape that may be difficult to measure for tonnage under the rules of the Measurement Conventions. In consequence, a fixed tonnage on platforms for limitation purposes has been provided for in Article 9, it being understood that such tonnage shall be substantially higher than that which would result from the ordinary measurement. However, no specific figure has been proposed.

It has been argued by some that the term « platform » is imprecise and ambiguous and by others that there are also very small platforms to which a high standard tonnage assessment would be unsuitable. Although it appears that the word drilling platform is frequently used by those parties concerned (and also in the 1976 Limitation Convention, see Article 15 No 5), another descriptive term might well be substituted for it. Suggestions have also been made that the craft subject to the fixed tonnage criterion should be structures having a defined minimum length and breadth. IMCO may wish to give the question further consideration.

aux navires et aux engins seraient traités. Les problèmes juridiques non-maritimes liés aux activités « off-shore » concernent de nombreux domaines juridiques autres que le droit maritime et ne sont pas considérés comme entrant dans la compétence du CMI et dans l'étude de l'OMCI. Ces problèmes sont à traiter par d'autres conventions internationales.

Pour cette raison, l'article 12 du projet de convention exclut les concessionnaires, possesseurs de licence et autres détenteurs de droits sur des ressources minérales. Leurs droits et leurs obligations sont d'une nature très différente de celle des propriétaires d'engins; de plus, par leurs fondements mêmes ils sont sous la juridiction des états du plateau continental.

VII. — Certaines modifications des règles régissant les navires ont été proposées pour les engins. La plus controversée fut celle concernant la limitation de responsabilité. Plusieurs délégations du CMI ont estimé que les limites de responsabilité résultant des différentes dispositions des conventions traitant de la limitation de responsabilité méritent d'être relevées en ce qui concerne certains engins très coûteux, notamment les unités de forage. Selon leurs arguments, une proportion raisonnable devrait être établie entre le niveau de responsabilité et la valeur et la productivité financière des engins. Elle devrait tenir compte également de la couverture d'assurance dont dispose le propriétaire de l'engin. D'autres délégations souhaitaient conserver les limitations de responsabilité applicables aux navires, en se fondant sur le fait qu'il n'existe pas de raison sérieuse d'avoir un régime différent. Elles ont fait remarquer qu'il serait regrettable de traiter différemment un navire de forage et une plate-forme de forage de capacité de forage identique. Elles ont également soutenu que l'étendue des dommages susceptibles d'être causés par les plates-formes se déplaçant à vitesse réduite était inférieure à celle des navires.

Ce problème concerne particulièrement les plates-formes de forage et les structures similaires. Ces unités coûteuses de grand volume ont de plus une forme qui risque d'être difficile à évaluer en tonnage selon les règles des conventions sur le jaugeage. Par conséquent, il a été décidé dans l'article 9 de fixer un tonnage déterminé pour les plates-formes, pour les questions de limitation de responsabilité, ce tonnage étant calculé de façon à être plus élevé qu'il ne le serait selon le système de mesure ordinaire. Cependant, aucun chiffre spécifique n'a été proposé.

Certains ont soutenu que le terme de « plate-forme » est imprécis et ambigu, et d'autres qu'il existe également de très petites plates-formes auxquelles on ne saurait appliquer le taux pratiqué pour les forts tonnages. Bien que le terme de plate-forme de forage semble utilisé par les intéressés (de même que dans la Convention de Limitation, article 15 n° 5), il serait peut-être préférable de lui substituer un autre terme descriptif. Il fut également suggéré que les engins pour lesquels

VIII. — At the CMI Conference there was some discussion on whether or not the Draft Convention should include provisions on liability for oil pollution and, if so, to what extent. It was concluded that such provisions would be useful and that the rules laid down in existing international conventions such as the 1969 Convention would be suitable, particularly the provisions on liability without fault and on the limits of liability. The oil pollution provisions are contained in Article 7. A majority of the CMI Associations wanted to extend the scope of application of the 1969 Convention to the escape or discharge of any oil contained in craft, whereas a minority wanted to limit the application to persistent oil carried as cargo in the same manner as stipulated in the convention. However, it was the general consensus that the Draft Convention should not cover liability for blow-out damage as it is of such a nature and magnitude that it requires special treatment in national law and other conventions.

Liability for blow-out damage is primarily the concern of the concessionaire or licensee for the exploration or exploitation of oil resources. But it may also be incurred by a craft owner, for instance as a result of collision between a craft and a drilling unit or of fault otherwise committed by his employees. In order to facilitate the financing of craft by way of suitable mortgages it was concluded that there ought to be no maritime lien in respect of blow-out damage or any pollution damage other than that provided for in the Draft Convention. A provision to that effect has been included in Article 10.

IX. — Some miscellaneous comments should be added.

In II above reference has been made to the registration of drilling units in 23 countries. However, in many of them the registration has been for various purposes other than for title or rights, such as registration for inspection and certification. For that reason it has been deemed necessary in Article 6 to make specific reference to the registration for ownership and other rights.

In Article 2 concerning collisions reference has been made to the 1952 International Convention on Civil Jurisdiction in collision cases. At the Rio Conference the CMI adopted a new draft convention on those and related matters which is also being submitted to IMCO for consideration. However, that draft makes no reference to craft and it seems natural that IMCO may want either to include the reference to a replacement for the 1952 Convention in Article 2 or to include craft in the new collision jurisdiction convention.

on utiliserait le critère du tonnage fixé devraient être des structures de longueur et largeur minimum définies. Il est possible que l'OMCI envisage de reconsidérer ultérieurement la question.

VIII. — Pendant la conférence du CMI, on a également débattu la question de savoir si le projet de convention devait inclure des dispositions sur la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures et, dans l'affirmative, dans quelle mesure. La conclusion fut que de telles dispositions seraient utiles, et que les règles fixées par les conventions internationales existantes, telle que la Convention de 1969, seraient appropriées, particulièrement les dispositions sur la responsabilité sans faute et sur les limites de la responsabilité. Les dispositions sur la responsabilité pour pollution par hydrocarbures se trouvent dans l'article 7. Les associations du CMI souhaitaient en majorité étendre le champ d'application de la Convention de 1969 aux fuites et déversements de tous hydrocarbures contenus dans les engins, tandis qu'une minorité désirait en limiter l'application aux hydrocarbures persistants transportés en tant que cargaison, comme cela est prévu dans la Convention. Il fut toutefois décidé à l'unanimité que le projet de convention ne couvrirait pas la responsabilité pour dommages par explosion qui, de par leur nature et leur importance, nécessitent d'être traités à part par les lois nationales et par d'autres conventions.

La responsabilité pour dommages par explosion incombe en premier au concessionnaire, ou titulaire d'une licence de forage ou d'exploitation de ressources pétrolières. Mais elle peut également être supportée par le propriétaire de l'engin, par exemple en cas de collision entre un engin et une unité de forage, ou de tout autre faute commise par ses employés. En vue de faciliter le financement des engins au moyen d'hypothèques appropriées, il fut décidé qu'il ne devrait pas y avoir de privilège maritime en ce qui concerne les dommages par explosion ou les dommages par pollution autre que celui visé dans le projet de convention. Une disposition a été incluse à cet effet dans l'article 10.

IX. — Il convient d'ajouter divers commentaires.

Il a été fait mention au II de l'enregistrement d'unités de forage dans 23 pays. Toutefois dans bon nombre de ces pays, les engins ont été immatriculés pour de toutes autres raisons que l'établissement de titres et de droits, par exemple à des fins d'inspection et de délivrance de certificats. C'est la raison pour laquelle il a paru nécessaire de faire spécifiquement référence à l'article 6 à une immatriculation servant à établir la propriété et à reconnaître d'autres droits.

Dans l'article 2 concernant les abordages il a été fait mention de la Convention internationale de 1952 sur la compétence civile en matière d'abordage. A la Conférence de Rio, le CMI a adopté un nouveau projet de convention traitant de ce sujet; il est également soumis à l'étude de l'OMCI. Cependant, ce projet ne contient pas de référence spécifique aux engins et il semble naturel que l'OMCI

X. — The provisions and problems described herein are the main ones considered by the CMI Conference. It is realized, however, that the various issues are complex and require thorough deliberation as they border on legal virgin territory. Nevertheless, the Draft Convention should provide the necessary basis for further work to be undertaken by IMCO.

20th October, 1977

Frode Ringdal
Sub-Committee Chairman

puisse désirer inclure cette référence dans l'article 2, en remplacement de la Convention de 1952, ou inclure les engins dans la nouvelle convention traitant de la compétence en matière d'abordage.

X. — Les dispositions et les problèmes exposés ci-dessus sont les principaux ayant fait l'objet d'une étude au cours de la Conférence de CMI. Chacun est toutefois conscient que les différentes questions sont complexes et nécessitent une délibération approfondie car elles touchent un domaine juridique encore vierge. Néanmoins, le projet de convention devrait fournir les bases nécessaires à une étude ultérieure de l'OMCI.

Le 20 octobre 1977,

Frode Ringdal
Président du Sous-Comité

3

OFFICERS BUREAU

President - *Président* : Francesco BERLINGIERI

Honorary Vice-President : Kaj. PINEUS
Vice-Président d'Honneur :

Vice-Presidents : Arthur M. BOAL

Vice-Présidents : William BIRCH REYNARDSON
Andrei K. JOUDRO
Walter MÜLLER
Nagendra SINGH
Takeo SUZUKI
Jean WAROT

Members of the Executive Council :

Membres du Conseil Exécutif : Nicholas J. HEALY
Stuart HYNDMAN
Alex REIN
Hans Georg RÖHREKE
J.C. SCHULTSZ

Secretary General Administrative and Treasurer :

Secrétaire Général Administratif et Trésorier :
Henri VOET

Chief Administrative Officer :

Conseiller Administratif Principal :
Firme Henry VOET-GENICOT

4

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*

Président : Dr. José Domingo RAY.

Vice-Presidents : Dr. Antonio R. MATHÉ; Dr. Alberto DODERO.

Secretary : Dr. Emilia Martha KROM.

Pro-Secretary : Dr. Alberto Carlos CAPPAGLI.

Treasurer : Mr. Julio A. CARCASSON.

Pro-Treasurer : Mr. Guillermo D'OSUALDO.

Members :

Dr. Jorge BENGOLEA ZAPATA,
Dr. Eduardo BASUALDO MOINE,
Dr. Carlos GARCIA TERÁN,
Dr. Aurelio GONZALEZ CLIMENT,
Dr. José M. PALACIOS HARDY.

Membership : 100 (plus adherents).

AUSTRALIA

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF AUSTRALIA
AND NEW ZEALAND

G.P.O. Box 140A, Melbourne Victoria 3001

Established 1977

Officers :

President : Mr. P.G. WILLIS.

Treasurer : Mr. R. DESMOND.

Secretary : Mr. A. WILLEE

Assistant-Secretary : Mr. I. DIXON.

Members : 156.

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 BUISERET, 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 Anwerpen.

Secrétaire général : Mr. Léo 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, Meir 48, B-2000 Antwerpen.

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

BRASIL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARITIMO

(Brazilian Maritime Law Association)

Avenida Erasmo Braga 115
Palácio da Justica, Sala 205, Corredor C, Rio de Janeiro 20.000

Established : 1961

Officers

President : Mr. José Cândido SAMPAIO, 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 Committee 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, Member of the Council of the Brazilian Bar Association, Rua Assembléia, 93/c, 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, 194/8º, Rio de Janeiro.

First Secretary : Mr. Manoel MOREIRA BARROS E SILVA, Attorney and Legal Adviser at Superintendence of Merchant Marine (SUNAMAM), Lawyer in Rio de Janeiro, Delegate to UNCTAD 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 Corp.
Mr. Marin SLAVCHESV, 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, Hasche-Albrecht-Fischer, Cremon 3, 2000 Hamburg 11.

Members : Dr. Hans Joachim ENGE, Lampe & Schierenbeek, 5-6 Herrlichkeit, 2800 Bremen 1.
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 Versicherung-A.G., 12 Alter Wall, 2000 Hamburg 36.
Dr. Hans Georg RÖHREKE, Attorney-at-Law, Dr. Esche, Schümann & Partner, 17 Ballindamm, 2000 Hamburg 1.

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 : 322

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 : Mr. D.L.D. BEARD, Q.C., Du Vernet, Carruthers, Toronto, Ontario; Mr. Raynold LANGLOIS, Langlois, Drouin & Laflamme, 126 St. Pierre Street, Quebec, 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; 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 Congill Bldg, Kent Street, Ottawa, Ontario.

Mr. A. Stuart HYNDMAN, Q.C., McMaster, Minnion, Batch, Cordeau, Hyndman & 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. prokurst Leif ARNESEN, Rederiet A.P. Møller, Kongens Nytorv, 1050 København K.

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

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

Hr. advokat Hendrik CHRISTRUP, Amaliegade 37, 1256 København K.

Hr. direktør Jens DEGERBØLL, Danmarks Rederiforening, Amaliegade 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 København K.

Hr. professor dr. jur. Bernhard GOMARD, Hyldegaards Tvaervej 10A, 2920 Charlottenlund.

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. advokat Bent NIELSEN, Frederiksgade 17, 1265 København K.
Hr. generalsekretær E. Sejer PETERSEN, Børsen, 1217 København K.
Hr. fuldmaegtig, cand. jur. Knud PONTOPPIDAN, Danmarks Rederiforening, Amalielade 33, 1256 København K.
Hr. fuldmaegtig U. Lind RASMUSSEN, Danmarks Rederiforening, Amalielade 33, 1256 København K.
Hr. advokat A. REVENTLOW MOURIER, Rederiaktieselskabet, Dannebroge, Rungsted Strandvej 113, 2960 Rungsted Kyst.
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, Annae plads 30, 1250 København K.
Hr. højesteretssagfører Erik STRØJER, Amalielade 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. Sc. jur. Ralf RICHTER, Doezent für Wirtschafts- und Seerecht an der Wilhelm-Pieck Universität, Rostock.

Vice-Presidents : Dr. Erhard RHIELE, Minister of Transport of the DDR, Berlin; Prof. Dr. Gerhard REINTANZ, University of Halle; Wolfgang KAHLERT, Directory of Shipping, Rostock.

Other members representing Managing Committee :

Dr. Werner BUNGE,
Dr. Friedrich ELCHLEPP,
Mrs. Edda LUCK,
Dr. Max CESAU,
Dr. Peter REICHENBACH,
Dr. Albert RUPPRECHT,
Prof. Dr. Heinz STROHBACH,
Mr. TAMM,
Dr. Norbert TROTZ

Secretary : Dr. Rudi FRENZEL

Individual members : 129

Corporative members : 33

ESPAGNE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARITIMO

(Association Espagnole de Droit Maritime)

Calle Montera 48, 6º, Madrid-14

Consejo Directivo

(después de la Junta General Ordinaria celebrada el 28 de Junio de 1977)

Presidente: Don Fernando SANCHEZ CALERO, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Madrid.

Vicepresidentes: Don Ignacio BERTRAND Y BERTRAND, Abogado, Gijón. 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.

Secretario General: Don Juan PASCUAL SANAHUJA, Abogado, Presidente de la Asociación Española de Liquidadores de Averías, Madrid.

Tesorero: Don Pedro LAMET OROZCO, Presidente Honorario de la Asociación Española de Liquidadores de Averías, Presidente Director General del Comisariado Español Marítimo S.A., Madrid.

Vocales:

Don Pelegrín BENITO SERRES, Abogado, Secretario General del Consejo de Estado.

Don José Manuel GUTIERREZ de la CAMARA, Coronel Auditor de la Armada, Asesor Jurídico de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Don Ramon CHAPA GARCIA-OGARA, Abogado, Director de la Asociación de Navieros Españoles (Anave).

Don Raúl GONZALEZ HEVIA, Abogado, Liquidador de Averías.

Don Rafael LATORRE VEGA, Vicepresidente de la Asociación Española de Liquidadores de Averías.

Don Juan Ma. GOMEZ Y ALONSO de CELADA, Abogado y Economista, Secretario General y del Consejo de Naviera Vizcaina S.A., Bilbao.

Don Santiago HERNANDEZ YZAL, Doctor en Derecho, Capitán de la Marina Mercante, Barcelona.

Don Joaquín HEVIA GARCIA, Abogado, Asesor Jurídico de la Asociación de Navieros Españoles (Anave) y Secretario de la Asociación Española de Liquidadores de Averías, Madrid.

Don Manuel LIBRERO GRANADOS, Abogado, Liquidador de Averías, Madrid.

Don Manuel OLIVENCIA RUIZ, Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla.

Don Miguel de PARAMO CANOVAS, Ministro Togado de la Armada, Magistrado del Tribunal Supremo.

Don José Ramon de AYMERICH Y FUSTER, Delegado de Gobierno en la Compañía Trasmediterránea.

Don José María RUIZ BRAVO, Abogado, Liquidador de Averías, Bilbao.

Don José Luis GOÑI ETCHEVERS, Abogado.

Don Francisco M. SANCHEZ GAMBORINO, Abogado, Consejero de « Transfrigoroute-Europe », Madrid.

Don José Luis de AZCARRAGA Y BUSTAMENTE, Coronel Auditor de la Armada, Catedrático de Derecho Internacional.

Don Emilio María BOIX SELVA, Abogado, Secretario del Comité Regional de Barcelona.

Don Juan Bautista MONFORT BELENGUER, Presidente del Comité Regional de Valencia.

Don Gabriel JULIA ANDREU, Presidente del Comité Regional de Barcelona.

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

Vice-President : Mr. Esko HOPPU, Professor of Law, Rajametsäntie 19F, 00620 Helsinki-62.

Secretary : Mr. Mats LASSENIUS, Lawyer, Finland Steamship Co., (EFFOA) Ltd., P.O. Box 290, 00131 Helsinki-13.

Members :

Mr. Henrik LANGENSKIÖLD, Advocate, C/o Serlachius & Ryti, Skarpskyttagatan 8A, 00150 Helsinki-15.

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

Mr. Heikki MUTTILAINEN, Government Secretary, Ministry of Trade, Aleksanterinkatu 10, 00100 Helsinki-10.

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

Mr. Bjarne OLOFSSON, Lawyer Alands Omsesidiga Försäkringsbolag, Ekonomiegatan 1, 22100 Mariehamn.

Mr. Olöf RISKA, Professor of Law, Average Adjuster, Parkgatan 7bA8, 00140 Helsinki-14.

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

Mr. Leif SEVON, Councillor of Legislation, Kavalliv, 25, 02700 Grankulla.

Membership : Private persons : 54; Firms : 22.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris

Adresser toutes communications à 20, rue Vivienne, 75082 Paris Cedex 02

Année de fondation : 1897

Comité de Direction

Président : M. René RODIERE, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Économiques 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, 6, rue des Tournelles, 78000 Versailles.

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.

Vice-Présidents : M. Gérard TANTIN, Sous-Directeur à la Compagnie Générale Maritime, Cedex 18, 92085 Paris La Défense.
M. André PIERRON, Secrétaire Général du Comité des Assureurs Maritimes de Bordeaux, Bourse Maritime, Place Lafné, 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. Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour d'Appel, 38, rue Scheffer, 75016 Paris.
Secrétaire 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, 20, rue Vivienne, 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, Cemin des Portails, 13510 Eguilles
M. Louis BRUNET, Courtier Juré d'Assurances, 75, rue de Richelieu, 75002 Paris.
M. Jean-Claude BUHLER, Directeur des Transport 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, Directeur Général de l'Association Française de l'Assurance Transport, 20, rue Vivienne, 75082 Paris, Cedex 02.
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, 20, rue Vivienne, 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.
Sir Michael KERR, The Hon. Mr Justice Kerr, 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.

GRECE

HELLINIKI ENOSSIS NAFTIKOU DIKAIOU

(Association Hellénique de Droit Maritime)

3, Rue Vissarionos, Athènes

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, Athènes.

Vice-Présidents : M. Nicolaos DELOUKAS, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université d'Athènes, 20, rue Massalias, Athènes.

M. Kyriakos ARVANITIS, Avocat, Président du Barreau du Pirée, 3, Akti Miaouli, Le Pirée.

Secrétaire Général : M. Panayotis SOTIROPOULOS, Docteur en Droit, Avocat, 34, rue Didotou, Athènes.

Secrétaire Général Adjoint : M. Xenophon ANTONIADIS, Licencié en Droit, Anct. Directeur du Ministère de la Marine Marchande, 180, rue Aristotelous, Athènes.

Secrétaire : M. Antonios ANTAPASIS, Docteur en Droit, Avocat, 19, rue Skouzé, Le Pirée.

Trésorier : M. Apostolos DEPASTAS, Licencié de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales et Economiques, Diplômé de l'Université de Michigan, 1, rue Polytechniou, Athènes.

Nombre de membres : 83.

INDIA

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF INDIA

6 Akbar Road, New Delhi-11

Established : 1960

Officers

Président : Dr. Nagendra SINGH, M.A. LL. D. (Cantab); D.Sc. (Law, Moscow); D.C.L. (Delhi); M.A. B.Litt., LLD. (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; Member, 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

International Court of Justice (1976); 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.

28 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 Trachta (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 and Power; Messrs. McCann Fitzgerald Roche & Dudley.

15 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 : (A désigner - to be elected).

Vice-Présidents : M. 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 Casaleotto 483 - 00151 Roma.

Secrétaire Général : Mme Camilla PASANISI-DAGNA, Avocat, Via Santa Teresa 35 (Palazzo « Le Assicurazioni d'Italia », Roma.

Conseillers : M. Raffaele ALBANO, Professeur, Via Michelini 91, 00100 Roma.
M. Sergio M. CARBONE, Professeur, Via Cairoli 16, Genova.

M. Sergio DORFLESS, Avocat, Via Coronco 4, 34133 Trieste.

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

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

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

M. Enrico TONELLI, Directeur de l'Associazione Nazionale Impresse 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. Hisao FUKUDA, Consultant Mitsui-OSK Lines, c/o Mitsui-OSK Lines,
5-3-3, Akasaka, Minato-ku, Tokyo.
Mr. Tadayasu KODAMA, Consultant of Nippon Yusen Kaiha, c/o N.Y.K.,
1-4-28, Mita, Minato-Ku, Tokyo.
Mr. Tsuneo OHTORI, Professor at The University of Tokyo, 20-2-304,
Hongo 4, Bunkyo-Ku, Tokyo.
Mr. Takeo HORI, President of Yamashita-Shinnihon Steamship Co., Ltd., c/o
Y.S. Line, 1-1-1, Hitotsubashi, Chiyoda-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 Transport 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. L.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-1011.
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 SJØRETTS-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.

Miss Karin M. BRUZELIUS, Head of Section, Lovavdelingen, Justisdepartementet, Oslo Dep.

Mr. Thor FALKANGER, Professor, University of Oslo, Karl Johansgt. 47, 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. Stangsqt. 22, Oslo-2.

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

Membership : Company Members : 92; Personal Members : 375.

PERU

ASOCIACIÓN PERUANA DE DERECHO MARITIMO

(Peruvian Maritime Law Association)

Av. Tacna No. 543-124, Lima 1

Established : 1977

Executive Council

President : Dr. José Maria PAGADOR PUENTE.

Vice-President : Dr. Manuel QUIROGA CARMONA.

Secretary General : Dr. Percy URDAY BERENGUEL.

Treasurer : Dr. Frederick David KORSWAGEN EDERY.

Executive Director : Dr. Ricardo VIGIL TOLEDO.

POLOGNE

POLSKIE STOWARZYSZENIE PRAWA MORSKIEGO

(Association Polonaise de Droit Maritime)

ul. Smoluchowskiego 1/3, 80-214 Gdańsk

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

Année de fondation : 1957

Comité de direction

Président : (vacant).

Vice-Président : Mr. Stanislaw SUCHORZEWSKI, Avocat, Conseiller Juridique des Polish Ocean Lines, Gdynia.

Secrétaire général : Mr. Marian AUGUSTYNIAK, Conseiller Juridique de Centromor,Gdansk.

Secrétaire général adjoint : Mr. Janusz GASTOROWSKI, 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 Company, à Szczecin.*

Nombre de membres : 92.

PORTUGAL

COMISSÃO DE DIREITO MARTIMO INTERNACIONAL

(COMITE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL)

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

Année de fondation : 1924

Comité de direction

Président : Dr. Eduardo Bogarim Ribeiro CORRÉA GUEDES, Anct. Juge Conseiller 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 l'Education et de l'Investigation Scientifique, 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.

(Représentant de l'Etat-major de la Marine, Lisbonne).

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

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

Mr. ALBANO PINHO, représentant de l'Institut National des Assureurs, Lisbonne.

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

(*) Dr. ARMANDO HENRIQUES, Lisbonne.

(*) Dr. Fernando Olava CORREIA de AZEVEDO, Professeur Universitaire et Avocat, Lisbonne.

(*) Capitaine de frégate R.A. Eduardo Henrique SERRA BRANDÃO, Lisbonne.

(*) 1^o ten. du Génie Maritime R.A. João FARRAJOTA ROCETA, Lisbonne.

Secrétaire : Feliciana Correia Rodrigues HOMEM SANTOS, Lisbonne.

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

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. Albangraben 8, 4051 Basel.

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

Nombre de membres : 30.

SWEDEN

SVENSK FÖRENING FÖR INTERNATIONELL SJÖRÄTT

(Swedish Association of International Maritime Law)

1, Wahrendorffsgatan, S-111147, 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-111147 Stockholm.

Members : Mr. Torsten ANDERSSON, Director, Svenska Petroleuminstitutet, Sveavägen 21, S-11134 Stockholm.
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, Göteborgs 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, Lützengatan 5A, S-11523 Stockholm.
Mr. Per-Erik HEDBORG, Managing Director of the Swedish Steamship Owner's Insurance Association, Box 4094, S-40040 Göteborg 4.
Mr. Rainer HORNBORG, President of Board (Managing Director) of AB Indemnitas, Director Hansakoncernen, Fleminggatan 18, S-10616 Stockholm.
Mr. Niklas KJHLBOM, 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.

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 expired 1977 : Kenneth H. Volk of New York N.Y.; E.D. Vickery of Houston, Texas; Graydon S. Staring of San Francisco Cal.; Joseph A. Murphy of St. Louis, Missouri.

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 : 2,476.

U.R.S.S.

ASSOCIATION SOVIÉTIQUE DE DROIT MARITIME 6, B. Koptievsky 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.

VENEZUELA

COMITÉ MARITIMO VENEZOLANO (Venezuelian Maritime Law Association)

Edif. Kiram, Piso 7, Of. 713
Av. Urdaneta, Ibaras a Pelota, Caracas 101.

Año de fundación : 1977

Junta directiva

Presidente : Dr. Luis COVA ARRIA.

Vice-Presidente : Dr. Nelson SOCORRO CALDERAS.

Secretario General : Dr. Konrad FIRGAU YANES.

Vocal-Tesorero : Dr. Enrique GONZALEZ.

Vocal : Dr. Lubin CHACON.

Suplentes : Dr. Isidro MORALES PAUL; Dr. Victor PULIDO MENDEZ;
Dr. Siebel GIRON; Dr. Raul RAMIREZ; Dr. Tilio ALVAREZ LEDO.

Socios : 76.

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, Opaticka 18, 41000 Zagreb.

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

M. Vojislav BORCIC, Conseil juridique du Jadroagent, Direction, Slogin kula bb, 51000 Rijeka.

Trésorier : Mme Nevia ROVTAR, Administrateur auprès de la Jugolinija, Zrtava fasizma 10/V, 51000 Rijeka.

Nombre de membres : Institutions et entreprises : 32; Membres à titre individuel : 120.

5

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-chrome, 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 Höyestereitsadvokatene, Ø Thommessen, R. Karlsend, Jens P. Heyerdahl jr. and Per Brunsvig, Tollbogt, 27, Oslo, Norway.

Claude BUISERET

Avocat, Président de l'Association Belge de Droit Maritime, Professeur à l'Université Libre de Bruxelles, Louisalastraat 32, B-2000 Antwerpen, Belgique.

Max CAILLÉ

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

Pedro CALMON Filho

Lawyer, Professor of Commercial and Admiralty Law of the Law School of the Federal University of Rio de Janeiro, Secretary-General of the Brazilian Maritime Law Association, Av. Franklin Roosevelt 194/8, Rio de Janeiro, Brasil.

João Vicente CAMPOS

Lawyer, 1st Vice-President of the Brazilian Maritime Law Association, Rua Debret 79, Rio de Janeiro, Brasil.

John A. CANTELLO

Lawyer and average adjuster, Osborne & Lange Ltd., Honorary Treasurer of the Canadian Maritime Law Association, 759 Victoria Square, Montreal Que H2Y 2K5, Canada.

J. Edwin CAREY

Former President of the Maritime Law Association of the United States, Advocate, Senior Partner, Hill, Rivkins, Loesberg & O'Brien, 72 Wall Street, New York, N.Y. 10005, 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

Counsellor, 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, Flat Haeswijk, Pres. Kennedylaan 71, Oegstgeest, Nederland.

Stenio Duguet COELHO

Lawyer, Treasurer of the Brazilian Maritime Law Association, Rua Laranjeiras 328, Rio de Janeiro, Brasil.

Wilson Vieira COELHO

Lawyer, Rua Corceix 23, Rio de Janeiro, Brasil.

Ilija COLOVIC

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

Eugenio CORNEJO

President, Asociacion Chilena de Derecho Maritimo, Urriola 142, Oficina 212, Casilla 75, Valparaiso, Chile.

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.

Carlos da ROCHA GUIMARÃES

Lawyer, 2nd Vice-President of the Brazilian Maritime Law Association, Member of the Council of the Brazilian Bar Association, Rua Assembléia 93/Salas 1203-4, Rio de Janeiro, Brasil.

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, 20, rue Massalias, Athènes, Grèce.

Robert DE SMET

Avocat à la Cour d'Appel, Professeur à l'Université de Louvain, 15,
Chaussée de Boitsfort, bte 109, 1050 Bruxelles, Belgique.

Otto DETTMERS

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

Jorge Augusto de VASCONCELLOS

Lawyer, Attorney of the Brazilian Merchant Marine Superintendency, Rua
Mexico 90, Rio de Janeiro, Brasil.

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, Bi-
shopsgate, 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 cesta 34,
41000 Zagreb, Yougoslavie.

Vito Dante FLORE

Anct. Directeur Général de la Flotte Marchande, Ministère de la Marine
Marchande, Via Alfredo Casella, 4, 00199 Roma, 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, Istanbul, Turkey.

Bernhard GOMARD

Professor, Dr. Jur., Hyldegards Tvaervej 10a, 2920 Charlottenlund, Denmark.

José L. GOÑI

Lawyer, Serrano 91, 4º, Madrid 6, 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 Skibredforening, Kristinelundveien, 22, Oslo 2, Norway.

Nils GRENANDER

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

Kurt GRÖNFORS

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

Etienne GUTT

Avocat, Professeur à l'Université de Bruxelles, c/o Simont, Gutt & Simont, avenue de Messidor 206, Bte 14, 1180 Bruxelles, 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

Hasche, Albrecht, Fischer, Vice-President, Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany, Cremon 3, 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-
dam-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, Yougo-
slavie.

Axel KAUFMANN

Barrister, Treasurer and Secretary of the Danish Maritime Law Association,
Skou bogade, 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, 162 Tokyo, Japan.

Bernd KRÖGER

Managing Director of the German Shipowners' Association, 6, Esplanade,
2000 Hamburg 36, B.R. Deutschland.

Pierre LATRON

Conseiller Juridique du Comité Central des Assurances Maritimes de France,
Trésorier de l'Association Française du Droit Maritime, 20, rue Vivienne,
75082 Paris Cedex 02, France.

Antonio LEFEBVRE d'ovidio

Avocat, Professeur à l'Université de Rome, Via de Nuoto, 11 (Due Pini),
00194 Rome, Italie.

Mlle Claire LEGENDRE

Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 20, rue Vivienne,
75082 Paris Cedex 02, France.

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.

Antonio Ramon MATHÉ

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

Stanislaw MATYSIK

Professeur, Polskie Stowarzyszenie Prawa, Morskiego c/o Rectorat Wyższej Szkoły Ekonomicznej, 101, Szerwoney, 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.

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.

Manoel MOREIRA de BARROS e SILVA

Lawyer, Attorney of the Brazilian Merchant Marine Superintendency, 1st Secretary of the Brazilian Maritime Law Association, Rua Dias da Rocha 12, Apt. 701-Copacabana C-07, Rio de Janeiro 20000, Brasil.

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, Wahrenderffsgatan, S-11147, 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 Santa Teresa, 35, Palazzo « Le Assicurazioni d'Italia », Roma, Italie.

Juan PASCUAL SANAHUJA

Avocat, Président de l'Association Espagnole de Dispacheurs, Trésorier de l'Association Internationale de Dispacheurs Européens, Secrétaire général de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Calle Montera 48/6º, Madrid 14, Espagne.

Jean S. PERRAKIS

Advocate, The Supreme Court of Greece, Vasilissis Sofias 120, 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 Dispacheurs Européens, Honorary Vice-President of the C.M.I. 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 Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, Président d'honneur de l'Association Française du Droit Maritime, 6, rue des Tournelles, 78000 Versailles, France.

Annar POULSSON

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

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.

Armando REDIG de CAMPOS

Lawyer, 3rd Vice-President of the Brazilian Maritime Law Association, Av. Almte. Barroso 91/8º, Sala 815, Rio de Janeiro, Brazil.

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.

Roger ROLAND

Avocat, Chargé de cours de droit maritime et des transports, ainsi que d'assurances maritimes, à la Faculté de Droit de l'Université d'Anvers, Directeur et rédacteur de la revue de la Jurisprudence du Port d'Anvers, Antoon van Dijckstraat 2, bus 5, B-2000 Antwerpen, Belgique.

Sjoerd ROYER

Judge of the Supreme Court of the Netherlands, Pederserf 246, 2586 KH, 's Gravenhage, 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 Epañola de Derecho Marítimo, 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.

Walter de SA LEITAO

Lawyer « Petrobras », Av. Chile 65/1777, Rio de Janeiro, Brasil.

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 internationale 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.

Jan C. SCHULTSZ

Professor of Commercial Law and Private International Law, University of Rotterdam, President of the Netherlands Maritime and Transport Law Association, Editor « Schip en Schade », Pieter de Hoochstraat 42, Amsterdam Z., Nederland.

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. SÖRENSEN

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-Azuba, Minato-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, 6, avenue de Messine, 75008 Paris, France.

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 Q.C.
Professor, 112 Cornwall Avenue, Montreal H3P 1M8 P.Q.. 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.

Lionel TRICOT
Avocat, Vice-Président de l'Association Belge de Droit Maritime, Professeur
Extraordinaire à la Katholieke Universiteit, Leuven, Professeur à UFSIA-
Anvers, Italiëlei 108, B-2000 Antwerpen, Belgique.

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.

Jacques van DOOSSELAERE
Avocat, Co-directeur de la revue de la Jurisprudence du Port d'Anvers,
membre du Conseil Général de l'Association Belge de Droit Maritime,
Van Breestraat 25, B-2000 Antwerpen, Belgique.

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, Haïfa, 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

Advocate, Ulmer, Murchison, Ashby & Ball, 1600 Atlantic Bank Building,
Jacksonville, Florida 32201, 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.

6

STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE BRUSSELS 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 1977 and brought up to date the 15th January 1978)

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

(*) 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.

6

ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME DE BRUXELLES

(Liste communiquée par le Ministère des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique
le 1er décembre 1977 et mise à jour le 15 janvier 1978)

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

(*) 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.

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

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
Esthonia	May 15th, 1929
Fiji	October 10th, 1970
Finland	July 17th, 1923
Gambia (*)	February 1st, 1913
Ghana (*)	February 1st, 1913
Great Britain (*)	
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	
Guiana (*)	February 1st, 1913
Haiti	February 1st, 1913
Indian Union (*)	August 18th, 1951
Iran	February 1st, 1913
Italian Colonies (**)	April 26th, 1966
Jamaica (*)	November 9th, 1934
	February 1st, 1913

(*) By the accession of Great Britain.

(**) By the accession of Italy.

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

ADHESION :

Afrique Orientale (*)	1er février 1913	
Argentine	28 février 1922	
Australie (*)	9 septembre 1930	
Île 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 Italiennes (**)	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, Negrisembilan et Pahang (*)	1er février 1913	
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	1er février 1913
Guyane (*)	1er février 1913	
Haiti	18 août 1951	

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

(**) Par l'adhésion de l'Italie.

Latvia	August 2nd, 1932
Federated Malay States of Perak, Selangor, Negrisembilan & Pehang (*)	
Malta (*)	February 1st, 1913
Mauritius (*)	February 1st, 1913
Newfoundland (*)	February 1st, 1913
New Zealand (*)	March 11th, 1914
Nigeria (*)	May 19th, 1913
Paraguay	February 1st, 1913
Poland	November 22nd, 1967
Portuguese Colonies	June 2nd, 1922
Sierra Leone (*)	July 20th, 1914
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
Zaire Republic	July 17th, 1967

(*) By the accession of Great Britain.

(**) By its own accession 9.8.65.

Inde (*)	1er février 1913
Iran	26 avril 1966
Jamaïque (*)	1er février 1913
Lettonie	2 août 1932
Malte (*)	1er février 1913
Maurice (*)	1er février 1913
Nigeria (*)	1er février 1913
Nouvelle-Zélande (*)	19 mai 1913
Paraguay	22 novembre 1967
Pologne	2 juin 1922
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 (*)	
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	
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, Negrisembilan & 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
Haiti	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 (*)	
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
Somalie (***)	9 novembre 1934
Somaliland (*)	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
Yougoslavie	31 décembre 1931
Zaïre, 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
Monaco (*****)	January 24th 1977

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

(**) By the ratification of France.

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

(****) This denunciation is effective since October 26th, 1977.

(*****) This denunciation is effective since January 24th 1978.

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
Monaco (*****)	24 janvier 1977

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

(**) Par la ratification de la France.

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

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

(*****) Cette dénonciation a sorti ses effets le 24 janvier 1978.

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

DENUNCIATION :

Great Britain and Northern Ireland (also valid for the Isle of Man) (*****)	June 13th, 1977
Algeria	ACCESSION : 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
Cuba	July 25th, 1977
Cyprus (****)	December 2nd, 1930
Denmark	July 1st, 1938
Ecuador	March 23rd, 1977
Egypt	November 29th, 1943
Fiji	October 10th, 1970
Finland	July 1st, 1939
Gambia (****)	December 2nd, 1930
Gold Coast (****)	December 2nd, 1930
Great Britain and Northern Ireland (*)	
Antigua, Bahamas, Bermuda, British Hon-	

(*) 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 and Rumania (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.

(*****) This denunciation will be effective June 13th 1978.

**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

DENONCIATION :

Grande-Bretagne et Irlande du Nord	13 juin 1977
(également valable en ce qui concerne l'Île de Man) (*****)	
Algérie	ADHESION : 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
Cuba	27 juillet 1977
Danemark	1er juillet 1938
Equateur	23 mars 1977
Egypte	29 novembre 1943
Fidji	10 octobre 1970
Finlande	1er juillet 1939
Gambie (*)	2 décembre 1930
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	

(*) 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.

(*****) Cette dénonciation sortira ses effets le 13 juin 1978.

duras, 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
Palestine (***)	December 2nd, 1930
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
Zaire Republic	July 17th, 1967
Zanzibar (*)	December 2nd, 1930

(*) By the accession of Great Britain.
 (**) Denunciation June 22nd 1977, will be effective September 22nd 1978.
 (***) The accession of Great Britain in respect of Palestine has ceased
 to be effective since May 15th 1945.
 (****) By its own accession August 9th 1965.

Antigua, Bahamas, Bermudes, Honduras britannique, Caïques et Iles Turques, Iles Cayman, Dominique, Iles Falkland, Gi- braltar, 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
Jamaïque (*)	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
Palestine (****)	2 décembre 1930
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.

(**) Dénonciation le 22 juin 1977, avec effets le 22 septembre 1978.

(***) L'adhésion de la Grande-Bretagne a cessé de produire ses effets le 15 mai 1945.

(****) Par sa propre adhésion le 9 août 1965.

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
Zaïre 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
Zaïre 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
Zaïre, 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
Zaïre 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	21 septembre 1965
Guernesey	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
Zaïre 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
Guyane (**)	17 octobre 1969
Haïti	29 mars 1963
Khmère, 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
Zaire 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
Khmere, 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
Zaire, 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
Monaco	January 24th 1977
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, Géorgie, Montserrat, Ste Lucie, St. Vincent, Iles Turques et Caïques	4 août 1965
Nouvelles Hébrides (Condominium franco-britannique)	8 décembre 1966
Guyane (*)	25 mars 1966
Iran	26 avril 1966
Islande	16 octobre 1968
Malgache, République	13 juillet 1965
Maurice	21 août 1964
Monaco	24 janvier 1977
Singapour	17 avril 1963
Syrienne, Rép. Arabe	10 juillet 1972
Zaïre, République du	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^e 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	3 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 (!) 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.I2.68), 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
France	March 10th, 1977
Gibraltar	September 22nd, 1977
Norway	March 19th, 1974
Sweden	December 9th, 1974
Switzerland	December 11th, 1975
Great Britain (**)	October 1st 1976

ACCESSION :

Ecuador	March 23nd, 1977
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
France	10 mars 1977
Gibraltar	22 septembre 1977
Norvège	19 mars 1974
Suède	9 décembre 1974
Suisse	11 décembre 1975
Grande-Bretagne (**)	1er octobre 1976
ADHESION :	
Equateur	23 mars 1977
Liban	19 juillet 1975
Singapour	25 avril 1972
Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974

(*) Pas applicable aux Iles Féroé.

(**) Y compris l'Ile 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
Egypt, Arab Republic of	July 15th, 1977
Great Britain	September 9th, 1974
Yugoslavia	May 3rd, 1971

ACCESSION :

Jersey, Guernsey & Isle of Man	June 22nd, 1977
Syrian Arab Republic	August 1st, 1974

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
Egypte, Rép. Arabe d'	15 juillet 1977
Grande-Bretagne	9 septembre 1974
Yougoslavie	3 mai 1971

ADHESION :

Jersey, Guernsey & Ile de Man	22 juin 1977
Syrienne, Rép. Arabe	1er août 1974

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 :

Denmark August 23rd, 1977
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 :

Danemark 23 août 1977
Norvège 13 mai 1975
Suède 13 novembre 1975

ADHESION :

Syrienne, Rép. Arabe 1er août 1974

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur)

**STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND
ACCESSIONS TO THE IMCO CONVENTIONS
IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW**

**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

-
- I. Signatory Governments
 - II. Contracting Governments
 - III. Declarations and reservations

**ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS
DES CONVENTIONS DE L'OMCI
EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE**

**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.

1. — Gouvernements signataires

Allemagne (République fédérale d')	Subject to ratification
Australie	Subject to ratification
Belgique	17 December 1970 Sous réserve de ratification

-
- I. Gouvernements signataires
 II. Gouvernements contractants
 III. Déclarations et réserves

Brazil	Subject to 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
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 ratification
Switzerland	Sous réserve de ratification
United Kingdom	Subject to ratification
United Republic of Cameroon	Sous réserve de ratification
United States	Subject to ratification
Yugoslavia	Sous réserve de ratification

II. — *Contracting Governments Parties to the Convention*

	<i>Date of deposit of instrument</i>	<i>Date of entry into force</i>
Algeria (accession)	14 June 1974	19 June 1975
Bahamas (accession)	22 July 1976	20 October 1976

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
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 ratification
Suisse	Sous réserve de ratification
Yougoslavie	Sous réserve de ratification

II. — Gouvernements contractants partis à la Convention

	<i>Date du dépôt de l'instrument</i>	<i>Date de l'entrée en vigueur</i>
Afrique du Sud (adhésion)	17 mars 1976	15 juin 1976
Algérie (adhésion)	14 juin 1974	19 juin 1975

Belgium (ratification) (1)	12 January 1977	12 April 1977
Brazil (ratification)	17 December 1976	17 March 1977
Chile (accession)	2 August 1977	31 October 1977
Denmark (accession)	2 April 1975	19 June 1975
Dominican Republic (ratification)	2 April 1975	19 June 1975
Ecuador (accession)	23 December 1976	23 March 1977
Fiji (accession)	15 August 1972	19 June 1975
France (ratification)	17 March 1975	19 June 1975
Germany, Federal Republic of (ratification) (1)	20 May 1975	18 August 1975 (2)
Greece (accession)	29 June 1976	27 September 1976
Ivory Coast (ratification)	21 June 1973	19 June 1975
Japan (accession)	3 June 1976	1 September 1976
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
Netherlands (ratification)	9 September 1975	8 December 1975
New Zealand (accession)	27 April 1976	26 July 1976
Norway (accession)	21 March 1975	19 June 1975
Panama (ratification)	7 January 1976	6 April 1976
Poland (ratification)	18 March 1976	16 June 1976
Portugal (ratification)	26 November 1976	24 February 1977
Senegal (accession)	27 March 1972	19 June 1975
South Africa (accession)	17 March 1976	15 June 1976
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
Tunisia (assession)	4 May 1976	2 August 1966
United Kingdom (ratification)	17 March 1975	19 June 1975
USSR (accession)	24 June 1975	22 September 1975
Yugoslavia (ratification)	18 June 1976	16 September 1976

(1) For the text of a declaration, reservation or statement see Section III.

(2) In accordance with the intention expressed by the Government of the Federal Republic of Germany and based on its interpretation of Article XV of the Convention.

Allemagne, République fédérale d' (ratification) (1)	20 mai 1975	18 août 1975 (2)
Bahamas (adhésion)	22 juillet 1976	20 octobre 1976
Belgique (ratification) (1)	12 janvier 1977	12 avril 1977
Brésil (ratification)	17 décembre 1976	17 mars 1977
Chili (adhésion)	2 août 1977	31 octobre 1977
Côte d'Ivoire (ratification)	21 juin 1973	19 juin 1975
Danemark (adhésion)	2 avril 1975	19 juin 1975
Ecuador (adhésion)	23 décembre 1976	23 mars 1977
Espagne (ratification)	8 décembre 1975	7 mars 1976
Fidji (adhésion)	15 août 1972	19 juin 1975
France (ratification)	17 mars 1975	19 juin 1975
Grèce (adhésion)	29 juin 1976	27 septembre 1976
Japon (adhésion)	3 juin 1976	1 septembre 1976
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
Nouvelle-Zélande (adhésion)	27 avril 1976	26 juillet 1976
Panama (ratification)	7 janvier 1976	6 avril 1976
Pays-Bas (ratification)	9 septembre 1975	8 décembre 1975
Pologne (ratification)	18 mars 1976	16 juin 1976
Portugal (ratification)	26 novembre 1976	24 février 1977
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
Tunisie (adhésion)	4 mai 1976	2 août 1976
URSS (adhésion)	24 juin 1975	22 septembre 1975
Yougoslavie (ratification)	18 juin 1976	16 septembre 1976

(1) Pour le texte de la déclaration ou réserve, voir section III.

(2) Conformément à l'intention exprimée par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et fondée sur son interprétation de l'article XV de la Convention.

Number of Contracting Governments : 33

The Convention has been extended to :

Bailiwick of Jersey	1 March 1976	1 February 1976
Bailiwick of Guernsey		
Isle of Man		
Bermuda	1 March 1976	3 February 1976
Belize		
British Indian Ocean Territory		
British Virgin Islands		
Cayman Islands		
Falkland Islands and Dependencies (1)		
Gibraltar		
Gilbert Islands		
Hong Kong		
Montserrat	1 April 1976	1 April 1976
Pitcairn		
St. Helena and Dependencies		
Seychelles		
Solomon Islands		
Turks and Caicos Islands		
Tuvalu		
United Kingdom Sovereign Base Areas of Akrotiri and Dhekelia in the Island of Cyprus		

III. — *Declarations, Reservations and Statements*

BELGIUM

The Instrument of Ratification of the Government of Belgium was accompanied by a Note Verbale (in the French language) the text of which reads as follows :

(Translation)

... « The Government of the Kingdom of Belgium regrets that it is unable to accept the reservation of the Union of Soviet Socialist Republics, dated 24 June 1975, in respect of Article XI, paragraph 2 of the Convention.

» The Belgian Government considers that international law does not

(1) The depositary received a communication dated 16 August 1976 from the Embassy of the Argentine Republic. The communication, the full text

Nombre de Gouvernements contractants : 33

Cette Convention a été étendue aux territoires suivants :

Bailliage de Jersey	1 mars 1976	1 février 1976
Bailliage de Guernsey		
Ile de Man		
Bermudes		
Belize		
Territoire britannique de l'océan Indien		
Iles Vierges britanniques		
Iles Caïmanes		
Iles Falkland et dépendances (1)		
Gibraltar		
Iles Gilbert		
Hong-Kong		
Montserrat	1 avril 1976	1 avril 1976
Pitcairn		
Sainte-Hélène et dépendances		
Seychelles		
Iles Salomon		
Iles Turques et Caïques		
Tuvalu		
Zones de souveraineté britannique d'Akrotiri et de Dhekelia à Chypre		

III. — *Déclarations, réserves et annonces*

BELGIQUE

L'instrument de ratification était accompagné de la note suivante (en langue française) :

... « Le Gouvernement du Royaume de Belgique regrette ne pouvoir accepter la réserve que l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a faite le 24 juin 1975 au sujet du paragraphe 2 de l'article XI de la Convention susmentionnée.

Le Gouvernement belge estime que le droit international n'autorise

(1) Le dépositaire a reçu de l'Ambassade de la République Argentine une communication en date du 16 août 1976. Le texte complet de la commu-

authorize States to claim judicial immunity in respect of vessels belonging to them and used by them for commercial purposes.

» Belgian legislation concerning the immunity of State-owned vessels is in concordance with the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules concerning the Immunity of State-owned Ships, done at Brussels on 10 April 1926, to which Belgium is a Party.

» The Belgian Government assumes that the reservation of the U.S.S.R. does not in any way effect the provisions of Article 16 of the Maritime Agreement between the Belgian-Luxembourg Economic Union and the Union of Soviet Socialist Republics, of the Protocol and the Exchange of Letters, signed at Brussels on 17 November 1972.

» The Belgian Government also assumes that this reservation in no way affects the competence of a Belgian court which, in accordance with Article IX of the aforementioned International Convention, is seized of an action for compensation for damage brought against a company registered in the U.S.S.R. in its capacity of operator of a vessel owned by that State, because the said company, by virtue of Article I, paragraph 3 of the same Convention, is considered to be the 'owner of the ship' in the terms of this Convention.

» The Belgian Government considers, however, that the Soviet reservation does not impede the entry into force of the Convention as between the Union of Soviet Socialist Republics and the Kingdom of Belgium. »

of which was circulated by the depositary, includes the following:
« The extension of the convention to the Islas Malvinas, Georgias del Sur and Sandwich del Sur notified by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Secretary-General, on 1 April, 1976 ... under the erroneous denomination of « Falkland Islands and Dependencies » — (does) not in any way affect the rights of the Argentine Republic over those islands which are part of its territory and come under the administrative jurisdiction of the Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

» The afore-mentioned islands were occupied by force by a foreign power. The situation has been considered by the United Nations Assembly which adopted Resolutions 2065 (XX) and 3160 (XXVIII). In both resolutions the existence of a dispute regarding the sovereignty over the archipelago was confirmed and the Argentine Republic and the occupying power were urged to negotiate with a view to finding a definitive solution to the dispute. »

The depositary received the following communication dated 20 September 1976 from the Foreign and Commonwealth Office of the United Kingdom :
... « With reference to the statement of the Embassy of the Argentine Republic ... Her Majesty's Government is bound to state that they have no doubt as to United Kingdom sovereignty over the Falkland Islands and the Falkland Islands dependencies. »

pas des Etats à se prévaloir de l'immunité de juridiction pour les navires qui leur appartiennent et qu'ils utilisent à des fins commerciales.

La législation belge relative à l'immunité des navires d'Etat correspond d'ailleurs aux dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, faite à Bruxelles le 10 avril 1926 et que la Belgique a acceptée.

Le Gouvernement belge présume que la réserve de l'U.R.S.S. n'affecte en rien les dispositions de l'article 16 de l'Accord maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, du Protocole et de l'échange de lettres, signés à Bruxelles le 17 novembre 1972.

Le Gouvernement belge présume également que cette réserve n'affecte pas la compétence d'un tribunal belge d'être saisie, conformément à l'article IX de la Convention susindiquée, d'une action en réparation de dommages intentée contre une compagnie enregistrée en U.R.S.S. en tant qu'exploitant d'un navire appartenant à cette dernière, puisque ladite compagnie est, conformément au paragraphe 3 de l'article I de la même Convention, considérée comme « propriétaire de navire » au sens de cette Convention.

Le Gouvernement belge considère toutefois que la réserve Soviétique n'empêche pas l'entrée en vigueur de la Convention entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et le Royaume de Belgique. »

nication a été diffusé par le dépositaire. On en trouvera un extrait ci-après : « Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a notifié au Secrétaire général, le 1er avril 1976, que la ... convention ... était étendue aux îles Malouines, Géorgie du Sud et Sandwich du Sud ... sous le nom erroné des 'îles Falkland et dépendances'. Cette extension ... ne (préjuge) en aucune façon des droits de la République Argentine sur ces îles qui font partie de son territoire et relèvent de la compétence administrative du territoire national de la Terre de Feu, de l'Antarctide et des îles de l'Atlantique Sud.

Les îles susmentionnées étaient occupées de force par une puissance étrangère et la situation a été examinée par l'Assemblée des Nations Unies. Celle-ci a adopté les résolutions 2065 (XX) et 3160 (XXVIII) par lesquelles elle confirmait l'existence d'un différend à propos du droit de souveraineté sur cet archipel et invitait instamment la République Argentine et la puissance occupante à négocier en vue de trouver une solution définitive à ce différend. »

Le dépositaire a reçu du Ministère des affaires étrangères et des affaires du Commonwealth du Royaume-Uni la communication suivante en date du 20 septembre 1976 :

« Se référant à la déclaration de l'Ambassade de la République Argentine ... le Gouvernement de Sa Majesté juge nécessaire de déclarer qu'il n'a aucun doute quant à la souveraineté du Royaume-Uni sur les îles Falkland et les dépendances des îles Falkland. »

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

The Instrument of Ratification of the Government of the Federal Republic of Germany was accompanied by a declaration (in the English language) that « with effect from the day on which the Convention enters into force for the Federal Republic of Germany it shall also apply to Berlin (West) ».

SYRIAN ARAB REPUBLIC

The Instrument of Accession of the Government of the Syrian Arab Republic contains the following sentence (in the Arabic language) :
(Translation)

« ... this accession (to the Convention) in no way implies recognition of Israel and does not involve the establishment of any relations with Israel arising from the provisions of this Convention. »

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS (1)

The Instrument of Accession of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics contains the following reservation (in the Russian language) :

« The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by the provisions of Article XI, paragraph 2 of the Convention, as they contradict the principle of the judicial immunity of a foreign State. »

Furthermore, the Instrument of Accession contains the following statement (in the Russian language) :
(Translation)

« On its accession to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, the Union of Soviet Socialist Republics considers it necessary to state that :

» (a) the provisions of Article XIII, paragraph 2 of the Convention which deny participation in the Convention to a number of States, are of a discriminatory nature and contradict the generally recognized principle of the sovereign equality of States, and

» (b) the provisions of Article XVII of the Convention envisaging the possibility of its extension by the Contracting States to the territories for the international relations of which they are responsible are outdated and contradict the United Nations Declaration on Granting Independence to Colonial Countries and Peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960) ».

(1) The following Governments do not accept the reservation contained in the Instrument of Accession of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, and the texts of their Notes of this effect were circulated by the depositary : Denmark, France, Japan, the Netherlands, New Zealand, Norway, Sweden, the United Kingdom.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

L'instrument de ratification du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne était accompagné de la déclaration suivante (en langue anglaise) :

(traduction)

« La Convention s'appliquera également à Berlin (ouest) à compter de la date où elle entrera en vigueur à l'égard de la République fédérale d'Allemagne. »

REPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

L'instrument d'adhésion du Gouvernement de la République arabe syrienne contient la phrase suivante (en langue arabe) :

(traduction)

« ... cette adhésion (à la Convention) n'implique en aucun cas la reconnaissance d'Israël et n'entraîne pas l'établissement avec lui d'aucun rapport découlant de ses dispositions. »

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES (1)

L'instrument d'adhésion du Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques était accompagné de la réserve suivante (en langue russe) :

(traduction)

« L'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas comme liée par les dispositions du paragraphe 2 de l'article XI de ladite convention, qui vont à l'encontre du principe de l'immunité juridique d'un Etat étranger. »

En outre, l'instrument d'adhésion était accompagné de la déclaration suivante (en langue russe) :

(traduction)

« En adhérant à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'Union des Républiques socialistes soviétiques estime nécessaire de déclarer que :

a) les dispositions du paragraphe 2 de l'article XIII de la Convention, aux termes desquelles certains Etats ne peuvent devenir parties à la Convention, ont un caractère discriminatoire et vont à l'encontre du principe universellement admis de l'égalité souveraine des Etats et que

b) les dispositions de l'article XVII de la Convention prévoyant les Parties contractantes peuvent étendre l'application de la Convention aux territoires dont elles sont chargées d'assurer les relations internationales sont périmées et vont à l'encontre de la Déclaration de l'Organisation des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux (résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960). »

(1) Les gouvernements suivants n'acceptent pas la réserve qui accompagne l'instrument d'adhésion du Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques; le texte des notes qu'ils ont adressé à cet effet a été diffusé par le dépôsitaire : Danemark, France, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède.

**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. »

(No changes have occurred during 1977)

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

I. Signatory Governments
II. Contracting Governments
III. Declarations and reserves

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. »

(Il n'y a pas de changements durant 1977)

**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

-
- I. Gouvernements signataires
 - II. Gouvernements contractants
 - III. Déclarations et réserves

(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
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

(1) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

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
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	
Pologne	Subject to ratification
Portugal	Sous réserve de 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

(1) Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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 ».

(*No changes have occurred during 1977*)

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

(1) Appended by a declaration : see Section III
I. Signatory Governments

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 ».

(Il n'y a pas eu de changements durant 1977)

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

(1) Assorti d'une déclaration : voir section III.
I. Gouvernements signataires

II. — *Contracting Governments*

*Date of deposit
of instrument*

Tonga (accession) 15 February 1977
Number of Contracting Governments : 1.

CONVENTION ON LIMITATION
OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

Done at London, 19 November 1976

Entry into force : Not yet in force

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE,
APPROVAL, ACCESSION

Article 16

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as « the Organization ») from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.
2. All States may become parties to this Convention by :
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General.
...

ENTRY INTO FORCE

Article 17

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve 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.

II. Contracting Governments

II. — *Gouvernements contractants*

*Date du dépôt
de l'instrument*

Tonga (adhésion) 15 février 1977

Nombre de Gouvernements contractants : 1

CONVENTION DE 1976 SUR LA LIMITATION
DE LA RESPONSABILITE EN MATIERE DE
CREANCES MARITIMES

Faite à Londres le 19 novembre 1976

Entrée en vigueur : n'est pas encore entrée en vigueur

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION,
APPROBATION ET ADHESION

Article 16

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation ») du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général.

ENTREE EN VIGUEUR

Article 17

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze 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.

II. Gouvernements contractants

I. — *Gouvernements signataires*

Allemagne (République Fédérale d')	Subject to ratification
Danemark	Subject to ratification
Espagne	Subject to ratification
Finlande	Subject to ratification
France	Sous réserve d'approbation
Norvège	Subject to ratification
Royaume-Uni	Subject to ratification
Suède	Subject to ratification

I. — *Signatory Governments*

Denmark	Subject to ratification
Finland	Subject to ratification
France	Sous réserve d'approbation
Germany, Federal Republic of	Subject to ratification
Norway	Subject to ratification
Spain	Subject to ratification
Sweden	Subject to ratification
United Kingdom	Subject to ratification

8

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

INSTRUMENT OF RATIFICATION OF THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT

In a communication dated August 12th 1977, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 15th 1977 the instrument of ratification of the Arab Republic of Egypt was deposited with the Belgian Government concerning the

PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27TH 1967
TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO

ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA
AND PROTOCOL OF SIGNATURE
SIGNED AT BRUSSELS ON SEPTEMBER 23RD 1910.

The Protocol will come into force on August 15th 1977, in accordance with the provisions contained in Article 4, 1, of the Protocol.

The list of the ratifications and accessions reads as follows :

<i>State</i>	<i>Date when ratification was deposited</i>	<i>Date when accession was deposited or extended (Art. 7,1) into force</i>	
Yugoslavia	May 3rd 1971		August 15th 1977
Belgium	April 11th 1973		August 15th 1977
Austria	April 4th 1974		August 15th 1977
Syrian Arab Republic		August 1st 1974	August 15th 1977
Great Britain	Sept. 9th 1974		August 15th 1977
Jersey, Guernsey			
Isle of Man		June 22nd 1977	August 15th 1977
Arab Republic of Egypt	July 15th 1977		August 15th 1977

8

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

INSTRUMENT DE RATIFICATION DE LA REPUBLIQUE ARABE D'EGYPTE

Suivant une communication datée du 12 août 1977, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 15 juillet 1977 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification de la République Arabe d'Egypte concernant le

PROTOCOLE SIGNE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'
ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE
SIGNES A BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910.

Le Protocole entrera en vigueur le 15 août 1977, conformément aux dispositions de l'article 4,1, du Protocole.

Le tableau des ratifications et adhésions a été établi comme suit :

<i>Etat</i>	<i>Date dépôt ratification</i>	<i>Date dépôt adhésion ou extension (art. 7,1)</i>	<i>Entrée en vigueur</i>
Yougoslavie	3 mai 1971		15 août 1977
Belgique	11 avril 1973		15 août 1977
Autriche	4 avril 1974		15 août 1977
Rép. Arabe Syrienne		1er août 1974	15 août 1977
Grande-Bretagne	9 sept. 1974		15 août 1977
Jersey, Guernesey, Île de Man		22 juin 1977	15 août 1977
Rép. Arabe d'Egypte	15 juillet 1977		15 août 1977

EXTENSION BY GREAT BRITAIN TO THE
BAILLIAGES OF JERSEY AND GUERNSEY
AND TO THE ISLE OF MAN

In a communication dated August 12th 1977, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on June 22nd 1977 a letter dated June 20th 1977 was received by the Belgian Government from H.E. Sir David F. Muirhead, British Ambassador in Brussels, notifying the extension by Great Britain to the territories of the Baillages of Jersey and Guernsey and to the Isle of Man of the

PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27TH 1967
TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO
ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA
AND PROTOCOL OF SIGNATURE
SIGNED AT BRUSSELS ON SEPTEMBER 23RD 1910.

The present extension is made in accordance with the provisions in Article 7 (1) of the Protocol.

INSTRUMENT OF ACCESSION OF CUBA

In a communication dated August 24th 1977, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on July 25th 1977, the instrument of accession of Cuba was deposited with the Belgian Government concerning the

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

This instrument of accession contains the following reservation :
« (Translation) ... The Government of the Republic of Cuba reserves to itself full liberty not to apply the terms of the Convention to the carriage of goods in respect of national coasting trade. »

In accordance with the provisions in Article 14, the Convention will, as regards Cuba, come into force on January 25th 1978.

**EXTENSION PAR LA GRANDE BRETAGNE
AUX BAILLIAGES DE JERSEY ET DE
GUERNESEY ET A L'ILE DE MAN**

Suivant une communication datée du 12 août 1977, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 22 juin 1977 a été reçue par le Gouvernement belge une lettre datée du 20 juin 1977, émanant de S.E. Sir David F. Muirhead, Ambassadeur de Grande-Bretagne à Bruxelles, notifiant l'extension par la Grande-Bretagne aux territoires des Bailliages de Jersey et de Guernesey et de l'Ile de Man du

**PROTOCOLE SIGNE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'
ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE
SIGNES A BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910.**

Cette extension est faite conformément aux dispositions de l'article 7 (1) du Protocole.

INSTRUMENT D'ADHESION DE CUBA

Suivant une communication datée du 24 août 1977, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 25 juillet 1977 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument d'adhésion de Cuba concernant la

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

Cet instrument d'adhésion contient la réserve suivante :
« (Traduction) ... Le Gouvernement de la République de Cuba se réserve le droit de ne pas appliquer les termes de la Convention au transport de marchandises en navigation de cabotage national ».

Conformément aux dispositions de son article 14, la Convention entrera en vigueur à l'égard de Cuba le 25 janvier 1978.

DENUNCIATION BY GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND, THE ISLE OF MAN
AND GIBRALTAR

EXTENSION TO GIBRALTAR OF THE
PROTOCOL OF FEBRUARY 23RD 1968

a) 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
AND

b) PROTOCOL TO AMEND THAT CONVENTION
SIGNED AT BRUSSELS ON FEBRUARY 23RD 1968

In a communication dated October 13th 1977, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that :

1. On June 13th 1977, a communication dated June 9th 1977 was received by the Belgian Government from the Embassy of the United Kingdom at Brussels, notifying :

The denunciation as regards the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Isle of Man, of the above-mentioned Convention, sub-paragraph a).

(In accordance with the provisions contained in Article 15 of this Convention, the denunciation will, as regards the United Kingdom and the Isle of Man, become effective on June 13th 1978).

2. On September 22nd 1977, a communication dated September 21st 1977 was received by the Belgian Government from the Embassy of the United Kingdom at Brussels, notifying :

a) The denunciation as regards Gibraltar of the above-mentioned Convention, sub-paragraph a).

(In accordance with the provisions contained in Article 15 of this Convention, the denunciation will, as regards Gibraltar, become effective on September 22nd 1978).

b) The extension to Gibraltar of the above-mentioned Protocol of February 23rd 1968, sub-paragraph b).

(In accordance with the provisions contained in Article 15, 1, of this Protocol, the extension has, as regards Gibraltar, become effective on December 22nd 1977).

DENONCIATION PAR LA GRANDE-BRETAGNE
ET L'IRLANDE DU NORD, L'ILE DE MAN
ET GIBRALTAR

EXTENSION A GIBRALTAR DU
PROTOCOLE DU 23 FEVRIER 1968

- a) CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE
CONNAISSEMENT
ET PROTOCOLE DE SIGNATURE
SIGNES A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924
ET
b) PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION
DE CETTE CONVENTION
SIGNÉ A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968

Suivant une communication datée du 13 octobre 1977, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que :

1. Le 13 juin 1977 a été reçue par le Gouvernement belge une communication datée du 9 juin 1977 émanant de l'Ambassade du Royaume-Uni à Bruxelles et notifiant :
La dénonciation en ce qui concerne le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Ile de Man, de la Convention citée sub a) ci-dessus.
(Conformément aux dispositions de l'article 15 de la Convention, ces dénonciations produiront leurs effets à l'égard du Royaume-Uni et de l'Ile de Man le 13 juin 1978).
2. Le 22 septembre 1977 a été reçue par le Gouvernement belge une communication datée du 21 septembre 1977 émanant de l'Ambassade du Royaume-Uni à Bruxelles et notifiant :
 - a) La dénonciation en ce qui concerne Gibraltar de la Convention citée sub a) ci-dessus.
(Conformément aux dispositions de l'article 15 de la Convention, cette dénonciation produira ses effets à l'égard de Gibraltar le 22 septembre 1978).
 - b) L'extension à Gibraltar du Protocole du 23 février 1968 cité sub b) ci-dessus.
(Conformément aux dispositions de l'article 15, 1, du Protocole, cette extension a produit ses effets à l'égard de Gibraltar le 22 décembre 1977).

RATIFICATION BY DENMARK AND EXTENSION TO THE FAROE ISLES

In a communication dated October 14th 1977, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on August 23rd 1977, the instrument of ratification of Denmark was deposited with the Belgian Government in respect of the :

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES SIGNED AT BRUSSELS MAY 27TH 1967 (1)

This instrument of ratification is accompanied by a declaration specifying that, as far as the Faroe Isles are concerned, the measures of application have not yet been determined.

This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 19, I, 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>
Syrian Arab Republic		August 1st 1974
Norway	May 13th 1975	
Sweden	November 13th 1975	
Denmark (2)	August 23rd 1977	

(1) Equally valid for the Faroe Isles.

(2) Extension to the Faroe Isles.

RATIFICATION PAR LE DANEMARK ET EXTENSION AUX ILES FEROE

Suivant une communication datée du 14 octobre 1977, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 23 août 1977 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification du Danemark concernant la :

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES FAITE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967 (1)

Cet instrument de ratification est accompagné d'une déclaration dans laquelle il est précisé qu'en ce qui concerne les Iles Faroé, les mesures d'application n'ont pas encore été fixées.

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

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

Pays	Date dépôt ratification	Date dépôt adhésion
Rép. Arabe Syrienne		1er août 1974
Norvège	13 mai 1975	
Suède	13 novembre 1975	
Danemark (2)	23 août 1977	

(1) Valant également pour les îles Féroé.

(2) Extension aux îles Féroé.

9

IN MEMORIAM

Nous regrettons d'annoncer le décès le 1er mars 1977 de Monsieur Conrado MEIER, membre titulaire pendant de longues années du Comité Maritime Internationale.

Monsieur MEIER était membre de l'Association Espagnole de Droit Maritime. Grâce à une science consommée des affaires maritimes et à une grande expérience, il a occupé une place éminente dans le milieu des assurances maritimes en Espagne.

Directeur de la Compagnie « Plus Ultra », Monsieur MEIER a, jusqu'à sa retraite, présidé le bureau d'études du Syndicat des Assureurs Espagnols.

We regret to announce the passing away on March 30th 1977, at the age of seventy-seven, of Mr Fujio YONEDA.

Mr YONEDA was President of the Nihon Kaiun Shinko Kai (Japan Foundation for Shipping Industry) and Vice-President of The Japanese Maritime Law Association. He was a government official in the Shipping Bureau of the Ministry of Transport until 1945. At the suspension of hostilities, he gave tuition on Shipping business at the Merchant Marine Academy, at Hosei University and at Yokohama National University. From 1949, he was Chief Director of the Japan Shipowners Association, and in 1967 he was appointed Vice-President of that Association.

Mr YONEDA took an active part in promoting the reconstruction of the Japanese shipping industry after the war. He was also a very earnest supporter of the activites of The Japanese Maritime Law Association and was an important member of the Executive Committee and Financial Committee of the Inviting Committee for the Tokyo Conference of the Comité Maritime International.

Mr. YONEDA was a Titulary Member of the CMI.

We regret to announce the passing away last Spring of Mr Henrik SCHAUMBURG, a Director of Assurance Compagniet Baltica-Skandinavia, Copenhagen.

Mr. SCHAUMBURG was a Titulary Member of the Comité Maritime International. He has always been a keen supporter of the activities of the Danish Branch of the CMI. He also took an active part in the work of the Comité Maritime International.

We regret to announce that Prof. Alex N. TSIRINTANIS passed away in September 1977.

Professor TSIRINTANIS was a Titulary Member of the Comité Maritime International for many years and past President of the Hellenic Association of Maritime Law. He was Professor at the University of Athens.

We regret to announce the sudden passing away on October 15th 1977, at the age of fifty-seven, of Mr Tohru SHIBATA.

Mr SHIBATA, who was an Attorney at Law, was a Legal Advisor of the Mitsui-OSK Lines and the Japanese P & I Club. He was a most active member of the Japanese Maritime Law Association where he was, in turn, Counsellor and Director. He became Hon. Secretary General of the JMLA and still held that position when he died.

He was a Titulary Member of the Comité Maritime International and represented the JMLA at the CMI Conferences at New York, Tokyo and Hamburg. He was unable to attend the Rio de Janeiro Conference owing to ill-health.

**INDEX OF CMI DOCUMENTATION
PUBLISHED DURING 1977**
**INDEX DE LA DOCUMENTATION CMI
PUBLIEE DURANT 1977**

**VOLUME I
RIO DE JANEIRO**

1. Collisions

- Final report of the chairman of the International Subcommittee, Prof. Nicholas Healy (Collisions-26/VII-77). 6
- Text of the draft International Convention for the unification of certain rules concerning Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and enforcement of Judgments in matters of Collision. London draft June 16, 1977 (Collisions-27/VII-77). 22

1. Abordages

- Rapport final du Président de la Commission Internationale, le Professeur Nicholas Healy. (Collisions-26/VII-77). Traduction. 6
- Texte du projet de convention pour l'unification de certaines règles concernant la compétence, la loi applicable, la reconnaissance et l'exécution de jugements en la matière des abordages en mer. Traduction.
Projet de Londres du 16 juin 1977. (Collisions-27/VII-77). Traduction. 23

2. Off-Shore mobile Craft

- Final report of the chairman of the International Subcommittee, Mr. Frode Ringdal (Dril. Ves-16/VI-77) 28
- Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft. Draft of the Working Group of the CMI Subcommittee, revised as of June 15, 1977. (Dril. Ves-17/VI-77). 36
- Draft Convention on the unification of certain rules relating to Off-Shore Craft. Alternative text submitted by Norway, Draft revised as of June 20, 1977. (Dril. Ves-18/VI-77) 39

2. Engins mobiles off-shore

- Rapport final du Président de la Commission Internationale, Monsieur Frode Ringdal. (Dril. Ves-16/VI-77). Traduction. 28
- Projet de Convention concernant les engins mobiles « off-shore ». Projet du Groupe de Travail de la Commission Internationale, daté du 15 juin 1977. (Dril. Ves-17/VI-77). Traduction. 37
- Projet de Convention concernant l'unification de certaines règles en matière des engins mobiles « off-shore ». Texte alternatif proposé par la Norvège. Projet daté du 20 juin 1977. (Dril. Ves-17/VI-77). Traduction. 40

3. <i>Charterparty Terms.</i>	
— Report and draft text of the Chairman of the International Subcommittee, Dr. Walter Müller. (C/P-Terms-4/VII-1977)	42
— Memorandum dated February 7, 1977 : « Charterparties - Definitions » by the Chairman of the Working Group Mr W.A. Wilson. (Appendix 1 to C/P-Terms-4)	45
— Draft of the International Subcommittee dated June 2, 1977. (Appendix 2 to C/P-Terms-4)	48
— Draft of the International Subcommittee : « The Rio Charterparty Definitions » (Appendix 3 to C/P-Terms-4).	58
3. <i>Termes dans les Chartes-Parties :</i>	
— Rapport final du Président de la Commission Internationale, Dr. Walter Müller. (C/P-Terms-4/VII-77). Traduction.	44
— Memorandum daté du 7 février 1977 : « Charterparties - Définitions » par le Président du Groupe de Travail M. W.A. Wilson. (Annexe 1 à C/P-Terms-4). Traduction.	47
— Projet de la Commission Internationale daté du 2 juin 1977. (Annexe 2 à C/P-Terms-4). Traduction.	50
— Projet de la Commission Internationale : « Les Définitions de Rio des Chartes-Parties ». (Annexe 3 à C/P-Terms-4). Traduction.	61
4. <i>Riders to the Statement of the Ratifications of and accessions to the International Maritime Law Conventions</i>	61

VOLUME II RIO DE JANEIRO

1. Agenda and Officers of the Conference <i>Ordre du Jour et Bureau de la Conférence</i>	68 69
2. List of Attendance <i>Liste des Participants</i>	73 73
3. Opening Session <i>Séance inaugurale</i>	87 87
4. Closing Session <i>Séance de Clôture</i>	99 99
5. Draft International Convention for the unification of certain rules concerning civil jurisdiction, choice of law, and recognition and enforcement of judgments in matters of collision <i>Projet de Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la compétence civile, le choix de la loi, la reconnaissance et l'exécution des jugements en matière d'abordage</i>	104 105

6. Draft International Convention on Off-Shore Mobile Craft <i>Projet de Convention Internationale sur les engins mobiles « Off-Shore »</i>	116
7. Rio de Janeiro Charterparty (Laytime) Definitions <i>Définitions de Rio de Janeiro concernant les Chartes-Parties (Staries)</i>	117
	126
	127

VOLUME III

1. Report on the Draft Convention on Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Collision Cases <i>Rapport sur le Projet de Convention concernant la Compétence Civile, le choix de la Loi, la reconnaissance et l'exécution des Jugements en matière d'Abordage</i>	138
2. Introductory Report of the Legal Committee of IMCO from the Comité Maritime International. Draft Convention on Offshore Mobile Craft. <i>Rapport d'introduction du Comité Maritime International au Comité Juridique de l'OMCI. Projet de Convention concernant les Engins Mobiles « Off-Shore ».</i>	139
3. Officers <i>Bureau</i>	174
4. National Associations <i>Associations Nationales</i>	190
5. Titulary Members <i>Membres titulaires</i>	190
6. Statement of the Ratifications of and Accessions to the Brussels International Maritime Law Conventions. <i>Etat des ratifications et adhésions des Conventions internationales de Droit Maritime de Bruxelles.</i>	191
7. Statement of the Ratifications of and Accessions to the IMCO Conventions, in the field of Private Maritime Law <i>Etat des ratifications et adhésions des Conventions de l'OMCI, en matière de Droit Maritime Privé</i>	191
8. Riders to the Statement of the Ratifications of and Accessions to the Brussels International Maritime Law Conventions. <i>Ajoutes à l'Etat des ratifications et adhésions des Conventions internationales de Droit Maritime de Bruxelles</i>	210
9. In Memoriam.	210
10. Index of CMI Documentation published during 1977 <i>Index de la Documentation CMI publiée durant 1977</i>	228
	229
	274
	275
	300
	301
	308
	310
	310

C.M.I. PUBLICATIONS

Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B-2000 Antwerp, Belgium.

PUBLICATIONS 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, B-2000 Antwerpen, Belgique.