COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1990

PARIS

II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

XXXIVth INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

PARIS

1990

II

XXXIV^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1

AGENDA AND OFFICERS OF THE CONFERENCE

ORDRE DU JOUR ET BUREAU DE LA CONFERENCE

AGENDA

— Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea in the 1990's. Problems under the Hague-Visby Rules and Possible Solutions.

— Revision of the York-Antwerp Rules 1974.
— CMI Uniform Rules for Sea Waybills.
— Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit.

Lecture:

«Uniformity of the Law on Civil Liability for Oil Pollution in the 1990's» by Professor Dr. Norbert TROTZ.

Officers of the Conference

President:	Prof. Francesco BERLINGIERI
Vice-Presidents:	Claude BOQUIN
	Jean WAROT
General-Secretaries:	Pierre DARDELET
	Jan RAMBERG
	Jean ROHART
	Alain TINAYRE
	Henri VOET Sr.
Secretaries:	Françoise AÏTA
	Brigitte GODIN
	Jan DE WACKER
	Henri VOET Jr.

ORDRE DU JOUR

— Uniformisation de la loi sur le transport des marchandises par mer dans les années 1990. Problèmes relatifs aux Règles de La Haye et Visby et solutions possibles.
— Révision des Règles de York et d'Anvers 1974.
— Règles Uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime.
— Transfert électronique des droits sur les marchandises en cours de transport.

Conférence :

« Uniformisation de la législation sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures dans les années 1990 » par le Professeur Dr. Norbert TROTZ.

Bureau de la Conférence

Président :	Professeur Francesco BERLINGIERI
Vice-Présidents :	Claude BOQUIN
	Jean WAROT
Secrétaires Généraux :	Pierre DARDELET
	Jan RAMBERG
	Jean ROHART
	Alain TINAYRE
	Henri VOET Sr.
Secrétaires :	Françoise AÏTA
	Brigitte GODIN
	Jan DE WACKER
	Henri VOET Jr.

2

LIST OF ATTENDANCE

LISTE DES PARTICIPANTS

LIST OF ATTENDANCE
LISTE DES PARTICIPANTS

ARGENTINA

CAPPAGLI Alberto C.
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
MANZANO Y CAPPAGLI
Corrientes 538, piso 14°
ARG-1043 BUENOS AIRES
Phone: 325-8301/322-4448 Telex: 25594 MANCAP AR Fax: 54 1 325-8300

Marta CAPPAGLI

CHAMI Diego Esteban
Abogado / Lawyer
POLITZER-CHAMI-ABOGADOS
Viamonte n° 1526, piso 6° «A»
ARG-(CP 1055) BUENOS AIRES
Phone: 804-1448/804-8385

COLOMBRES Manuel I
Avocat/Abogado
COLOMBRES, MORAVEK &
GIUDIEL
Alsina 292 5°
ARG-BUENOS AIRES
Phone: 30.4971/34.4706 Telex: 33193269184 Fax: 331.9184/331.9326

Santiago COLOMBRES

LOPEZ SAAVEDRA Domingo M.
Membre titulaire du C.M.I.
Lawyer and General Average
Adjuster
LOPEZ SAAVEDRA &
SCHWARZBERG
Av. Corrientes 1145, 6° Piso
ARG-1043 BUENOS AIRES
Phone: 35-5868/35-8704 Telex: 22609 SEALAW AF Fax: (541) 325-9702

Marta LOPEZ SAAVEDRA

MATHE Antonio
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer/Average Adjuster
Piedras n° 77, 6th Floor
ARG-1070 BUENOS AIRES
Phone: (00541) 30-8484/30-84 Telex: 22331 MATHE AR Fax: (00541) 334.3677

Silvia BUCCHAMER DE
MATHE and Maria Ines
MATHE DE DIAZ

RAY José Domingo
Membre Titulaire du C.M.I.
Président ASOCIATION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO
Lawyer
EDYE ROCHE DE LA VEGA & RAY
25 de Mayo 489, 5°p.
ARG-1339 BUENOS AIRES
Phone: 331.3011/14 Telex: 22222 AR EDYE Fax: 313.7765

Maria Esther GROB DE RAY

ROMERO CARRANZA
Fernando
Avocat
RICHARDS, ROMERO CARRANZA & SZEIMBAUM
Carlos Pellegrini 739, 10° A.
ARG-BUENOS AIRES 1053
Phone: 322-4137/393-5727 Telex: 18190 FLUVA AR

Mrs. Romero CARRANZA

TALAVERA Haydée Susana
Professeur de Droit Maritime
Avocat
UNIVERSIDAD BUENOS AIRES
Ave. de Mayo 78 4-4° Etage
ARG-BUENOS AIRES
Phone: 34-7216/30-9141

IANNUZZO Alicia
Avocat
Mestre Nicolau 6 - 3° - 2a
BARCELONA (Espagne)
Phone: 209-0930 Telex: 50.533 LAWB-E Fax: 209-0930

AUSTRALIA AND NEW ZEALAND

The Honourable Mr Justice CARRUTHERS Kenneth John
Judge in Admiralty
JUDGES' CHAMBERS
SUPREME COURT OF NEW SOUTH WALES
AUS-SYDNEY 2001

Beverley CARRUTHERS

CRONIN
BAIN GASTEEN SMITH
GPO Box 275
AUS-BRISBANE, QUEENSLAND 40001
Phone: 617.226.1723 Telex: 40417 Fax: 617.226.1775

GASTEEN Chris
Solicitor
BAIN GASTEEN SMITH
GPO Box 275
AUS-BRISBANE,
QUEENSLAND 40001
Phone: 221.2133 Fax: 229.9445

HETHERINGTON Stuart
Solicitor
EBSWORTH AND
EBSWORTH
2 Castlereagt St.
AUS-SYDNEY 2001
Phone: 02-234-2366 Telex: 23167 Fax: 23533606

Gabriella LANG

KING Peter
Barrister
Wentworth Chambers
180 Philip Street
AUS-SYDNEY
Phone: 02-2324671 Fax: 02-2217951

Fiona KING

MACKENZIE Alan O.
Solicitor
RUDD WATTS & STONG
P.O. Box 2793
AUS-WELLINGTON
Phone: 64.4.724899 Fax: 64.4.738232

MAKINS Brian
Corporate Lawyer
ACTA SHIPPING
447 Kent St.
AUS-SYDNEY 2000
Phone: (02) 286-9666 Telex: 121369 Fax: (02) 286.9611

Joan MAKINS

MURPHY Peter
Solicitor
NORTON SMITH & Co.
20, Martin Place
AUS-SYDNEY
Phone: (02) 2328833 Telex: AA 24633 Fax: (02) 2323983

PHILIPPIDES Anthe Ioanna
Barrister
Level 18 - MLC Bldg
239 George St.
AUS-BRISBANE
QUEENSLAND
Phone: (07) 2299188 Fax: (07).2295896

ROYLANCE David
Solicitor
WESTGARTH MIDDLETONS
29th Level, 200 Queen Street
AUS-MELBOURNE, VICTORIA
Phone: (613) 602.2000 Telex: AA 31453 Fax: (613) 602.42.02

SALTER Ronald
President Maritime Law Association
of Australia and New Zealand
Solicitor
PHILIPPS FOX
461, Bourke Street
AUS-MELBOURNE, VIC., 3000
Phone: (613) 6045555 Telex: AA 31931 Fax: (613) 6023100

Cynthia SALTER

TAYLOR Kenneth
Barrister at law
BLACKSTONE CHAMBERS
Level 62, MLC Centre
19, Martin Place
AUS-SYDNEY 2000
Phone: 220.98.55 Fax: 233.42.09

Frances TAYLOR

THOMPSON Sandy (G.A.)
Barrister-at-Law
13th level, M.L.C. Centre
239 George Street
AUS-BRISBANE
Phone: 07.229.0507 Fax: 07.229.4984

Sally THOMPSON

BELGIQUE-BELGIË

COENS Jean
Membre titulaire du C.M.I.
Vice-Président Association
Belge de Droit Maritime
Avocat
Frankrijklei 115
B-2000 ANTWERPEN
Phone: 03.233.97.97 Telex: 73422 EURLAW Fax: 3.225.14.18

M^me^ COENS

DELWAIDE Léo
Membre Titulaire du C.M.I.
Trésorier de l'Association
Belge de Droit Maritime
Avocat
Markgrave straat, 17
B-2000 ANTWERPEN
Phone: 03.231.56.76 Telex: 31818 Fax: 3.225.01.30

M^me^ DELWAIDE

DE PAEP Rudiger
Avocat
Maria-Henriëttalei 1
B-2018 ANTWERPEN
Phone: 03/231.36.55 Telex: 32544 LAWY B Fax: 03/234.23.80

DE VOS Jacques
Avocat
Bureau d'Avocats DE VOS
Muinklaan, 7
B-9000 GENT
Phone: (003291) 24.33.00 Telex: 11871 KKNGEN Fax: (003291) 25.71.59

DE WACKER Jan
Adjuster of Claims
HENRY VOET-GENICOT
Mechelsesteenweg 203, B/6
B-2018 ANTWERPEN
Phone: 03/218.74.64 Telex: 31.653 Fax: 03/218.67.21

M^me^ De WACKER

DIERYCK
Avocat
DIERYCK, VAN LOOVEREN
& C°
Mechelsesteenweg 196
B-2018 ANTWERPEN
Phone: (03) 237.98.96 Fax: 03/237.98.99

M^me^ Ch. DIERYCK

FLETCHER G.J.
Membre Titulaire du C.M.I.
Dispacheur
LANGLOIS & Cie
Frankrijklei, 115
B-2000 ANTWERPEN
Phone: (03) 225.06.55 Telex: 31526 Fax: (03) 232.88.24

FRANSEN Wim
Avocat
FRANSEN & C°
Everdystraat 43
B-2000 ANTWERPEN
Phone: (03) 231.56.07 Telex: 71154 WIFRAN Fax: 03/233.39.80

Nathalie FRANSEN

GOEMANS Paul
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
GOEMANS, MIRDIKIAN
Meir 24 B/12
B-2000 ANTWERPEN
Phone: 32-3-232.18.51 Telex: 34 253 Fax: 32-3-233.59.63

Annick LACROIX, épouse
P. GOEMANS

GUTT Etienne
Membre titulaire du C.M.I.
Président émérite de la Cour
d'Arbitrage de Belgique
Professeur émérite de
l'Université de Bruxelles
Rue Basse 7
B-5953 JANDRENOUILLE
Phone: (32) 19/63.39.50

M^me^ Etienne GUTT

HOLLENFELTZ du TREUX
Pierre
Assureur-Conseil
BOELS & BEGAULT-OUTSHOORN SA
Meir 30
B-2000 ANTWERPEN
Phone: 32.3.220.79.11 Telex: 31882 Fax: 32.3.225.09.82

M^me^ HOLLENFELTZ du TREUX

HUYBRECHTS Marc A.
Professor of Law
at the University of Leuven and Antwerpen
Attorney at Law at the Bar of Antwerpen
HUYBRECHTS, ENGELS, CRAEN and Partners
Amerikalei 73
B-2000 ANTWERPEN
Phone: (03) 248.15.00 Telex: 71557 CASELA B Fax: 03/238.41.40

JANSSENS Victor
Membre Titulaire du C.M.I.
Directeur-Adjoint
COMPAGNIE MARITIME BELGE, S.A.
Katelijnevest 61
B-2000 ANTWERPEN
Phone: (03) 223.25.50 Telex: 73304 CMB B Fax: 03/223.27.37

Monique JANSSENS-FRAMBACH

KEGELS Tony
Avocat
KEGELS, ROOSENDAAL, KEYZER, STRAATMAN & BERKMANS
Mechelsesteenweg 166
B-2018 ANTWERPEN
Phone: (03) 237.01.01 Telex: 33 884 Fax: 03/237.03.24

Marthe KEGELS

LANGE Herman
Avocat
Schermersstraat 30
B-2000 ANTWERPEN
Phone: (03) 225.06.08 Telex: 31477 Fax: 3-235.73.78

PUTZEYS Jacques
Professeur Extraordinaire à l'Université Catholique de Louvain
Avocat
DE CALUWE — PUTZEYS & Associés
Rue Saint-Bernard 98
B-1060 BRUXELLES
Phone: 32.2-536.59.22 Telex: 61 287 Fax: 32.2-436.59.11

ROLAND Roger
Membre Titulaire du C.M.I.
Président de l'Association
Belge de Droit Maritime
Avocat
Ant. Van Dijckstraat 2, B.5,
B-2018 ANTWERPEN
Phone: 2324408-2317275 Telex: 33.966 Fax: 225.13.58

TRICOT Lionel
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
Professeur émérite de la
Katolieke Universiteit Leuven
Italiëlei 108
B-2000 ANTWERPEN
Phone: 233.27.66 Fax: 2313675

VAN AERDE Clive
Avocat
ADVOKATENKANTOOR CANT
& VAN AERDE
Veldstraat 55
B-8200 BRUGGE 2
Phone: (00.32.050) 38.03.45 Fax: 0032/50/38.77.95

Van HAVRE Philippe
Membre Titulaire du C.M.I.
Dispacheur
LANGLOIS & Co.
Frankrijklei 115
B-2000 ANTWERPEN
Phone: 225.06.55 Telex: 31.526 Fax: 232.88.24

VANHOUTTE Hendrik
Average Adjuster
LANGLOIS & CO, SPRL
Muidepoort 30
B-9000 GENT
Phone: (091) 51.23.06 Telex: 11167 Fax: 091/51 61 12

VOET Henri F.
Membre Titulaire du C.M.I.
Dispacheur
HENRY VOET-GENICOT
Mechelsesteenweg 203, B/6
B-2018 ANTWERPEN
Phone: (03) 218.74.64 Telex: 31653 Fax: 03/218.67.21

VOET J.E. Henri
Membre Titulaire du C.M.I.
Secrétaire de l'Association
Belge de Droit Maritime
Dispacheur
HENRY VOET-GENICOT
Mechelsesteenweg 203-B6
B-2018 ANTWERPEN
Phone: (03) 218.74.64 Telex: 31653 Fax: 03/218.67.21

Monique VOET

WIJFFELS Robert
Avocat
Maria Henriëttalei 1
B-2018 ANTWERPEN
Phone: (03) 231.36.55 Telex: 32.544 Fax: (03) 234.23.80

WIJFFELS Luc R.
Avocat
Maria Henriëttalei 1
B-2018 ANTWERPEN
Phone: (03) 231.36.55 Telex: 32.544 LAWY B Fax: (03) 234.23.80

BRASIL

CALMON Pedro
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor/Lawyer
PEDRO CALMON FILHO &
ASSOCIADOS
Av. Franklin Roosevelt, 194
BR-20021 RIO DE JANEIRO
Phone: (55) 21.220.23.23 Telex: 2121606 PCFA BR Fax: (55) 21.220.76.21

Mme Francis CALMON

MOTTA Gloria
Avocat
PEDRO CALMON FILHO
& ASSOCIADOS
Av. Franklin Roosevelt, 194/801
BR-20021 RIO DE JANEIRO
Phone: (55) 21.220.23.23 Telex: 2121606 PCPA BR Fax: (55) 21.220.76.21

MOTTA Henrique
Avocat
PEDRO CALMON FILHO
& ASSOCIADOS
Av. Franklin Roosevelt, 194/801
BR-20021 RIO DE JANEIRO
Phone: (55) 21.220.23.23 Telex: 2121606 PCPA BR Fax: (55) 21.220.76.21

PEREIRA Rucemah
Average Adjuster
RUCEMAH AND SONS
AVERAGE ADJUSTING
Ave. Churchill, 60, Grs 302/04
BR-20020 RIO DE JANEIRO
Phone: (55) 21.220.23.26 Telex: (21) 31842 RLPG BR Fax: (21) 262.8226

Maria Apprecida GOMEZ
PEREIRA

CANADA

ANGUS W. David
Membre Titulaire du C.M.I.
President Canadian Maritime
Law Association
Barrister & Solicitor
STIKEMAN, ELLIOTT
1155 René-Lévesque
Blvd W. Suite 3700
MONTREAL (QC) H3B 3V2
Phone: (514) 397.3127 Telex: (05) 267316 Fax: (514) 397.3222

Louise ELLIS

BAUDRY Edouard
Avocat
LAVERY, O'BRIEN
1, Place Ville Marie - Suite 4000
MONTREAL,
QUEBEC, H3B 4M4
Phone: (514) 871.15.22 Telex: (055) 60990 BARRISTER Fax: (514) 871.2229
Silvia L. BAUDRY

BEARD David L.D.
Lawyer
BEARD, WINTER
150 King St. West - Suite 900
TORONTO,
ONTARIO M5H 2K4
Phone: (416) 593.5555 Telex: (06) 23377 Fax: (416) 593.7760

BISHOP Trevor
Lawyer
BRISSET BISHOP
1080 Côte du Beaver Hall
Suite 400
MONTREAL,
QUEBEC H2Z 1S8
Phone: (514) 393.3700 Telex: (05) 268835 LEGES MTL Fax: (514) 393.1211
Barbara BISHOP

BRANDER-SMITH, Q.C. David
Membre Titulaire du C.M.I.
MCMILLAN BULL CASGRAIN
3000 Royal Centre
(P.O. Box 11130)
1055 West Georgia Street
VANCOUVER, B.C. V6E 3R3
Phone: (604) 687.6575 Telex: (04) 53395 Fax: (604) 641.4949
June BRANDER-SMITH

CANTELLO John
Membre Titulaire du C.M.I.
Average Adjusting
OSBORN & LANGE INC.
360 St James Street
MONTREAL H2Y 1P5, Que.
Phone: (514) 849.4161 Telex: (055) 60813 Fax: (514) 849.4167
Pamela CANTELLO

CÔTÉ Pierre G.
Avocat
OGILVY, RENAULT
1981 Mc Gill College
Suite 1100
MONTREAL H3A 3C1
Phone: (514) 286.5424 Telex: (05) 25.362 Fax: (514) 286.5474
Marie CÔTÉ-GIGUERE

CUNNINGHAM, Q.C. John
(Jack)
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
CAMPNEY & MURPHY
P.O. Box 49190
595 Burrard Street
VANCOUVER, V1X 1K9
Phone: (604) 688.80.22 Telex: (04) 53320 Fax: (604) 688.0829

Rosemary CUNNINGHAM

DE MAN Marc
Lawyer
HOLMESTED & ASSOCIATES
2100 Drummond Street,
Suite 620
MONTREAL,
QUEBEC H3G 1X1
Phone: (514) 842.0041 Fax: (514) 843.3301

Ilona DE MAN

GAUDREAU Richard
Barrister
GAUDREAU, VAILLANCOURT
& ST-PIERRE
3350, de la Pérade,
Suite 205
QUEBEC G1X 2L7
Phone: (418) 657.6789 Telex: (051) 3477 (LAMER QBC) Fax: (418) 658.7454

Louise THERIAULT

GAUTHIER Johanne
Avocate
OGILVY RENAULT
1981, Ave. McGill
College (11° Et.)
MONTREAL,
QUEBEC H3A 3C1
Phone: (514). 286.5424 Telex: (05) 25362 Fax: (514) 286.5474

Richard PARENT

GOLD Edgar
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor/Advocate
HUESTIS HOLM
C-708 Commerce Tower
1809 Barrington Street
HALIFAX N.S. B3J 3KB
Phone: (902) 420.1599 Fax: (902) 422.4713

Dr Judith GOLD

HARRINGTON Sean
Advocate
McMASTER MEIGHEN
630, René-Lévesque
Blvd West
MONTREAL,
QUEBEC HB3 4H7
Phone: (514) 879.1212 Telex: (05) 268637 Fax: (514) 878.0605

Louise HARRINGTON

JOY John
Lawyer
WHITE, OTTENHEIMER
& GREEN
Baine Johnston Centre —
6th floor
10 Fort William Place, P.O.
Box 5457
ST JOHN'S, NF A1C 5W4
Phone: (709) 722-7584 Fax: (709) 722-9210

Christiane F. JOY

KINDRED Hugh M.
Dalhousie Law School
HALIFAX, NOVA SCOTIA,
B3H4H9
Phone: (902) 494-1028 Fax: (902) 494-1316

MALOTT Bart Neal
Membre Titulaire du C.M.I.
Président TRANSWORLD
SHIPPING LTD
194, St. Paul Street West,
/300
MONTREAL H2Y 1Z8,
QUEBEC
Phone: (514) 845-9151 Telex: 05-25266 THOMEARL MTL Fax: (514) 845-9161

McALLISTER Donald
Executive
McALLISTER TOWING &
SALVAGE INC.
410, St. Nicolas Street —
Suite 401
MONTREAL (Que) H2Y 2P5
Phone: 514-849-2221 Telex: 055-60613 Fax: 514-843-4109

Catherine McALLISTER

METCALF Frank
Barrister
METCALF, HAYASHI
1459 Hollis St.
HALIFAX, B3J1V1
NOVA SCOTIA
Phone: (902) 420-1990 Fax: (902) 429-1171

Doris METCALF

NADON Marc
Avocat
FASKEN MARTINEAU DAVIS
5th Floor, 10 Arthur Street
LONDON EC4R 9AY
Phone: 01-929-2894 Fax: 01-929-3634

Margaret BUCHAN

PILOTTE Alain
Avocat
MARLER, SPROULE
& PILOTTE
240 St. Jacques — Suite 600
MONTREAL, H2Y IL9, Que.
Phone: 514-288-5204 Telex: 055-60583 MARLAN Fax: 514-288-5242

Manon L. BREAULT

POPP Alfred H.E.
Senior General Counsel
Admiralty & Maritime Law
DEPARTMENT OF JUSTICE,
OTTAWA CANADA
Justice Building, 239
Wellington Street, Room 250
OTTAWA, Ontario Canada
K1A OH8
Phone: (613) 957-4666 Telex: 053-3603 Fax: (613) 996-9916

PRAGER Vincent Mark
Partner
STIKEMAN ELLIOTT
155 Rene Levesque Blvd W.
MONTREAL, QC H3B 3V2
Phone: 514-397-3130 Telex: 05-267-316 TAEMONT Fax: 514-397-3222

SCHMITT Douglas G.
Lawyer
Mc EWEN, SCHMITT & Co.
1615-1055 West Georgia
Street
P.O. Box 11174 — Royal
Centre
VANCOUVER B.C. V6E 3R5
Phone: (604) 683-1223 Telex: 04-51388 MARINE LAW Fax: (604) 683-2359

Nona Jane SIMS

TETLEY, Q.C. William
Membre Titulaire du C.M.I.
Professeur
112 Cornwall Avenue
MONTREAL CANADA H3P
1M8

Rosslyn TETLEY

CHILE

ANSIETA Alfonso
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
ANSIETA, CORNEJO Y
GUZMAN
Prat 827, Piso 12
VALPARAISO
Phone: 213-494 Telex: 230-398 Fax: 032-252622

Alicia CAMUS

CORNEJO Eugenio
Membre Titulaire du C.M.I.
Président Asociacion Chilena
de Derecho Maritimo
Avocat
ANSIETA, CONEJO Y
GUZMAN
Prat 827 — Piso 12
VALPARAISO
Phone: 032-213494 Telex: 230398 SANTE CL. Fax: 56-32-252622

Gaby L. CORNEJO

GUZMAN José Tomàs
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer, Average and Loss
Adjuster
ANSIETA, CORNEJO &
GUZMAN
Huérfanos 1117. Officina 615
SANTIAGO
Phone: 332589 Telex: 230398 SANTE CL Fax: 6993040

CHINA

LIU Shujian
Vice-Chairman of the
Executive Committee
and Secretary General of the
CMLA
Secretary General of China
Maritime Arbitration
Commission
CHINA MARITIME
ARBITRATION COMMISSION
1, Fuxingmenwai
BEIJING
Phone: 8013344 Telex: 222288 TPLAD CN Fax: 8011369

MENG Yuqun
Member of the Executive
Committee
and Deputy Secretary General
of the CMLA
Deputy General Manager of
Legal Affairs
Dept. of China National
Foreign Trade Transportation
Corp.
CHINA NATIONAL FOREIGN
TRADE TRANSPORTATION
CORPORATION
Er Li Gou, Xi, Jiao
BEIJING
Phone: 20224 422-226 Telex: 222450 Fax: 2013862

MIAO Jianmin
Member of the CMLA
Foreign Insurance Dept. of
THE PEOPLE'S INSURANCE
COMPANY OF CHINA
410, Fu Cheng Men Nei
Da Jie
BEIJING
Phone: 6011875 Telex: 22102/22532 PICC CN Fax: 6011876

WANG Yanbin
Member of the CMLA
CHINA OCEAN SHIPPING
COMPANY
6, Dongchangan St. E.
BEIJING
Phone: 5121188/3261 Telex: 22264 CPCPK Fax: 5122408

YUZHUO SI
Vice-Président
DALIAN MARITIME
UNIVERSITY
1 Lienghailu
116024 DALIAN
Phone: 471611 (0) Telex: 86175 DMC CN Fax: 471395

ZHU Yubo
Member of the CMLA
CHINA MARITIME ARBITRA-
TION COMMISSION
1, Fuxingmenwai Street
BEIJING
Phone: 8013344 Telex: 222288 TPLAD CN Fax: 8011369

COLOMBIA

MORALES Luis Gonzalo
Abogado
FLOTA MERCANTE
GRANCOLOMBIANA
Carrera 13/27-75
COL-BOGOTA
Phone: 2860200 Telex: 44853 Fax: 2869028

PRIETO Juan Manuel
President Asociacion
Colombiana de Derecho
Maritimo Commercial
Lawyer
PRIETO, VALLEJO
Y ASSOCIADOS
Cra. 9 n° 78-08 Of. 305
COL-BOGOTA
Phone: 2175055 Telex: 41370 Fax: 2171950

RAMIREZ Sigifredo
Membre Titulaire du C.M.I.
FLOTA MERCANTE
GRANCOLOMBIANA SA
Carrera 13 N°, 27-75, Piso 10
COL-BOGOTA
Phone: 2862168 Telex: 44542/44853 FMG CO Fax: (1) 286-9028

Glora de RAMIREZ

CESKO-SLOVENSKO

HENZLOVA Pavla
dr. jur., lawyer
CZECHOSLOVAK CHAMBER
OF COMMERCE
AND INDUSTRY
Argentinskà 38
170 05 PRAHA 7
Phone: 8724884 Telex: 121862 OBKO Fax: 879134

DANMARK

BACH Mogens
Advocate
DRAGSTED LAW FIRM
29, Tolbodgade
DK-1253 COPENHAGEN
Phone: (45) 33-33-88-88 Telex: 21425 Fax: (45) 33-13-40-44

ERLUND Jan
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
GORRISEN & FEDERSPIEL
12 H.C. Andersens Boulevard
DK-1553 COPENHAGEN
Phone: 45.33.15.75.33 Telex: 15598 Fax: 45.33.15.77.33

Hanne ERLUND

HASLE Flemming
Membre Titulaire du C.M.I.
Managing Director
THE EAST ASIATIC
COMPANY LTd. A/S
2, Holbersgade
DK-COPENHAGEN
Phone: 45.35.27.27.27 Telex: 12100 Fax: 45.33.12.37.00

Kirsten HASLE

LEVY Hans
Membre Titulaire du C.M.I.
Director
ASSURANCEFORENINGEN
SKULD
Frederiksborggade 15
DK-1360 COPENHAGEN K.
PHone: 45-33.11.68.61 Telex: 9112625 Fax: 45-33.11.33.41

Elisabeth BLADH

LUND Christian
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney-at-Law
THE EAST ASIATIC
COMPANY LTD A/S
2, Holbergsgade
DK-1099 COPENHAGEN
Phone: 35272727 Telex: 12100 EACKH DK Fax: 33123700

MIDDELBOE Jens
Dispacheur
JENS MIDDELBOE
Nyhavn 67
DK-1051 COPENHAGEN
Phone: 45/33.15.67.73 Telex: 21364 JMADJ Fax: 45/33.32.22.42

Karen MIDDELBOE

NIELSEN Bent
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
REUMERT & PARTNERS
26, BREDGADE
DK-1260 COPENHAGEN
Phone: 33.93.39.60 Telex: 16339 MTLAW Fax: 33.93.39.50

Mette Gadegaard NIELSEN

PHILIP Allan
Membre Titulaire du C.M.I.
President Danish Branch of C.M.I.
Advocate
PONTOPPIDAN, PHILIP & PARTNERS
Vognmagergade 7
DK-1120 COPENHAGEN
Phone: 45.33.13.11.12 Telex: 15 211 LAWOFF DK Fax: 45.33.32.80.45

Birthe PHILIP

PONTOPPIDAN Kund
Membre Titulaire du C.M.I.
Man. Director
DANISH SHIPOWNERS ASSOCIATION
Amaliegade 33
DK-1256 COPENHAGEN
Phone: 33.11.40.88 Telex: 16492 Fax: 33.11.62.10

Bodil PONTOPPIDAN

SCHAUMBURG-MÜLLER
Peter
Advokat
HO/ST, MARKERS, WINTHER, SCHAUMBURG-MÜLLER
Oestergade 55
DK-1100 COPENHAGEN
Phone: (+45) 33.13.15.11 Telex: 21057 DENLAW DK FAX: (+45) 33.32.03.38

M^{me} SCHAUMBURG-MÜLLER

THORSEN Søren
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
REUMERT & PARTNERS
Bredgade 26
DK-1260 COPENHAGEN
Phone: (+45) 33.93.39.60 Telex: 16339 MTLAW DK Fax: (+45) 33.93.39.50

Marie-Claire THORSEN

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

ALBRECHT Hans-Christian
Membre Titulaire du C.M.I.
President Deutscher verein
für Internationales Seerecht
Dr. Jur., lawyer
HASCHE ALBRECHT
FISCHER
Valentinskamp 88
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (00.49.40) 35.00.20 Telex: 215461 LAWY Fax: (00.49.40)
35.00.21.52

ALBRECHT Gerd Justus
Dr. jur. Rechtsanwalt
and Notar
AHLER VOGEL
SCHOTTELIUS WÖLPER
Contrescarpe 21
D-2000 BREMEN 1
Phone: (49.421) 32.02.55 Telex: 245301 LEGAL D Fax: (49.421) 32.48.08

Verena LANG

BRANDI Cornelius
Avocat
HASCHE-ALBRECHT-FISCHER
Valentinskamp 88
D-2000 HAMBURG 36
Phone: 040 35.00.20 Telex: 215461 LAWY D Fax: 040 35.00.21.52

BREITZKE Christian
Dr. jur., Avocat
LEBUHN & PUCHTA
Vorsetzen 35
D-2000 HAMBURG 11
Phone: (040) 37.30.23 Telex: 17.40.37.58 CODAN Fax: (040) 36.46.50

Rechtsanwältin Renate
BREITZKE

BREVERN (von) Hartmut
Titulary Member of the C.M.I.
Lawyer
RÖHREKE, BOYE, REMÉ,
vön WERDER
Ballindamm 26
D-2000 HAMBURG 1
Phone: (040) 32.25.65 Telex: 213.773 LEGES D Fax: (040) 32.75.69

BRUNN Gerfried E.
Lawyer
DEUTSCHER TRANSPORT
VERSICHERUNGS-VERBAND
Rödingsmarkt 16
D-2000 HAMBURG 11
Phone: (040) 36.24.26 Telex: 403353 Fax: (040) 36.21.96

DETTMERS Ed.
Attorney at Law and Notary Public
Law Office BLAUM
DETTMERS RABSTEIN
BREMEN
Am Wall 153-156
D-2800 BREMEN 1
Phone: 0421-36.60.10 Telex: 244030 Fax: 0421-36.60.151

Johanne DETTMERS

EHLERMANN Peter
Lawyer
EHLERMANN
& JESCHONNEK
Trostbrücke 1
D-2000 HAMBURG 11
Phone: (040) 37.22.61 Telex: 17402037 Fax: 36.48.74

EVERS Frank
Rechtsanwalt/Avocat
SCHERZBERG & UNDRITZ
Neuer Wall 25
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (040) 36.90.09.0 Telex: 215699 Fax: (040) 36.79.22

HERDER Rolf
Membre titulaire du C.M.I.
Professeur
INSTITUT DE DROIT
MARITIME, Hamburg
Heimhuder Strasse 71
D-2000 HAMBURG 13
Phone: (040) 41.23.59.99

Inge HERBER

KRÖGER Bernd
Membre Titulaire du C.M.I.
Managing Director
VERBAND DEUTSCHER
REEDER
Esplanade 6
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (040) 350.97.227 Telex: 211407 Fax: (040) 350.97.211

LAUDIEN Bernd
Avocat
BERENBERG-GOSSLER &
PARTNERS
Neuer Wall 46
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (040) 36.33.61 Telex: 214111 JURA D Fax: (040) 36.33.60

NÖLL Hans-Heinrich
Legal Adviser (Rechtsanwalt)
Secretary of the GERMAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION
Deutscher Verein
für Internationales Seerecht
Postfach 305580
Esplanade 6
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (040) 350.97.255 Telex: 211407 Fax: (040) 350.97.211

PUCHTA Karl-Ferdinand
Dr. jur., Avocat
LEBUHN & PUCHTA
Vorsetzen 35
D-2000 HAMBURG 11
Phone: (040) 37.30.23 Telex: 17.40.37.58 CODAN Fax: (040) 36.46.50

Ingrid PUCHTA

RABE Dieter
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney-at-Law
SCHOEN & PFLUEGER
Spitalerstrasse 22
D-2000 HAMBURG 1
Phone: (040) 32.17.21 Telex: 2161611 Fax: (040) 33.94.17

REMÉ Thomas
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
RÖHREKE-BOYE-REMÉ-
VON WERDER
Ballindamm 26
D-2000 HAMBURG
Phone: 32.25.65 Telex: 213773 Fax: 32.75.69

Elisabeth REMÉ

SCHALE Reinhard
Attorney
Dr. SCHACKON & PARTNER
Damshof 17
2800 BREMEN 1
Phone: (0421) 36990 Telex: 174212248 Fax: (0421) 3699144

SEGELKEN Hans-Helmut
Avocat
Société d'Avocats SEGELKEN
& SUCHOPAR
Bauwall 5-7
«Überseehaus»
D-2000 HAMBURG 11

STANGE Helmut
Avocat
HASCHE, ALBRECHT,
FISCHER
Valentinskamp 88
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (040) 35.00.20 Telex: 21.54.61 Fax: (040) 35.00.21.52

UMLAUF Joachim
Avocat
ESCHE, SCHUMANN &
PARTNER
Ballindamm 17
D-2000 HAMBURG 1
Phone: (040) 33.30.530 Telex: 2163724 Fax: (040) 32.75.65

Sybille UMLAUF

VOGELER Burkhard
Rechtsanwalt
HASCHE-ALBRECHT-FISCHER
Valentinskamp 88
D-2000 HAMBURG 36
Phone: (040) 35.00.20 Telex: 215461 LAWY D Fax: (040) 35.00.21.52

VON DEM HAGEN Eberhard
General Counsel
HAPAG LLOYD AG
Ballindamm 25
D-2000 HAMBURG 1
Phone: (040) 303.2601 Telex: 214609 HLDV D Fax: (040) 33.64.32

Ute-Maria VON DEM HAGEN

WEIPERT Lutz
Rechtsanwalt und Notar
Societät BLAUM DETTMERS
RABSTEIN
Am Wall 153-156
D-2800 BREMEN 1
Phone: (0421) 36.60.10 Telex: 244030 & 174212183 Fax: (0421) 36.60.151

Dr. Ursula WEIPERT

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

KANTNER Gerold
Avocat
Poststrasse 21
DDR-2530 ROSTOCK
WARNEMÜNDE
Phone: 54.062

RICHTER Ralf
Lawyer
President of The
ASSOCIATION FOR
MARITIME LAW
OF THE GERMAN
DEMOCRATIC REPUBLIC
Lagerstrasse 26
DDR-2500 ROSTOCK
Phone: (3781) 25839 Telex: 31273
Rostock darg dd

TROTZ Norbert
Professor
ASSOCIATION FOR
MARITIME LAW OF THE
GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC
Lagerstrasse 26
DDR-2500 ROSTOCK
Phone: 383.2645

EGYPT

ELDIB Moufid
Advocate
YANSOUNI, ELDIB
& PARNERS
32 Bd Saad Zaghloul
ALEXANDRIA — Telex: 54696 ELDIB

Hoda ELDIB

NASHAT Ali
Avocat
37 Abdekalek Saraoit
LE CAIRE
Phone: 354.66.73 — Telex: 02598 SEPEL UN — Fax: 717449

ESPAÑA

ALCANTARA José Maria
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
ABOGADOS MARITIMOS Y
ASOCIADOS
Miguel Angel 16, 5 Dcha
SP-28010 MADRID
Phone: 308.30.95 — Telex: 49438 — Fax: 410.60.86

Cayetana PRESA

ARROYO Ignacio
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
RAMOS & ARROYO
Paseo de Gracia 92
SP-08008 BARCELONA
Phone: (93) 215.77.11 — Telex: 59398 FRM — Fax: (93) 215.96.02

Cristina Cella de ARROYO

de ROS Ignacio
Pau Alcover, 60
SP-08017 BARCELONA
Phone: 205.02.65 — Telex: 54553 IRS — Fax: 2046896

Mme del Mar Raventos

GOÑI Jose-Luis
Membre Titulaire du C.M.I.
Abogado
GOÑI, FIGAREDO & CO
Serrano, 91
SP-28006 MADRID
Phone: 563.47.40 Telex: 42344 MARL E. Fax: 563.11.43

Mme GOÑI

GOÑI Francisco
Lawyer
GOÑI, FIGAREDO & CO
Serrano, 91.4°
SP-28006 MADRID
Phone: 34.1.5634740 Telex: 42344 MARL E. Fax: 34.1.563.1143

SAN SIMON Luis
Avocat
ABOGADOS MARITIMOS Y ASOCIADOS
Miguel Angel, 1 - 5Dcha
SP-2810 MADRID
Phone: 308.30.95 Telex: 49438 Fax: 410.60.86

Ana PALACIOS

FINLAND-SUOMI

LUNDELL Carl-Henrik
Managing Director
FINNISH MARINE INSURANCE CO LTD
Melkögatan 22 A
SF-00210 HELSINKI
Phone: 358-0-6961440 Fax: 358-0-692.2316

Monica LUNDELL

PALMGREN Nils-Gustaf
President Finnish Maritime Law Association - CMI
Lawyer
NEPTUN MARITIME (Finland) Co.
Sinikalliontie 18 A
SF-02630 ESPOO
Phone: 358-5021214 Telex: 121897 Fax: 358-5022029

VOÏONMAA Erkki Tapani
Capitaine au Long Cours
Juriste
F.G.-SHIPPING OY
Lönnrothink, 21
SF-100121 HELSINKI
Phone: (19) 0-1622229

Mme VOÏONMAA

FRANCE

AISENSTEIN Léopold
Avocat
Cabinet L. AISENSTEIN
234, Bld. Saint-Germain
F-75007 PARIS
Phone: 42.22.71.80 Fax: 42.22.53.69

ALLARD Patrick
Courtage d'Assurance
Maritime
FILHET-ALLARD & Cie
Bourse Maritime
Place Lainé
F-33075 BORDEAUX CEDEX
Phone: 56.52.15.65 Telex: 540286 ALBOUMA Fax: 56.81.50.85

ARNAUD Ambroise
Avocat
VIDAL, NAQUET, PELLIER, ARNAUD
119, rue Paradis
F-13006 MARSEILLE
Phone: 91.53.06.39 Telex: 402680 VIDAPAR Fax: 91.57.01.27

BAUDE-TANNENBAUM
Christine
Avocat
COUTARD-DOISE-GEWELBE-MARTINEZ
67-69, ave. Victor Hugo
F-75783 PARIS CEDEX 16
Phone: 45.01.57.50 Telex: 612925 Fax: 45.01.78.29

BERNARD Paul
Membre Titulaire du C.M.I.
Arbitre Maritime
19, Bld de la Fraternité
F-44100 NANTES
Phone: 40.46.01.92 Telex: 700570 Fax: 40.73.70.19

Annick BERNARD

BERNARD Thierry
Avocat
SCP ROBERT - MOREAU & ASSOCIES
22, rue de Madrid
F-75008 PARIS
Phone: 42.93.31.30 Telex: 650807 ROMAV F Fax: 42.93.45.79

BOISSON Philippe
Conseiller Juridique
BUREAU VERITAS
17Bis, Place des Reflets
F-92400 COURBEVOIE
Phone: 42.91.52.71 Telex: 6124409 BVDSM Fax: 42.91.52.98

BONASSIES Pierre
Membre Titulaire du C.M.I.
Professeur à la faculté de
Droit et de Science Politique
d'Aix-en-Provence
Chemin des Portails
F-13510 EGUILLES

BOQUIN Claude
Président de l'Association
Française de Droit Maritime
Président
S.A. LOUIS DREYFUS & Cie
- Armateurs
87, ave. de la Grande-Armée
F-75116 PARIS
Phone: 40.66.11.11 Telex: 611234F Fax: 45.01.70.28

Mrs. BOQUIN

BOULOY Pierre
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
COURTOIS BOULOY LEBEL
& ASSOCIES
5, rue de Chaillot
F-75116 PARIS
Phone: 47 20 17 93 Telex: 610878 Fax: 47 20 25 20

Mme BOULOY

BRAJEUX Guillaume
Avocat
12, rue de Crosne
F-76000 ROUEN
Phone: 35.71.05.72 Telex: 771088 Fax: 35.70.76.83

BUCHMAN Louis Bernard
Avocat
Cabinet CAUBET, BUCHMAN,
SPALTER
31, Boulevard Malesherbes
F-75008 PARIS
Phone: (1) 42.65.60.60 Telex: 280339 Fax: (1) 42.65.38.38

BUHLER Jean-Claude
Arbitre Maritime
CONSEIL DES CHARGEURS
MARITIMES FRANÇAIS
Rés. «Les Arômes»
66, rue de Crimée
F-75019 PARIS
Phone: 42.40.30.98

BUREAU Xavier
Avocat
REMBAUVILLE-NICOLLE,
BUREAU & MICHAU
161, Bld Haussmann
F-75008 PARIS
Phone: 45.63.56.90 Telex: 290340 Fax: 45.61.49.41

Mme BUREAU

CHANTELOUBE Jacques
Président de Chambre
Honoraire au Tribunal
de Commerce de Paris,
Dir. Gén. Adj., honoraire,
CHARGEURS SA
11, Allée de Trévise
F-92330 SCEAUX

DAGORNE Jean-Pierre
Avocat
GIDE LOYRETTE NOUEL
26, Cours Albert 1er
F-75008 PARIS
Phone: 40.75.60.00 Telex: 649363 Fax: 43.59.37.79

Mme DAGORNE

DARDELET Pierre François
Président
S.A.T.A.
35, rue de Prony
F-75017 PARIS
Phone: (1) 47.63.12.10 Telex: 290490 Fax: (1) 42.67.78.78

DELPLANQUE Xavier
Avocat
GIDE LOYRETTE NOUEL
26, Cours Albert 1er
F-75008 PARIS
Phone: 40.75.60.00 Telex: 649363 Fax: 43.59.37.79

Mme DELPLANQUE

DELSOL Evelyne
Risk Manager
ETPM / GTM Entreprise
8, rue du Chemin Vert
F-75011 PARIS
Phone: (1) 40.97.64.20 Telex: 612021 Fax: (1) 40.97.63.33

DOUAY Claude
Avocat Général Honoraire
près la Cour d'Appel de Paris
28, rue de Chartres
F-92200 NEUILLY

Mme Claude DOUAY

DUCHARNE Jean-Louis
Avocat au Barreau de Paris
DEBAIN DUCHARNE MARTEL
74, avenue Paul Doumer
F-75116 PARIS
Phone: 45.04.04.40 Telex: 651257 Fax: 45.03.11.12

DUMORTIER Sylvain
Courtier d'Assurance Maritime
GUIAN SA
10-12 rue des Trois Fontanots
F-92000 NANTERRE
Phone: (1) 40.81.08.00 Telex: 616136 Fax: (1) 47.78.81.70

EMO Pierre
Avocat à la Cour de Rouen
Ancien Bâtonnier de l'Ordre
SCP EMO HEBERT LE BOUSSE LABRUYNE TISSOT
4, avenue Gallièni — BP 226
F-76136 MONT ST-AIGNAN CEDEX
Phone: 35.71.41.76 Telex: AVOCEHA 180016F Fax: 35.88.83.21

FALYSE Véronique
Responsable Ass. Transport
DAVAL-INSUREC
Immeuble Elysées La Défense
Cedex 35
F-92072 PARIS LA DEFENSE
Phone: (1)47.67.84.16 Fax: (1)47.67.84.30

FONTAINE Emmanuel
Avocat
GIDE, LOYRETTE, NOUEL
26, Cours Albert 1er
F-75008 PARIS
Phone: 40.75.61.16 Telex: 649363F GIDMAR Fax: 43.59.37.79
Mme FONTAINE

FOUCHARD Claude
Directeur des Transports
DAVAL
(Groupe USINOR/SACILOR)
Immeuble Elysées La Défense
Cedex 35
F-92072 PARIS LA DEFENSE
Phone: (1)47.67.83.89 Telex: 614850 DAVAL Fax: (1)47.67.84.30

FRANÇOIS Jean
Directeur Juridique
COMPAGNIE GENERALE MARITIME
Tour Winterthur
102 Quartier Boieldieu
F-92800 PUTEAUX
Phone: (1)49.03.73.34 Telex: 630387F GEMA

GAUTIER Gilles
Responsable Juridique
NAVALE DELMAS
16, avenue Matignon
F-75008 PARIS
Phone: 42.56.44.33 Fax: 45.63.85.44

GODIN Philippe
Avocat
GODIN & ASS.
3, ave. Elisée Reclus
F-75007 PARIS
Phone: 47.53.71.06 Telex: GODIN 203838 F Fax: 45.55.97.92
Brigitte GODIN

GRELLET Luc
Avocat
COURTOIS BOULOY LEBEL
& ASSOCIES
5, rue de Chaillot
F-75116 PARIS
Phone: 47.20.17.93 Telex: 610878 Fax: 47.20.25.20

M^me^ GRELLET

GUILLEMINAULT Brigitte
Juriste
CREDIT NAVAL
Soder Banque
47, rue Cambon
F-75001 PARIS
Phone: 42.61.51.54 Telex: 211323 CRENAVI F Fax: 42.61.11.13

HENN Andreas
Avocat
CAMMARATA & MONFORT
2, rue Henri Barbusse
F-13000 MARSEILLE
Phone: 91.90.90.00 Telex: 402377 Fax: 91.56.17.22

HOUSSIN Pierre
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor
WORLD MARITIME
UNIVERSITY
P.O. Box 500
S-201 24 MALMÖ
Phone: 40/70050 Telex: 8305018 WMU Fax: 40.12.84.42

JAMBU-MERLIN Roger
Membre Titulaire du C.M.I.
Professeur Emerite
à l'Université PARIS II
10, av. du Colonel Bonnet
F-75016 PARIS
Phone: 42.24.07.55

M^me^ R. JAMBU-MERLIN

JANBON Laetitia
Avocat à la Cour
SCP L. JANBON -
S. MOULIN
1, rue Saint Firmin
F-34000 MONTPELLIER
Phone: 67.66.07.95 Telex: 485506 Fax: 67.66.39.09

LAROQUE Hervé
LAROQUE & ASSOCIES
3, Villa Jocelyn
F-75116 PARIS
Phone: 45.04.66.66 Fax: 45.03.35.65

LASSEZ Jacques-Max
Avocat
LASSEZ & ASSOCIES
51, ave. Montaigne
F-75008 PARIS
Phone: 42.56.44.81

LATRON Pierre
Membre Titulaire du C.M.I.
Conseiller Juridique
SYNDICAT FRANÇAIS DE
L'ASSURANCE MARITIME ET
TRANSPORTS
20, rue Vivienne
75082 PARIS CEDEX 02
Phone: 42.96.12.13

LE BERRE Frédéricque
Avocat
COURTOIS BOULOY LEBEL
& ASSOCIES
5, rue de Chaillot
75116 PARIS
Phone: 47.20.17.93 Telex: 610878 Fax: 47.20.25.20

LE GALL Erwan
Professeur à la Faculté de
Droit de Nantes
11, rue Dugommier
F-44000 NANTES

LE JEAN Yves-Marie
Directeur Juridique
CHARGEURS DELMAS
Tour Franklin — Cedex 11
F-92081 PARIS LA DEFENSE
Phone: 49.02.49.60

LE PETIT-ENGELSEN Marion
Avocat à la Cour
WAROT & ASSOCIES
74, avenue Paul Doumer
F-75116 PARIS
Phone: (1) 45.04.04.40 Telex: 640803 Fax: (1) 45.04.61.51

LEVAVASSEUR Jean-Jacques
Directeur Juridique
BUDD S.A.
29, rue de Marignan
F-75008 PARIS
Phone: (1) 42.56.63.12 Telex: 642658 Fax: (1) 45.61.09.80
Diane BOULAROT

LOBADOWSKI Alexis
Courtier Maritime
7, rue Pierre Brossolette
F-76600 LE HAVRE
Phone: 35.21.11.22 Telex: 190159 Fax: 35.21.13.54
M^{me} LOBADOWSKY

MARGUET Bernard
Avocat
32, avenue du Général
Archinard
F-76600 LE HAVRE
Phone: 35.42.09.06 Telex: 771756 Fax: 35.22.92.95
Mme MARGUET

MARTEL (de) Damien de
MARTEL
Avocat au Barreau de Paris
DEBAIN DUCHARNE MARTEL
74, avenue Paul Doumer
F-75116 PARIS
Phone: 45.04.04.40 Telex: 651257 Fax: 45.03.11.12

MATHIVON Jean-Claude
Avocat
S.N.E.A.
Tour ELF — Cedex 45
F-92078 PARIS LA DEFENSE
phone: 47.44.49.71 Telex: 6155400 F Fax: 47.44.30.40

MATTEI-DAWANCE Geneviève
Avocat aux Conseils
SCP FORTUNET-MATTEI-
DAWANCE
61, ave. Charles de Gaulle
F-92200 NEUILLY SUR SEINE
Phone: 47.47.19.88 Fax: 47.47.48.70

McLEAN Alan
McLEAN/TACONET &
McLEAN
27, rue Etienne Marcel
F-75001 PARIS
Phone: 42.96.92.26 Telex: 240204 Fax: 40.26.08.98
M^{me} McLEAN

MICHAU Emmanuel
Avocat à la Cour
REMBAUVILLE-NICOLLE,
BUREAU & MICHAU
161, bd Haussmann
F-75008 PARIS
Phone: 45.63.56.90 Telex: 290340 Fax: 45.61.49.41

MOUSSA Abdel-Rafea
Professeur de Droit
Commercial et Maritime
Université de Zagazig (Egypte)
Avocat à la Cour d'Egypte
188, rue Bellevue
F-92100 BOULOGNE
Phone: 46.03.63.08

MOUSSU-ODIER Françoise
Membre Titulaire du C.M.I.
Chef du Service Juridique
COMITE CENTRAL DES
ARMATEURS DE FRANCE
73, Boulevard Haussmann
F-75008 PARIS
Phone: 42.65.36.04 Telex: 660532

OLLU Jean-Jacques
Avocat
VILLENEAU-ROHART-SIMON
12, Boulevard de Courcelles
F-75017 PARIS
Phone: (1) 46.22.51.73 Telex: 648923 Fax: (1) 47.54.90.78

ORNANO (d')
Thierry d'ORNANO
Avocat
S.C.P. D'ORNANO
& ASSOCIES
19, rue Neuve Ste Catherine
F-13000 MARSEILLE
Phone: 91.54.25.50 Telex: 430 176 F Fax: 91.54.98.37

M^me^ d'ORNANO

PAGEARD Géraldine
Avocat à la Cour
WAROT & ASSOCIES
74, avenue Paul Doumer
F-75116 PARIS
Phone: 45.04.04.40 Telex: 640803 Fax: 45.04.61.51

PARENTHOU Roger
Membre Titulaire du C.M.I.
Dispacheur
La Michelière
F-83143 LE VAL
Phone: 94.86.46.66 Telex: 430269 MARSEILLE Fax: 91.33.04.08

M^me^ PARENTHOU

PONTAVICE (du) Emmanuel
du PONTAVICE
Membre Titulaire du C.M.I.
Professeur à l'Université de
Paris II
27, rue de Fleurus
F-75006 PARIS
Phone: (1) 45.48.06.49/45 Fax: (1) 45.44.22.29

POTIER Jacques
Membre titulaire du C.M.I.
Directeur Honoraire
Président Honoraire A.F.D.M.
CHARGEURS REUNIS
6, rue des Tournelles
F-78000 VERSAILLES
Phone: 39.50.56.16

POUPARD Yves
COMPAGNIE GENERALE
MARITIME
Tour Winterthur
102 Quartier Boieldieu
F-92800 PUTEAUX
Phone: 1/49.03.70.00 Telex: 630 387 F GEMA

QUIMBERT Michel
Avocat
MÉNARD & QUIMBERT
54, Quai de la Fosse
F-44000 NANTES
Phone: 40.73.15.76 Telex: NANTLAW 700583 F Fax: 40.68.10.85

M^me^ CANEVET

REMBAUVILLE-NICOLLE
Patrice
Avocat
REMBAUVILLE-NICOLLE,
BUREAU & MICHAU
161, bld Haussmann
F-75008 PARIS
Phone: 45.63.56.90 Telex: 290340 Fax: 45.61.49.41

REMBAUVILLE-NICOLLE Paul
Membre Titulaire du C.M.I.
Président d'Honneur
du Comité Central
des Assureurs Maritimes de
France
161, Boulevard Haussmann
F-75008 PARIS
Phone: 42.25.71.00

REMOND-GOUILLOUD
Martine
Professeur de Droit
Maritime/Transport
19, rue Charles V
F-75004 PARIS
Phone: 42.77.69.30 Fax: 42.77.71.73

RENARD Jean Léopold
Avocat
SCP RENARD ALLEMAND
TASSY
27, Cours Pierre Puget
F-13006 MARSEILLE
Phone: 91.37.74.30 Telex: 401457 Fax: 91.53.71.51

RICHEMONT (de) Henri
Avocat à la Cour
RICHEMONT et Associés
12bis, avenue Bosquet
F-75007 PARIS
Phone: 45.55.64.15 Telex: 200149 RICHEMO F Fax: 45.51.81.18

ROHART Jean-Serge
Avocat
VILLENEAU-ROHART-SIMON
12, bd de Courcelles
F-751017 PARIS
Phone: 46.22.51.73 Telex: 648923 Fax: 47.54.90.78
Florence ROHART

ROSSIGNOL Pierre-Marie
Avocat
GIDE, LOYRETTE, NOUEL
26, Cours Albert 1er
F-75008 PARIS
Phone: 40.75.60.00 Telex: 649363 Fax: 43.59.37.79
Mme ROSSIGNOL

ROY Jacques
Chef Contentieux Transports
PRESERVATRICE FONCIERE
ASSURANCES
23, rue Notre-Dame
des Victoires
F-75082 PARIS CEDEX 02
Phone: 42.21.82.40 Telex: 615030 PFA (TRT +) Fax: 42.33.37.55

SCHMILL Erik
Avocat
GIDE LOYRETTE NOUEL
26, Cours Albert 1er
F-75008 PARIS
Phone: 40.75.60.00 Telex: 649 363 Fax: 43.59.37.79

SIMON Patrick
Avocat
VILLENEAU-ROHART-SIMON
12, bd de Courcelles
F-75017 PARIS
Phone: 46.22.51.73 Telex: 648923 Fax: 47.54.90.78

SOISSON Nathalie
Avocat
18, rue du Chevalier de la
Barre
F-75018 PARIS
Phone: 46.06.59.97

TANTIN Gérard
Membre Titulaire du C.M.I.
Juriste
GIDE, LOYRETTE, NOUEL
26, Cours Albert 1er
F-75008 PARIS
Phone: 40.75.60.00 Telex: 290261 F GILOY Fax: 43.59.37.79
Marie-Claude TANTIN

TASSY Hervé
Avocat
SCP RENARD ALLEMAND
TASSY
27 Cours Pierre Puget
F-13006 MARSEILLE
Phone: 91.37.74.30 Telex: 401457 Fax: 91.53.71.51

THOUILIN Bertrand
Juriste
COMPAGNIE
GENERALE MARITIME
Tour Winterthur — Cedex 18
F-92085 PARIS LA DEFENSE
Phone: 49.03.73.37 Telex: CGMJUR 615858 F Fax: 47.78.77.62

TINAYRE Alain
Avocat à la Cour de Paris
TINAYRE DUTEIL BERTHOD
& Associés
72, rue Moncey
F-75009 PARIS
Phone: (1) 45.26.35.81 Telex: 648.494 F AVOCLEX Fax: (1) 48.74.69.78
Mme A. TINAYRE

VAN AAL Henri
Expert Maritime
12, avenue de Madrid
F-92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Phone: 47.47.89.42

VIALARD Antoine
Professeur de Droit
FACULTE DE DROIT
UNIVERSITE DE BORDEAUX I
20, Hameau de Russac
F-34400 TALENCE
Phone: 56.80.61.50 Fax: 56.37.00.25

WAROT Jean
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat à la Cour
WAROT & ASSOCIES
74, ave. Paul Doumer
F-75116 PARIS
Phone: 45.04.04.40 Telex: 640 803 Fax: 45.04.61.51
Paule WAROT

YOUX Jacques
Directeur Général
BUDD S.A.
29, rue de Marignan
F-75008 PARIS
Phone: (1) 42.56.63.12 Telex: 642658 Fax: (1) 45.61.09.80
James BUDD

GRECE - HELLAS

AVRAMEAS Paul
Avocat
PAUL AVRAMEAS
LAW OFFICES
133A rue Filonos
GR-LE PIREE 185 36
Phone: 4520452 Telex: 212966 JURA GR Fax: 4515354
Mme AVRAMEAS

CAMBANIS Peter
Attorney-at-Law
PETER N. CAMBANIS
50 Omirou Street
GR-10672 ATHENS
Phone: 3635618 Telex: 214168 PECA Fax: 3603113
Mme CAMBANIS

GEORGACOPOULOS John
Attorney-at-Law
I. ISSAIAS LAW OFFICE
1, Aigyptou Sqr
GR-ATHENS 104 34
Phone: 883.19.15-19 Telex: 21 4291 IGLO Fax: 822 32 42

GEORGAKOPOULOS
Leonidas
Professeur
de Droit Commercial
Université d'Athènes
Avocat
6, rue Fokilidou
GR-ATHENES 10673
Phone: 3610619 Fax: 3632926

S. GEORGAKOPOULOS

MACRIS Vlassis
Docteur en Droit
Avocat au Barreau d'Athènes
2, rue II Merarchias
GR-18535 LE PIREE
Phone: (01)4520886 Telex: 211439 MACR GR Fax: (01)4181312

E.V. MACRIS

MARKIANOS Mariella
Lawyer
G + N L. DANIOLOS
29 Drossopoulou St.
GR-ATHENES
Phone: 01-8226801-4 Telex: 216021 Fax: 8217869

Nici MARKIANOS

MAVROYANNIS Danos
Lawyer
PANOS D. MAVROYANNIS &
PARTNERS
96, Heroon Polytechniou Ave.
GR-18536 PIRAEUS
Phone: 01-4510.562 Telex: 212410 LEXM GR Fax: 4535921

REDIADIS George
Membre Titulaire du C.M.I.
Barrister-Solicitor
DEUCALION REDIADIS &
SONS
26, Skouze Street
GR-18536 PIRAEUS
Phone: 4529-070/4523-752 Telex: 212736 REDI GR Fax: 4138-593

Julie et Deucalion REDIADIS

ROKAS Ioannis-Evangelos
Professor at the Athens
School of Economic &
Business
Attorney at Law
I.K. ROKAS, LAW OFFICES
25 Boucourgstion
GR-ATHENS 10671
Phone: 3608116/3604618 Telex: 221983 IROK GR Fax: 3604133

SCORINIS Nicholas
Lawyer
SCORINIS LAW OFFICES
67, V. Konstantinou Ave.
GR-18536 PIRAEUS
Phone: 4181818-9-0 Telex: 213842 NGS GR Fax: 4181822

SOTIROPOULOS Panayotis
Membre Titulaire du C.M.I.
President Helliniki Enossis
Naftikou Dikaiou
Avocat
P. SOTIROPOULOS
Lykavittou 4
GR-10671 ATHENES
Phone: 363.00.17/360.46.76 Telex: 218253 Fax: 364.66.74

SPILIOPOULOS Basil
Lawyer
G + N L. DANIOLOS
29 Drossopoulou St.
GR-ATHENES
Phone: 01-8226801-4 Telex: 216021 Fax: 8217869

INDIA

VERMA Ajay
Attorney
MILLING, BENSON,
WOODWARD, HILLYER,
PIERSON & MILLER
909 Poydras St.
Suite 2300
IND-NEW ORLEANS, LA
70112
Phone: (504) 569-7000 Telex: 584211 Fax: (054) 569-7001

INDONESIA

AMALUDDIN, SH Rinie
Lawyer
General Secretary
INDONESIAN INSTITUTE OF
MARITIME LAW
Jl. Raden Saleh N° 52
IA-DJAKARTA PUSAT
Phone: 3203354 Telex: 61521 CMYD IA Fax: 360095

DJEMAT, SH. Chandra Motik
Yusuf
General Chairman
INDONESIAN MARITIME LAW
ASSOCIATION
Jl. Raden Saleh N° 52
IA-DJAKARTA PUSAT
Phone: 3103354 Telex: 360095 Fax: 61521

IRELAND

DORMAN Christopher
Membre Titulaire du C.M.I.
Principal
DORMAN LEGAL SERVICES
20 Harcourt Terrace
IRL-DUBLIN 2
Phone: 765186 Fax: 789651

Margaret DORMAN

HOLOHAN Bill
Solicitor/Advocate
G.I. MOLONEY & CO.
Courthouse Chambers
Washington Street
IRL-CORK
Phone: 021-27.52.61 Fax: 021-27.15.86

Miriam MURPHY

KELLEHER Sean
Company Lawyer
IRISH DAIRY BOARD
Grattan House
Mount Street Lower
IRL-DUBLIN 2
Phone: 61.95.99 Telex: 93615 Fax: 612776

Denise KELLEHER

McGEE Eamon
Barrister at Law
INSURANCE CORPORATION
OF IRELAND PLC
Burlington House
Burlington Road
IRL-DUBLIN 4
Phone: (01)601377 Telex: 31551 Fax: (01)609220

McGOVERN J. Niall
Membre Titulaire du C.M.I.
President Irish Maritime Law
Association
Barrister-at-Law
23 Merlyn Park - Ballsbridge
IRL-DUBLIN 4
Phone: (01)691788 Fax: (01)691782

Maire McGOVERN

McNULTY Dermot
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
O'CONNOR McNULTY
BALLESTY TGO LTD
Tocsin House
21 Mespil Road
IRL-DUBLIN 4
Phone: 60.75.44 Telex: 91631 Fax: 60.71.29

Thérèse McNULTY

O'NEILL Greg
Insurance Broker
COYLE HAMILTON
7 Southleinster Street
IRL-DUBLIN 2
Phone: 61.32.77 Telex: 91434 Fax: 61.43.69

Bridin O'NEILL

SPOLLEN Mary
Barrister-at-Law
IRISH NATIONAL
PETROLEUM CORPORATION
Warrington House
Mount Street Crescent
IRL-DUBLIN 2
Phone: 607966 Telex: 32694 INPC EI Fax: 607952

ISRAEL

NASCHITZ Peter Gad
Advocate
NASCHITZ, BRADES & CO.
136, Rothschild Boulevard
IL-TEL AVIV, 65272
Phone: 972-3-5617766 Telex: 341350 NASCH IL Fax: 972-3-561735

Nechama NASCHITZ

WOLFSON Rachmany
Membre Titulaire du C.M.I.
President Israël Maritime Law Association
Advocate
R. WOLFSON & Co.
Advocates & Notaries
63, Haatzmaut Rd,
P.O. Box 33381 HAIFA 31333
IL-HAIFA 33033
Phone: 04-531251 Telex: 46400 BX HA IL EXT. O Fax: 972-4-531253

Hanna WOLFSON

ITALIE

ABBATE Italo
Professor/Advocate
STUDIO LEGALE AVV.
PROF. ITALO ABBATE
Vico Secondo San Nicola
Dogana 15,
I-80100 NAPOLI
Phone: (081) 551.1740 Telex: 722086 NOMOS I Fax: (081) 551.1740

BALESTRA Nicola
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor Advocate
BALESTRA, KIELLAND, DARDANI
Studio Legale Assoc.
Piazza Corvetto 2/5
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 889.252 Telex: 283859 BALKID I Fax: (10) 885.259

BERLINGIERI Francesco
Président du C.M.I.
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor Advocate
STUDIO LEGALE BERLINGIERI
10, Via Roma
I- 16121 GENOVA
Phone: (10) 586.441 Telex: 270687 DIRMAR I Fax: (10) 594.805

Anna BERLINGIERI

BERLINGIERI Giorgio
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
STUDIO LEGALE BERLINGIERI
10, Via Roma
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 58.64.41 Telex: 270.687 DIRMAR I Fax: (10) 59.48.05

Adelina BERLINGIERI

BERLINGIERI Lorenzo
Advocate
STUDIO LEGALE BERLINGIERI
10, Via Roma
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 586.441 Telex: 270687 DIRMAR I Fax: (10) 594.805

BOGLIONE Angelo
Advocate
Via G. d'Annunzio 2/50
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 560.951 Telex: 271468 ANGLEX Fax: (10) 560.955

Elena BOGLIONE

BOI Giorgia
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
STUDIO LEGALE BERLINGIERI
10, Via Roma
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 586.441 Telex: 270687 DIRMAR I Fax: (10) 594.805

CAMPODONICO Francesco
Avocat
STUDIO LEGALE MARESCA
Via Bacigalupo 4/13
I-16122 GENOVA
Phone: (10) 877.130 Telex: 272180 UGOMAR I Fax: (10) 881.529

Daniela MARIONI

CELLE Pierangelo
Advocate
STUDIO LEGALE TURCI
Via R. Ceccardi 4/30
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 553.5250 Telex: 272205 TURCI I Fax: (10) 595.414

DARDANI Maurizio
Advocate
BALESTRA, KIELLAND,
DARDANI
Studio Legale Assoc.
Piazza Corvetto 2/5
I-16121 GENOVA
Phone: (010) 889.252/3/4 Telex: 283859 BALKID I Fax: (010) 885.259

Denise ASHING

KIELLAND Kristian
Advocate
BALESTRA, KIELLAND,
DARDANI
Studio Legale Assoc.
Piazza Corvetto 2/5
I-16121 GENOVA
Phone: (010) 889.252/3/4 Telex: 283859 BALKID I Fax: (010) 885.259

Patrizia BORELLI

LA CHINA Sergio
Membre Titulaire du C.M.I.
Professeur/Advocate
Via Roma 5/7
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 541.588 Fax: (10) 592.851

LAURO Francesco Saviero
Advocate
STUDIO LEGALE CASTALDO
Via Orazio 138
I-80122 NAPOLI
Phone: 552.32.00 Telex: 710621 MARLEX I Fax: 20.92.67

Angela CATELLO LAURO

LOPEZ DE GONZALO Marco
Advocate
STUDIO LEGALE MORDIGLIA
Via XX Settembre 14/17
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 586.841 Telex: 270431 NEMO I Fax: (10) 532.752

MARESCA Marcello
Advocate
STUDIO LEGALE MARESCA
Via Bacigalupo 4/13
I-16122 GENOVA
Phone: (10) 877.130 Telex: 272180 UGOMAR I Fax: (10) 881529

M. KOSCHATZKY

MEDINA Corrado
Professor/Advocate
STUDIO LEGALE MEDINA
Via S. Sebastiano 15
I-16123 GENOVA
Phone: (10) 581.017 Telex: 215214 MEDLEX Fax: (10) 553.1302

Maria LACAITA MEDINA

MORDIGLIA Massimo
Advocate
STUDIO LEGALE MORDIGLIA
Via XX Settembre 14/17
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 586.841 Telex: 270431 NEMO I Fax: (10) 532.752

PELLERANO Pietro
Manager, Legal Departement
COE & CLERICI S.p.A.
Via dei Bossi
I-20100 MILANO
Phone: (02) 72129257 Telex: 323335 Fax: (02) 72022690

SICCARDI Francesco
Advocate
STUDIO LEGALE SICCARDI
& Co
Via Serra 2/8
I-16122 GENOVA
Phone: (10) 543.951 Telex: 281140 MASSIC Fax: (10) 564.614

Gratiella BANCHERO-
SICCARDI

TURCI Sergio
Advocate
STUDIO LEGALE TURCI
Via R. Ceccardi 4/30
I-16121 GENOVA
Phone: (010) 55.35.250 Telex: 272205 TURCI I Fax: (010) 595.414

Ademara TURCI

TURCI Marco
Advocate
STUDIO LEGALE TURCI
Via R. Ceccardi 4/30
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 55.35.250 Telex: 272205 TURCI I Fax: (010) 595.414

VINCENZINI Enrico
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
STUDIO LEGALE VINCENZINI
Scali d'Azeglio 52
I-57123 LIVORNO
Phone: (0586) 36121 Telex: 500093 VINCEX I Fax: (0586) 894474

Teresa VINCENZINI

VOLLI Enzio
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor/Advocate
STUDIO PROF. ENZIO VOLLI
Via San Nicolo 30
I-34121 TRIESTE (1)
Phone: (040) 68384 Telex: 460425 VOLLI I Fax: (040) 68384

Silvia VOLLI

VOLLI Paolo
Advocate
STUDIO PRO. ENZIO VOLLI
Via San Nicolo 30
I-34121 TRIESTE
Phone: (040) 68384 Telex: 460425 VOLLI I Fax: (040) 68384

JAPAN-NIPPON

ABE Mitsuo
Lawyer
ABE LAW OFFICE
4117 Kami hongo
Matsudo City
JAP-CHIBA PREFECTURE
Phone: 0473-65-1142

Tomoko ABE

HARADA Kazuhiro
Manager of Insurance
Company
THE TOKIO MARINE & FIRE
INSURANCE Co.
2-1 chome, Marunouchi
Chiyoda-ku
JAP-TOKYO
Phone: 03-212-6211 Telex: 24168 Fax: 03-201-0771

ISHII Banri
Lawyer
YAMAMICHI, UONU
& NAKADA
22-10 Takaidu Higashi
2 chome, Suginami
JAP-TOKYO

Michike ISHII

KAWAMATA Yoshiya
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor of Law
KYOTO UNIVERSITY
F 711, 2-1 Nishino-Tikyu-cho
Yamashina-Ka
JAP-KYOTO, 607
Phone: 075-594-5882 Fax: 075-753-3290

Yoko KAWAMATA

KOBAYASHI Noboru
Associate Professor
SOPHIA UNIVERSITY —
Faculty of Law
7-1 Kioi-cho
Chiyoda-ku
JAP-TOKYO
Phone: (03) 238-3932

KOBAYASHI Tomotsugu
Business Man
MITSUI OSK LINES, Ltd
2-1-1, Toranomon
Minato-ku
JAP-TOKYO
Phone: (03) 587.7252 Fax: (03) 587.7711

Kunié KOBAYASHI

MORIYA Hidetaka
Lawyer
BRAUN MORIYA HOASHI
& KUBOTA LAW FIRM
911 Iiono Bldg. 1-1 2-chome
Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku
JAP-TOKYO
Phone: (03) 504.0251 Telex: (0) 222.3753 LAWYER J Fax: (03) 595.0985

Kyoko MORIYA

NAKAMURA Seiichi
Lawyer
NAKAMURA LAW OFFICE
Sogo Nagatacho Bldg
1-11-28 Nagatacho - 1 chome
Chiyoda-ku
Phone: Tokyo (03) 581.6911 Telex: 2222935 SANDN Fax: Tokyo (03) 581.6913

Hiroko NAKAMURA

OCHIAI Seiichi
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor
SEIICHI UNIVERSITY
2-1-12, Midori-cho
Kogamei-shi
JAP-TOKYO
Phone :(0423) 85.4623

Yoshiko OCHIAI

OGAWA Yoichi
Attorney-at-Law
YOSHIDA & PARTNERS
7th Floor, Ginza Crest Bldg
11-4, Ginza 5-chome
Chuo-ku,
JAP-TOKYO 104
Phone: (03) 542.5295 Telex: (252) 3980 ADMLAW J. Fax: (03) 545.4019

Makiko OGAWA

OHTORI Tsuneo
Membre Titulaire du C.M.I.
President Japanese Maritime Law Association
Professor Emeritus of Law
THE UNIVERSITY OF TOKYO
6-4-508 HIGARIGAOKA 1 CHOME
NERIMAKU
JAP-TOKYO
Phone: (03) 975.9939

SHINYA Kenichi
General Manager
NIPPON YUSEN KAISHA
2-3-2 Marunouchi,
Chiyoda-Ku
JAP-TOKYO
Phone: (03) 284.5678 Telex: J. 22236 Fax: (03) 284.63.79

TANIKAWA Hisashi
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor
SEIKEI UNIVERSITY
4-15-33-308, Shimorenjaku
MITAKA CITY,
JAP-TOKYO
Phone: 0422 (46) 43.87

Mme Keiko et
Melle Akiko TANIKAWA

YAMAMICHI Akihiko
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
LAW OFFICES OF
YAMAMICHI, UONO
& NAKAD
2-10-22 Kugenuma
Sakuragaoka
Fujisawa, Kanagawa,
Japan 251
Phone: (03) 274.2081 Telex: 2227245 MARINE J Fax: (03) 278.0669

Hisako YAMAMICHI

YAMASHITA Tomonobu
Associate Professor
UNIVERSITY OF TOKYO
Hongo 7-3-1
Bunkyo-Ku
JAP-113 TOKYO
Phone: (03) 812.2111

JUGOSLAVIJA

BABIC Jurica
Conseiller Juridique - Membre
du Comité de Contrôle
RIJECKA BANKA d.d.
Trg. Togliatti 3a
YU-51000 RIJEKA
Phone: (051) 31.211 Telex: 24.143 YU BANCOM Fax: (38) 51.30.525

BORČIC Vojslav
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
JADROAGENT
Koblerov Trg 2
YU-5100 RIJEKA
Phone: 214.444 Telex: 24189, 24501 Fax: 213.616

Tea BORČIC

FILIPOVIC Velimir
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor
UNIVERSITY OF ZAGREB
Trg. M. Tita 3
YU-4100 ZAGREB
Phone: 429.222 Fax: 41.274931

HLACA Vinko
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
LAW FACULTY
OF UNIVERSITY
« VLADIMIR BAKARIC »
RIJEKA
Rade Supica 1
YU-5100 RIJEKA
Phone: 423.332

KAČIC Hrvoje
Membre Titulaire du C.M.I.
LAW OFFICE
Petrova 21
YU-4100 ZAGREB
Phone: (38) 41.445.425 Fax: (38) 41.445.425

KAPETANOVIC Mustafa
Attorney-at-Law
President of the Section of
Yugoslav Ass. of Maritime
Law
JUGOLINIJA RIJEKA
Obala jugoslavenske
mornarice 16
YU-5100 RIJEKA
Phone: (051) 213.111 Telex: 24604 YULINE YU Fax: (051) 38.211309

MINTAS HODAK Ljerka
Scientific assistant in Institute
for Maritime Law in Zagreb
Secretary of Yugoslav
Association of Maritime Law
in Zagreb

POSPISIL-MILER Marija
Lawyer
LOSINJSKA PLOVIDBA
Splitska 2/4,
YU-5100 RIJEKA
Phone: 512.744 Telex: 24135/24224/24466 Fax: 514.914

KOREA

BAI Byon-tai
Judge of Maritime Accidents
Investigation
Dept. of Transportation
Republic of Korea
7-13 Joong-ang-dong,
K-Gwachon
Phone: 392.9826

SONG Sang-hyon
Professor
SEOUL Univ., KOREA
N° 1002 Bosung Bldg
163-3 Ulchiro
2-ga, CHUNG-GU
K-SEOUL 100-192
Phone: 776.9153

MAROC

BENJELLOUN Mahmoud
Expert Maritime
CM. BENJELLOUN
97, rue Pierre Parent
MA-CASABLANCA
Phone: 30.03.54/30.08.05 Telex: 27821 Fax: 30.10.59

Nadia BENJELLOUN

HAJ-TAHAR Fatima-Ezzahra
Chef de Division Maritime
CIE ATLANTIQUE
D'ASSURANCES
MA-CASABLANCA
Phone: 22.34.46 Telex: 24939/21827

HEBBAZI Ahmed
Chef du Service Juridique
OFFICE CHERIFIEN DES
PHOSPHATES
Angle Route d'El Jadida
et Bd de la Grande Ceinture
MA-CASABLANCA
Phone: 23.00.25 Telex: 21652-21753 Fax: 23.06.35

MARGAOUI Mohammed
President de l'Association
Marocaine de Droit Maritime
Conseiller en Droit Maritime-
Administrateur Délégué de
DEFMAR
DEFMAR
30, Bld Mohammed V
MA-CASABLANCA
Phone: 27.19.41/27.93.05 Telex: 21.969 Fax: 26.18.99

Mme MARGAOUI

TAHIRI Abed
Secrétaire Général
& Administratif du C.A.M.M.
& C.M.T.A.M.T.
COMITE DES ASSUREURS
MARITIMES DU MAROC
53, rue Allal Ben Abdellah
MA-CASABLANCA
Phone: 39.26.47/48 Telex: 21889
COMITAR CASA

TAZI Touria
Sous-Directeur
CIE AFRICAINE
D'ASSURANCES
120, avenue Hassan II
MA-CASABLANCA
Phone: (212) 22.41.85 Telex: DEGENAF 21661 M Fax: (212) 26.01.50

MEXICO

MELO Ignacio
Membre Titulaire du C.M.I.
President Mexican Maritime
Law Association
Avocat
ASSOCIACION MEXICANA
DE DERECHO MARITIMO
Montes Urales 365
MEX-MEXICO DF
Phone: (525) 520-7369 Telex: 1771900 ANANME Fax: (525) 520-7165

Analuisa GRAF DE MELO

NEDERLAND

BAANDERS Herbert A.J.
Arbitre Maritime
Bachlaan 7
NL-1272 EJ HUIZEN
Phone: (0) 2152-687241 Fax: (0) 2152-55528

Dr. E.A. BAANDERS,
VAN HALEWIJN

BRAUW (de) Vincent
Avocat
NAUTA DUTILH
Weena 750
NL-3014 DA ROTTERDAM
Phone: 10-4170911 Telex: 22410 Fax: 10-4125266

M^me^ M. de BRAUW-MEDELL

BRUYNINCKX Gérard M.C.C.
Advocate
TRENITE VAN DOORNE
Schouwburgplein 30-34
Postbus 22105
NL-3012 CL ROTTERDAM
Phone: 31-10.4042111 Telex: 24377 TVDR NL Fax: 31-10-4042333

Hugoline M.A. de GROOT

CLAASSEN Willem H.
Avocat
KOSTER, CLAASSEN &
SMALLEGANGE
Vasteland 6
NL-3011 BK ROTTERDAM
Phone: 010-4132180 Telex: 23773 KOVA NL Fax: 010-4122125

Willy CLAASSEN-DALES

GERRITZEN Jaap J.H.
Average Adjuster
VERENIGDE DISPACHEURS
ROTTERDAM BV
Wijnhaven 14a
NL-3011 WP ROTTERDAM
Phone: 010-411.16.90 Telex: 24769 AVARY NL Fax: 010-433 35 30

JAPIKSE Eric
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
NAUTA DUTILH
Weena 750
NL-3014 DA ROTTERDAM
Phone: 10-4170911 Telex: 22410 Fax: 10-4125266

C. JAPIKSE-S'JACOB

SCHULTSZ Jan
Membre Titulaire du C.M.I.
President Netherlands
Maritime and Transport
Law Association
Vice-Président C.M.I.
42 Pieter de Hoochstraat
NL-1071 EG AMSTERDAM
Phone: (020) 732514 Fax: (020) 6628973

M^{me} SCHULTSZ

TE PAS, R.M.J.M. Ruud
Solicitor
TE PAS ADVOCATEN
Goudsesingel 148
NL-3011 KD ROTTERDAM
Phone: 010-4116833 Telex: 20010 PMS NL att. pas Fax: 010-404-6961

C. TE PAS

VAN DER ZIEL Gertjan
General Counsel
NEDLLOYD LINES B.V.
Boompjes 40
NL-3011 XB ROTTERDAM
Phone: 010-4006111 Telex: 24690 NEDL NL Fax: 010-4047160

Jelly VAN DER ZIEL

VREEDE Frans
Avocat
BOEKEL DE NERÉE
P.C. Hoofstraat 5
Postbus 2508
NL-1071 BL AMSTERDAM
Phone: (31.20) 664.13.11 Telex: 14377 TMIS NL Fax: (31.20) 71 00 91

B.M.C. VREEDE

VRIES (de) Geert J.W.
Advocate
DE VRIES ADVOCATEN
Parkstraat 4
NL-3016 BD ROTTERDAM
Phone: 10-436 27 99 Telex: 26382 PARK NL Fax: 10-436 42 26

NIGERIA

AKINRELE Dolapo Adesola
Attorney (Legal Practitioner)
F.O. AKINRELE & CO.
188, Awolowo Road, S.W.
IKOYI
SAS-LAGOS
Phone: 01-6862209-13 Telex: 22851 Fax: 685921

BELGORE Mahamud
Judge
FEDERAL HIGH COURT
24 Queen's Drive
SAS-IKOYI, LAGOS
Phone: 680775

TAIWO BELGORE

IDOWU Emmanuel Oludele
Akinsola
Barrister-at-Law
CHRIS OGUBANJO & CO.
Solicitors
3, Hospital Road
P.O. Box 1785
SAS-LAGOS
Phone: 633360, 633290 Telex: 21412 Fax: 635285

MBANEFO Louis
Lawyer
MBANEFO & MBANEFO
230 Awolono Road
P.O. Box 54409
SAS-IKOYI, LAGOS
Phone: 683631, 683727,
68249 Telex: 21618 MBANEF NG Fax: 681084

Monica MBANEFO

OGUNBANJO Christopher
Oladipo
Membre Titulaire du C.M.I.
President Nigerian Maritime
Law Association
Barrister-at-Law
CHRIS OGUNBANJO & CO
Solicitors
3, Hospital Road
P.O. Box 1785
SAS-LAGOS
Phone: 633218, 633290 Telex: 21412 Fax: 635285

Mrs OGUNBANJO

OJUTALAYO Solomon
Olayinka
Judge
Federal High Court
SAS-LAGOS

OKUPE Alaba
Solicitor
OKUPE & CO.
P.M.B. 1078
Ebute-Metta
SAS-LAGOS
Phone: 863889 Telex: 26838 OKUPENG

SASEGBON Fola
Barrister
FOLA SASEGBON
CHAMBERS
6, Ijora Causeway - Box 245
MARINA
SAS-LAGOS
Phone: 01-836061 Telex: 27900 F - SAS Fax: 01-618869 Box 021

NORGE

FRISAK Nina
Attorney at Law
NORTHERN SHIPOWNERS
DEFENCE CLUB
P.O. Box 3033 EL
N-0207 OSLO 2
Phone: 47-2.554720 Telex: 76825 Fax: 47-2-430035

GOMBRII Karl Johan
Advokat
NORDISK
SKIBSREDERFORENING
Kristinelundveien 22
P.O. Box 3033 Elisenberg
N-0207 OSLO 2
Phone: (02) 55.47.20 Telex: 76825 NORTH N Fax: (02) 43 00 35

Vibecke GROTH

HAMBRO Nicholas
Managing Director
Attorney
NORTHERN SHIPOWNERS
DEFENCE CLUB
P.O. Box 3033 ELISENBERG
N-0207 OSLO 2
Phone: (02).55.47.20 Telex: 76825 Fax: 02.430035

Siri HAMBRO

KJOS Bjorn
Lawyer
LAWFIRM
Stortingsgt 18
N-0161 OSLO 1
Phone: 47-2-410190 Telex: 71236 Fax: 47-2-425485

Gerd Helene KJOS

LUND Morten
Lawyer
LAWFIRM VOGT & CO.
Stortingsgt. 18
N-OSLO 1
Phone: 47-2-41.01.90 Telex: 71236 Fax: 47-2-42 54 85

RAFEN Jan-Fredrik
Advokat
BUDGE, ARENTZ-HANSEN &
RASMUSSEN
Postboks 1524 VIKA
N-0117 OSLO 1
Phone: 472830270 Telex: 472830795

Siri RAFEN

RIKHEIM Arne H.
Lawyer
NORWEGIAN SHIPOWNERS
ASSOCIATION
P.B. 1452 VIKA
N-0116 OSLO 1
Phone: (021) 41.60.80 Telex: 21561 NORED N Fax: (02) 415021

STANG LUND Haakon
President Norwegian Maritime
Law Association
Advokat
WIKBORG, REIN & CO.
Kronprinsesse Märthas Pl. 1
P.O. Box 1513 VIKA
N-0117 OSLO 1
Phone: 47.2.33.55.10 Telex: 76131 WRCO N Fax: 47.2.41.88.22

Lill Selmer STANG LUND

VEFLING Gunnar
Managing Director
THE CENTRAL UNION OF
MARINE UNDERWRITERS
Hansteensgt, 2
N-0253 OSLO 2
Phone: 47.2.55.50.00 Telex: 78674 CEFOR N Fax: 47.2.56.10.77

Karin VEFLING

PERU

ARCA PATINO Francisco
Lawyer
Estudio Francisco ARACA,
Abogados
c/o INTERLOG SERVICIOS
S.A.
Trinidad Moran 1235
LIMA 14
Phone: 41-7987/22-6118 Fax: 41-7987

M^{me} ARCA PATINO

PANAMA

ARIAS Jaime Ricardo
Avocat
ARIAS, ARIAS
& ASSOCIATES
P.O. Box 62875, El Dorado
PA-PANAMA 7
Phone: 45.00.33.65 Fax: 45.00.06.36

CARREIRA-PITTY Francisco
Attorney-at-Law
CARREIRA-PITTI P.C.
Comosa Bldg, Third floor
P.O. Box 6-10100
PA-EL DORADO, PANAMA
Phone: (507) 69-2444 Telex: 2198 MARLAW PA Fax: (507) 63-8290

POLSKA

RZESZEWICZ Michal
Legal Adviser,
Head of Legal department of
POLISH OCEAN LINES
GDYNIA
10 Lutego 24
PL-81-364 GDYNIA
Phone: 278-483 Telex: 054 231 Fax: 048-58/278-480

PORTUGAL

CONCEICAO SILVA
Guilherme
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
R. Victor Cordon
P-1-4-E LISBOA
Phone: 3465652/3463393 Fax: 324721

Maria DA PAZ

MACHADO E MOURA Carlos
V/Admiral (CR)
Praça Pasteur 1-5º Esq.
P-1000 LISBOA
Phone: 895949

Maria Manuela MACHADO E
MOURA

RAPOSO Mario
Titulary Member of C.M.I.
Professeur Universitaire
Rua S. Gabriel Lote 33
Alto do Lagoal
P-2780 CAXIAS
Phone: 243.2884

SENEGAL

FALL Aboubacar
Avocat
SEN-DAKAR
Phone: 22.10.75.21.58.58

SUISSE - SCHWEIZ

BURCKHARDT Thomas
Docteur en Droit/Juge à la
Cour d'Appel
Consul du Royaume
de Thaïlande
D. WALTER MÜLLER
& ASSOCIES
St. Alban-Graben 8
CH-4051 BASEL
Phone: 22 14 77 Telex: 963 930 Fax: 22 11 66

HULLIGER Jean
Directeur de l'Office Suisse
de la Navigation Maritime
Palais Fédéral
c/o Département Fédéral des
Affaires Etrangères
CH-3003 BERN
Phone: 031.61.30.25 Telex: 911340 EDA CH Fax: CH 31 32 37

KELLER Charles M.
Membre Titulaire du C.M.I.
Administrateur-Délégué/
Armateur
KELLER SHIPPING SA
Holbeinstrasse 68
CH-BASEL
Phone: (061) 23.79.40 Telex: 962 135 CHIP CH Fax: (061) 22.48.97

MÜLLER Walter
Membre Titulaire du C.M.I.
Prof. Dr. Vice-President C.M.I.
Äussere Stammerau 10
CH-8500 FRAUENFELD
Phone: (054) 21.73.56

Thérèse MÜLLER

ROSSI Annibale
IUMI Liaison Officer
to the C.M.I.
NEUCHATEL SWISS
GENERAL INSURANCE CY
LTD
Rue de Monruz 2
CH-2002 NEUCHATEL
Phone: (038) 21.11.71 Telex: 754900 ASSU CH Fax: (038) 25.38.36

SARASIN Rudolf Th.
Membre Titulaire du C.M.I.
Docteur en Droit - Avocat
Président
du Conseil d'Administration
BALOISE-HOLDING
Äschengraben 21
CH-4002 BASEL
Phone: 061-285.85.85 Telex: 962182 BVGCH Fax: 061-285.70.70

Nicolette SARASIN

VON ZIEGLER Alexander
Dr. iur. Rechtsanwalt
SCHELLENBERG,
VON SEGESSER & RONCA
Löwenstr.19
CH-8023 ZÜRICH
Phone: 01/221 60 40 Telex: 813182 SVSR CH Fax: 01/211 11 65

Isabel VON ZIEGLER

SVERIGE

BECKMAN Lars Ake
Conseiller
THE SUPREME COURT
Högsta domstolen
Box 2066
S-103 12 STOCKHOLM
Phone: 46-8-6176447 Fax: 46-8 6176450

BOMAN Lars
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
ADVOKATFIRMAN
MORSSING & NYCANDER
PO Box 3299
S-10366 STOCKHOLM
Phone: 46-8-23.79.50 Telex: 17348 (ANWALT S) Fax: 46-8-11.20.18

BROMAN Claes
Avocat
SETTERWALL, KLEBERG
& CO
Arsenalsgatan 6
P.O. Box 7448
S-103 91 STOCKHOLM
Phone: 8-23 09 75 Telex: 17673 SETLAW S Fax: 8-10 46 30

Frances BROMAN

DHUNER Karl-Johan
Advokat
ADVOKATFIRMAN DELPHI
Box 1432
S-111 84 STOCKHOLM
Phone: 8-14 53 50 Telex: 12511 Fax: 8-20 18 84

GRÖNFORS Kurt
Membre Titulaire du C.M.I.
Professor
GOTHENBURG UNIVERSITY
Vasagatan 3
S-411 24 GÖTEBORG
Phone: 031-13.97.71 Fax: 031-11.51.48

HEDBORG Per Erik
Membre Titulaire du C.M.I.
Götabergsgatan 34
S-41134 GÖTEBORG
Phone: 43.31.81.16.26

Sigbrit HEDBORG

LINDFELT Lars
Managing Director
THE SWEDISH CLUB
P.O. Box 171
S-401 22 GÖTEBORG
Phone: 31-63.84.00 Telex: 2504 Fax: 31-15.67.11

Margareta LINDFELT

MELLANDER H.G.
Membre Titulaire du C.M.I.
LLM, Vice President
SVENSKA HANDELSBANKEN
Box 1530
S-401 50 GÖTEBORG
Phone: 46-31.60.00.00 Telex: 27500 Fax: 46-31.60.02.57

Lena MELLANDER

PALME Claës
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
CLAES PALME & Co
Hamngatan 11
S-11147 STOCKHOLM
Phone: 8-23.28.90 Telex: 12097 SCANLAW S Fax: 8-20 20 37

Maud PALME

RAMBERG Jan
Membre Titulaire du C.M.I.
President of The Swedish
Maritime Law Association
Professor
UNIVERSITY
OF STOCKHOLM
Vretvägen 13
S-183 63 TABY
Phone: +46-8-756 62 25 Fax: +46-8-756 24 60

Gunilla RAMBERG

ROMLÖV Robert
Membre Titulaire du C.M.I.
Advocate
ADVOKATFIRMAN VINGE
P.O. Box 11025
S-404 21 GÖTEBORG
Phone: 46 31 805100 Telex: 21119 VINGE S Fax: 46 31 158811

Lis ROMLÖV

UNITED KINGDOM

BEARE Stuart
Solicitor
RICHARDS BUTLER
Beaufort House
15 St Botolph St.
UK-LONDON EC3A 7EE
Phone: 01/247.65.55 Telex: 949 494 RBLAW G Fax: 01/247.59.91

Cheryl WELLS (Mrs S.N. BEARE)

BESSEMER CLARK Anthony
Frederick
Manager, P & I Club
THE WEST OF ENGLAND
SHIP OWNERS INSURANCE
SERVICES LTD
International House
1, St. Katharine's Way
UK-LONDON E1 9UE
Phone: 01-480 72 72 Telex: 8958951 Fax: 01-480 76 48

H. BESSEMER CLARK

BIRCH REYNARDSON William
Membre Titulaire du C.M.I.
Barrister
THOS R. MILLER & SON
Adwell House
Tetsworth
UK-OXFORD
Phone: 71.283.46.46 Fax: 084428300

Nik BIRCH REYNARDSON

BIRCH REYNARDSON
Thomas
Solicitor
HERBERT SMITH
Watling House
35 Cannon Street
UK-LONDON EC4
Phone: 01-489-8000 Telex: 886633 Fax: 01-329 0426

Mme BIRCH REYNARDSON

BISCHOFF Alexander George
Arbitrator
58, Allcroft Road
UK-READING,
Berks. RG1 5HN
Phone: (0734) 863891 Telex: 883841
HARPTER LN

BRYANT Hugh
Solicitor
HOLMAN, FENWICK
& WILLAN
Marlow House
Lloyds Avenue
UK-LONDON EC3
Phone: 071-488 23 00

CHAPMAN Robert
Solicitor
CLYDE & Co.
Beaufort House
Chertsey Street
UK-GUILFORD GU1 4HA
Phone: (0483) 31161 Telex: 859477 CLYDE G. Fax: (0483) 67330

Mme R. CHAPMAN

CRANE Graham
Solicitor
CONSTANT & CONSTANT
Sea Containers House
20, Upper Ground
UK-LONDON SE1 9PD
Phone: 01-261-0006 Telex: 927766 TWOCTS G Fax: 01-401-2161

CROPPER Stephen
HILL TAYLOR DICKINSON
Irongate House
Duke's Place
UK-LONDON EC3A 7LP
Phone: 071-283.90.33 Telex: 888470 HILDIG G Fax: 071-283.11.44

DEBATTISTA Charles
Senior Lecturer in Law
INSTITUTE OF MARITIME
LAW - UNIVERSITY
OF SOUTHAMPTON
Institute of Maritime Law -
Faculty of Law
University of Southampton
UK-SOUTHAMPTON
Phone: 0703-59 37 08 Telex: 94017204 IMLS G Fax: 0703-593024

DE LA RUE Colin
Solicitor
INCE & CO.
Knollys House
Byward St.
UK-LONDON EC3R 5EN
Phone: (071) 623-2011 Telex: 8955043 Fax: 623-3225

Lucinda DE LA RUE

The Rt. Hon. Lord Justice
DONALDSON
Membre Titulaire du C.M.I.
President British Maritime Law
Association
Royal Courts of Justice,
Strand,
UK-LONDON WC2.

Mary DONALDSON

DOWSE Peter
Adjuster Recoveries
LLOYD'S UNDERWRITERS'
CLAIMS
& RECOVERIES OFFICE
One Lime Street
UK-LONDON EC3M 7HA
Phone: 71-623.7100 ext. 5531 Telex: 987321 LLOYD'S G Fax: 71-481.10.38

Doroty Elizabeth DOWSE

GOLDIE Charles
Membre Titulaire du C.M.I.
Barrister
THOS R. MILLER & SON
(Bermuda)
17/18 Mount Havelock
UK-DOUGLAS
Phone: 0624-77374 Telex: 629807 MUTUAL G Fax: 0624-77371

Beatrice GOLDIE

GRIGGS Patrick
Solicitor
INCE & CO.
Knollys House
11 Byisard Street
UK-LONDON EC3
Phone: 01-623.20.11 Telex: 8955043 Fax: 01-623.32.25

Marian GRIGGS

GUNN Iain Alexander
Director-Legal Services
GENERAL COUNCIL
OF BRITISH SHIPPING
30-32 St Mary Axe
UK-LONDON EC3A 8ET
Phone: 071-283-2922

Aline L. GUNN

HALLGARTEN Anthony
Barrister
BRITISH MARITIME
LAW ASSOCIATION
3 Essex Court — Temple
UK-LONDON EC4 9AL
Phone: 071-583.92.94 Telex: 873468 SXCORT G Fax: 071-583-1341

HARRIS Colin
Barrister
CHARLES TAYLOR & CO.
International House
1st. Katharines Way
UK-LONDON E1 9UN
Phone: 01-488-3494 Telex: 883555 ADNO G Fax: 01-4819545

HOLMS Marjorie
DAVIES ARNOLD COOPER
12 Bridewell Place
UK-LONDON EC4V 6AD
Phone: 071-353-6555 Telex: 262894 Fax: 071-936.2020

HUDSON N. Geoffrey
Membre Titulaire du C.M.I.
Average Adjuster
ERNEST ROBERT LINDLEY
& SONS
Ibex House — Minories
UK-LONDON EC3N IEL
Phone: 01.709.07.05 Telex: 883917 ERLING Fax: G3 (01) 481.44.74

HUDSON Neil
Membre Titulaire du C.M.I.
Claims Adjuster
COMMERCIAL UNION
ASSURANCE COMPANY PLC
Latham House, 2nd Floor
16, Minories
UK-LONDON EC3N 1DQ
Phone: 01-283-7500 Telex: 887626 Fax: 01-480-6736

Margaret HUDSON

Sir Michael KERR
Judge
4 Essex Court, Temple
UK-LONDON EC4
Phone: 01.583.9191

Lady KERR

The Rt. Hon. Lord Justice
Lloyd
Judge
Royal Courts of Justice
UK-Strand — LONDON
Phone: 071.936.60.00

Lady LLOYD

MACDONALD John
Average Adjuster
RICHARDS HOGG LIMITED
Seephatch House
Tilford
UK-FARNHAM, SURREY
Phone: 071-488.11.22 Telex: 28118 Fax: 01-836-4668

Diana MACDONALD

MASKELL John Michael
Solicitor
NORTON ROSE
Kempson House
Camomile St.
UK-LONDON EC3A 7AN
Phone: 01-283.24.34 Fax: 01-588.11.81

Diana DRAKE

ONGAY-PEREZ Luis Manuel
Lawyer
THE STEAMSHIP MUTUAL
UNDERWRITING
ASSOCIATION LTD
Aquatical House
39, Bell Lane
UK-LONDON E1 7LU
Phone: 07-247-5490 Telex: 9413451 Fax: 071-377-2912

PAYTON Michael Andrew
Hartland
Solicitor
CLYDE & C°
51 Eastcheap
UK-LONDON EC3M 1JP
Phone: 01-623-1244 Telex: 884886 – CLYDE G Fax: 01-623-5427

Sally PAYTON

PRITCHARD-BARRETT
Christopher
Chief Executive
SHIPOWNERS PROTECTION
LTD
St Clare House
30-33 Minories
UK-LONDON EC3N IBP
Phone: 01-488 0911 Telex: 928525 SOPCLB G Fax: 01-4805806

READMAN Rupert N.
THOMAS MILLER P & I.
International House
26 Creechurch Lane
UK-LONDON EC3A 5BA
Phone: 071-283-4646 Telex: 885271 Fax: 071-283-5614

REYNOLDS Francis
University Teacher
UNIVERSITY OF OXFORD
Worcester College
UK-OXFORD OX1 2HB
Phone: 865-278300 Fax: 865-278387

RICHARDSON John William
Risk Analyst
P & O CONTAINERS Ltd
Beagle House
Braham St.
UK-LONDON E1 8EP
Phone: 071-873-1575 Telex: 883947 Fax: 071-480-5749

Marjorie O. RICHARDSON

SHAW Richard
Solicitor
SHAW AND CROFT
30, Saint Mary Axe
UK-LONDON EC3A 8DE
Phone: 71-283 62 93 Telex: 8956444 ASHORE G Fax: 01-626 36 39

K. Avril SHAW

The Hon. Michael SUMMERSKILL
Arbitre/Avocat
4 Millfield Lane
UK-LONDON N.G.
Phone: (0) 81-341.75.31 Hom Telex: 915 436 SUMMERG Fax: (0) 81-348.18.81

TAYLOR David W.
Solicitor
WILLIAM McKENNAS & Co.
2-6 Spencer Street
UK-CARLISLE
CUMBRIA CA1 1BG
Phone: 0228 27615 Telex: 64440 MACLAW G Fax: 0228 511208

Sally P. TAYLOR

TEFF James
Marine Insurance Director
at Lloyd's
JANSON GREEN LIMITED
Box 149, Gallery 1
Lloyd's, 1 Lime Street
UK-LONDON EC3M 7HA
Phone: 480-6440 — ext. 2300 Telex: 945736 Fax: 626-5247

Chris TEFF

THOMAS Jeremy
Solicitor
CONSTANT & CONSTANT
Sea Containers House
20, Upper Ground
UK-LONDON SE1 9PD
Phone: 01-261-0006 Telex: 927766 TWOCTS G Fax: 01-401-2161

WATKINS D.J.L.
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
BRITISH MARITIME LAW
ASSOCIATION
78 Fenchurch Street
UK-LONDON EC3M 4BT
Phone: 071.702.9869 Telex: 884444 Fax: 01.702.1646

UNITED STATES OF AMERICA

ADAMS Douglas R.
Average Adjuster
1671 Woodland Avenue
USA-EDISON, NJ 08820
Phone: (201) 755-7479 Fax: (201) 753-2762

Nancy ADAMS

ANDUIZA Juan A
Attorney
HAIGHT, GARDNER POOR
& HAVENS
195 Broadway
USA-NEW YORK, N.Y. 10007
Phone: (212) 341-7000 Telex: 177190 HGPH UT Fax: (212) 385-9010/
3859011

Mme ANDUIZA

BAUER R. Glenn
Attorney
HAIGHT, GARDNER, POOR &
HAVENS
195 Broadway
USA-NEW YORK, N.Y. 10007
Phone: 212-341-7000 Telex: 177190 HGPH Fax: 212-385-9010

Rosemary L. BAUER

BELL Robert Lamar
Lawyer
ROBERT LAMAR BELL
6750 S.W. 106th Street
USA-MIAMI, Fla 33156-3949
Phone: (305) 662-1073 Telex: 499-0720 LAMAR UI Fax: (305) 662-4961

Raymie K. BELL

BIEZUP John T.
Lawyer
PALMER BIEZUP
& HENDERSON
Public Ledger Building — 956
Independance Square
USA-PHILADELPHIA,
PA 19106
Phone: (215) 625-9900 Telex: ITT 476-1102 WU 83-14 Fax: (215) 625-0185

Georgia M. BIEZUP

BROWN Ben
Attorney
MATTIONI, MATTIONI
& MATTIONI, LTD
399 Market Street
PHILADELPHIA, PA 19106
Phone: (215) 665-8281 Fax: (215) 923-2227

BURGESS, Jr Frederick F.
Attorney
4709 Tara Drive
USA-FAIRFAX, VIRGINIA
22032
Phone: 703-425-7483 Fax: 703-691-9022

BURNS August C.
Retired President
LA MORTE, BURNS & CO.
INC.
300 Cagney Lane, PH 10
USA-NEWPORT BEACH,
CA 92663
Phone: 714-631-6774

Jo Anne BURNS

BURRELL Lizabeth L.
Lawyer
BURLINGHAM UNDERWOOD
& LORD
One Battery Park Plazza
USA-NEW YORK, N.Y. 10004
Phone: (212) 422-7585 Telex: 177688 BURL UT Fax: (212) 425-4107

Michael CATALDO

CHANDLER George J. III
Attorney
HILL, RIVKINS, LOESBERG,
O'BRIEN, MULROY
& HAYDEN
21 West Street
USA-NEW YORK, N.Y.
100006
Phone: (1) 212.825.10000 Telex: 2267716 Fax: (1) 212.425.8259

Diane CHANDLER

COHEN Michael Marks
Chairman
BURLINGHAM UNDERWOOD
& LORD
1, Battery Park Plaza
USA-NEW YORK, N.Y. 10004
Phone: 212.422.7585 Telex: 177688 BULR UT Fax: 212.425.4107

Bette COHEN

DEMING MacDonald
Maritime Attorney
251 South Mountain Road
USA-NEW YORK CITY, N.Y.
10956
Phone: (914) 634.5254 Telex: 226078 AEGIS UR Fax: (914) 634.3987

Judith DEMING

DeORCHIS Mario E.
Lawyer
DeORCHIS & PARTNERS
71 Broadway
USA-NEW YORK, N.Y. 10006
Phone: (212) 425.9797 Fax: (212) 509.7886

Frankie DeORCHIS

DEUTSCH Brunswick G.
Proctor-in-Admiralty
DEUTSCH, KERRIGAN
& STILES
755 Magazine Street
USA-NEW ORLEANS, LA
70130-3672
Phone: (504) 581.5141 Telex: 584358 Fax: (504) 566.1201

Rosemary DEUTSCH

FARIS Warren
Lawyer
FARIS, ELLIS, CUTRONE
& GILMORE
228 St. Charles Avenue
Suite 1207 Whitney Bank
Building
USA-NEW ORLEANS LA
70130
Phone: (504) 581.6373 Telex: 58267 Fax: (504) 523.7941

FORCE Robert
Professor of Law
TULANE UNIVERSITY
LAW SCHOOL
6801 Freret Street
USA-NEW ORLEANS, LA
70118
Phone: (504) 865.5947 Fax: (504) 865.6748

Ruth FORCE

FOWLER George J. III
RICE, FOWLER, KINGSMILL,
VANCE, FLINT & BOOTH
650 Poydras St. Suite 2600
USA-NEW ORLEANS, LA
70130
Phone: (504) 523.2600 Telex: 9102507910 Fax: (504) 523.2705

Cristina FOWLER

HAYDEN Raymond P.
Attorney
HILL RIVKINS LOESBERG
O'BRIEN MULROY
& HAYDEN
21 West Street
USA-NEW YORK,
NEW YORK 10006
Phone: (212) 825.1000 Telex: 226716 Fax: (212) 425.83259

HAYDEN Reginald M, JR
Attorney
HAYDEN and MILLIKEN, P.A.
5915 Ponce de Leon
Boulevard - Suite 63
USA-MIAMI, FLORIDA 33146
Phone: (305) 662.1523 Telex: 80.8439
SHIP LAW MIAM Fax: (305) 663.1358

Beverly HAYDEN

HEALY Nicolas J.
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney-at-Law
Professor of Law
HEALY & BAILLIE
29 Broadway
USA-NEW YORK, NEW YORK
Phone: (212) 943.3980 Telex: 422089 Fax: (212) 425.0131

Mrs Nicolas J. HEALY

HEALY George W. III
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
PHELPS, DUNBAR, MARKS,
CLAVERIE & SIM
400 Poydras Street
30th Floor, Texaco Center
USA-NEW ORLEANS, LA
70130-3245
Phone: (504) 566.1311 Telex: 584125 WU Fax: (504) 568.9130

Sharon SAUNDERS HEALY

HOOPER Chester D.
Attorney
HAIGHT, GARDNER, POOR
& HAVENS
195 Broadway
USA-NEW YORK, N.Y. 10007
Phone: (212) 341.7000 Telex: 177190 Fax: (212) 385.9010

Stephanie G. HOOPER

JACOBSEN Douglas A.
Lawyer
BIGHAM ENGLAR JONES
& HOUSTON
14 Wall Street
USA-NEW YORK, N.Y. 10005
Phone: (212) 732.4646 Telex: 235332 BEJHUR Fax: (212) 227.9491

Eddi JACOBSEN

KASANIN Mark
Attorney
McCUTCHEN, DOYLE,
BROWN & ENERSEN
Three Embardadero Center
27th Floor
USA-SAN FRANCISCO, CA
94111
Phone: (415) 393.2000 Telex: 340817
MACPAG SFO Fax: (415) 393.2286

Anne W. KASANIN

KEATING Marshall
Partner
KIRLIN, CAMPBELL
& KEATING
14 Wall Street
USA-NEW YORK, N.Y. 10005
Phone: (212) 732.5520 Telex: 4222219 Fax: (212) 732.5421

Pegeen KEATING

KENDE Christopher B.
Attorney-at-Law and Proctor
in Admiralty
HOLTZMANN, WISE
& SHEPARD
745 Fifth Avenue
USA-NEW YORK, N.Y. 10151
Phone: (212) 753.4300 Telex: 422664 Fax: (212) 838.8279

KENNEDY Donald J.
Attorney
HAIGHT, GARDNER, POOR
& HAVENS
195 Broadway
NEW YORK,
USA-NEW YORK 10007
Phone: (212) 341.7000 Telex: 177190 Fax: (212) 385.9010

Mary Angela KENNEDY

LEACH Thomas H.
Attorney
MAHONEY, COPPENRATH,
WILLIAMS & JAFFE
10100 Santa Monica
Boulevard - Suite 1111
USA-LOS ANGELES, CA
90067
Phone: (213) 557.1919 Fax: (213) 277.6536

Bonnie S. LEACH

LECKSZAS Manfred W.
Lawyer
OBER, KALER, GRIMES
& SHRIVER
120 East Baltimore Street
USA-BALTIMORE,
Maryland 21202 - 1643
Phone: (301) 685.1120 Telex: 8.7774 Fax: (301) 547.0699

Mme LECKSZAS

LETULLE Raymond
Attorney
MATTIONI, MATTIONI
& MATTIONI, Ltd
399, Market Street, 2nd Floor
USA-PHILADELPHIA, PA
19106
Phone: (215) 629.1600 Telex: 710.670.1373 Fax: (215) 923.2227

Victoria S. LETULLE

LINDQUIST Donald A.
Attorney
CHAFFE McCALL PHILLIPS
TOLER & SARPY
2300 Energy Centre
11 Poydras St.
USA-NEW ORLEANS LA
70163
Phone: (504) 585.7000 Telex: ITT 460122 CMPTS UI Fax: (504) 585.7000

Fran LINDQUIST

LUCAS Henry C. III
Attorney
RAWLE & HENDERSON
211 South Broad St.
USA-PHILADELPHIA, PA
19107
Phone: (1) 215.875.4069 Telex: 83.4286 Fax: (1) 215.545.2597

Ann. G. + Annik LUCAS

MADDY Elmer C.
Attorney
MADDY, DALTON & LION
Chrysler Building
405 Lexington Avenue
USA-NEW YORK, N.Y. 10174
Phone: (212) 893.2345 Telex: 229995 Fax: (212) 983.2352

Joan MADDY

McCORMACK Howard
Attorney
HEALY & BAILLIE
29 Broadway
NEW YORK,
USA-NEW YORK 10006
Phone: (212) 943.3980 Telex: ITT (HEALLIE) 422089 Fax: (212) 425.0131

Patricia R. McCORMACK

MOORE John C.
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer/Avocat
232, Riverside Avenue
USA-RIVERSIDE,
CT 06878-2316
Phone: (203) 637-1555 Fax: (203) 637-1535

Janet B. MOORE

MOSELEY James F.
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney-at-Law
TAYLOR, MOSELEY
& JOYNER
501 West Bay St.
USA-JACKSONVILLE,
FLORIDA 32202
Phone: (904) 356-1306 Telex: 5-6374 Fax: (904) 354-02194

Anne MOSELEY

NIXON Eliott B.
Lawyer
BURLINGHAM UNDERWOOD
& LORD
One Battery Park Plazza
USA-NEW YORK, N.Y. 10004
Phone: 212-422-7585 Telex: WUI 620664 Fax: 212-425-4107

O'BRIEN Francis J.
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney
HILL, RIVKINS, LOESBERG,
O'BRIEN, MULROY
& HAYDEN
21 West Street, 21st Floor
USA-NEW YORK, N.Y. 10006
Phone: (212) 825-1000 Telex: RCA 226716 Fax: (212) 425-8259

Ellin O'BRIEN

O'KEEFE Michael
Attorney-at-Law
THOMPSON & MITCHELL
One Mercantile Center
Suite 3400
USA-ST LOUIS,
MISSOURI 63101
Phone: (314) 231-7676 Telex: (910) 761-1031 Fax: (314) 342-1717

Bonnie B. O'KEEFE

OWEN David R.
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney
SEMMES, BOWEN
& SEMMES
250 W. Pratt Street
USA-BALTIMORE,
MARYLAND 21201
Phone: 301.539.5040 Fax: (301) 539-5223

Eleonor A. OWEN

PALMER Richard W.
Membre Titulaire du C.M.I.
Past-President of the Maritime Law Association of the United States
Attorney-at-Law
PALMER BIEZUP & HENDERSON
Public Ledger Building
USA-PHILADELPHIA, PENSYLVANIA 19106
Phone: 215/625-9900 Telex: ITT 476-1102 Fax: 215/625-0185

Nancy Shaw PALMER

PAULSEN Gordon W.
Membre Titulaire du C.M.I.
Attorney-at-Law
HEALY & BAILLIE
29, Broadway
USA-NEW YORK, N.Y. 10006
Phone: (212) 943-3980 Telex: 422089 Fax: (212) 425-0130

Janet PAULSEN

POLIAK Paul M.
Attorney
MADDEN, POLIAK, MACDOUGALL & WILLIAMSON
101 Fourth Avenue Plaza
Suite 2800
USA-SEATTLE, WA 98154
Phone: (206) 621-1011 Telex: 152666 Fax: (206) 622-6805

Joan B. POLIAK

ROBERTS Kenneth E.
Attorney/Lawyer
SCHWABE, WILLIAMSON & WYATT
Pacwest Center,
Suite 1600-1800
1211 S.W. Fifth Avenue
USA-PORTLAND, OREGON 97204-3795
Phone: (503) 222-9981 Telex: 4937535 SWK UI Fax: (503) 796-2900

ROSA Frederick
Lieutenant Commander
UNITED STATES COAST GUARD
2100 Second Street, S.W.
USA-WASHINGTON, D.C. 20593
Phone: (202) 267-1527 Fax: (202) 267-4163

RYAN Michael J.
Attorney
HILL, BETTS & NASH
One World Trade Center
USA-NEW YORK, N.Y. 10048
Phone: (212) 839-7016 Telex: ITT 426284 Fax: (212) 466-0514

STARING Graydon S.
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
LILLICK & CHARLES
Two Embardaco Center —
Suite 2600
USA-SAN FRANCISCO,
California 94111-3996
Phone: (415) 984-8310 Telex: 184983 LILLICKCHS SFO Fax: (415) 421-4799
Joyce STARING

VANDEVENTER Braden
Lawyer
VANDEVENTER, BLACK,
MEREDITH & MARTIN
500 World Trade Center
USA-NORFOLK, VA 23510
Phone: (804) 446-8600 Telex: 823 671 Fax: (804) 446-8670
Barbara L. VANDEVENTER

VOLK Kenneth H.
Membre Titulaire du C.M.I.
President of the Maritime Law
Association of the United
States
Lawyer
BURLINGHAM UNDERWOOD
& LORD
One Battery Park Plaza
USA-NEW YORK, N.Y. 10004
Phone: (212) 422-75 Telex: 177688 BRUL UT Fax: (212) 425-41.07
Joyce VOLK

WAESCHE Donald M.
Attorney
WAESCHE, SHEINBAUM
& O'REGAN
111 Broadway
USA-NEW YORK, N.Y. 10006
Phone: (212) 227-3550 Telex: 233323 Fax: (212) 267-5767
ou 914
Mme WAESCHE

WENTKER, JR. Frederick W.
Lawyer
LILLICK & CHARLES
Two Embarcadero Center, 2600
USA-SAN FRANCISCO,
CA 94111
Phone: (415) 984-8200 Telex: 184983 Fax: (415) 421-4799
Jo Ann WENTKER

WISWALL Frank L., Jr.
Membre Titulaire du C.M.I.
Proctor in Admiralty
10935 Lawyers Road
USA-RESTON, Virginia
22091-4908
Phone: 703-620-9119 Fax: 703-476-1657

Elizabeth N. WISWALL

WONACOTT Paul N.
Lawyer
WOOD TATUM MOSSER
BROOKE & LANDIS
1001 S.W. Fifth 4 Avenue
Suite 1300
USA-PORTLAND,
OREGON 97204
Phone: (503) 224-54.30 Telex: 296522 Fax: (503) 241-72.35

Lynda WONACOTT

YUDES, Jr Alfred E.
Attorney
WATSON, FEARLEY
& WILLIAMS
380 Madison Avenue
USA-NEW YORK, N.Y.
10017
Phone: (212) 922-2200 Telex: 670626 WFWNY Fax: (212) 922-1512

Deborah E. + L. WINES YUDES

U.S.S.R. — C.C.C.P.

KENARSKAYA E.
- Senior Expert -
Treaty Legal Department,
Ministry of Merchant Marine of USSR
1/4 Rojdestvenka str.
MOSCOW 103759
Phone: 026.16.96

KOLODKIN Anatoliy
President Soviet Maritime Law
Association
Deputy Director State Research
and Project Developt.
Inst. of Merchant Marine
6B, Koptievsky Pr.
MOSCOW 125319
Phone: 151.75.88 Telex: 411.197 mmf-su

LVOVA M.
Senior Researcher,
State Scientific Research
Institute of
the Marine Transport of USSR
6 B. Koptievsky Pr.
MOSCOW 125319
Phone: 151.75.88 Telex: 411.197 mmf-su

VENEZUELA

COVA ARRIA Luis
Membre Titulaire du C.M.I.
Avocat
LUIS COVA ARRIA
& ASSOCIADOS
Of. 713, Edificio Karam
Av. Urdaneta
CARACAS 1010
Phone: (582) 5625182 Telex: 26214 Fax: (582) 5627411

Moraima FRANCO DE COVA

FERNANDEZ CONCHESO
Aurelio
Lawyer
JATAR ALONSO,
FERNANDEZ CONCHESO
Y ASOCIADOS
Av. Libertador, Edificio Nuevo
Centro piso 6. Oficina 6-A
CHACAO
Phone: 31-57-05 Fax: 33-01-30

Maria Eugenia FERNANDEZ CONCHESO

MATHEUS Carlos
Membre Titulaire du C.M.I.
Lawyer
MATHEUS & ULLOA, Asocs.
Torre Banco Lara, piso 11
Ofic. A-B, Esq. Mijares
CARACAS 1010
Phone: (02) 861.0258 - 83.93 Telex: 27245 MULEX VC Fax: (02) 83.8119

Aida de MATHEUS

REYERO ALVAREZ Rafael
Lawyer
PETROQUIMICA DE
VENEZUELA SA (PEQUIVEN)
Calle Cali, Edf. Pequiven,
Piso 2
P.O. Box 2066 CARMELITAS
LAS MERCEDES/CARACAS
Phone: 58-02-2083261/ 20-83263 Telex: 23206 Fax: 58-02-20-2083306

The Prince of SCHRÖDER DE S.-KOLLONTANIY
Peter Franz
Insurance technician/
Claim Adjuster
P & I Club Correspondant
PANDICA C.A.
Apartado 2792
CARACAS 1010-A
Phone: 82.30.71

ULLOA Wagner
Membre Titulaire du C.M.I.
President Comité
Maritimo Venezolano
Lawyer
MATHEUS & ULLOA, Asocs.
Torre Banco Lara, piso 11
Ofic. A-B, Esq. Mijares
CARACAS 1010
Phone: (02) 861.0258 - 83.93 Telex: 27245 MULEX VC Fax: (02) 83.8119

Nieves de ULLOA

VILLARROEL RODRIGUEZ Francisco
Avocat
2, rue Tournefort
F-13100 AIX EN PROVENCE
Phone: 42.38.51.13

OBSERVERS — OBSERVATEURS

IMO — International Maritime Organization
OMI — Organisation Maritime Internationale

O'NEIL William A.
Secretary General
INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION
4 Albert Embankment
LONDON SE1 7SR
Phone: 071-735.7611 Telex: 23588 IMO LDN G Fax: 071-587 3210

MENSAH Thomas A.
Assistant Secretary General
4 Albert Embankment
LONDON SE1 7SR
Phone: 071-735.7611 Telex: 23588 IMO LDN G Fax: 071-587.3210
Mme Akosua T. MENSAH

UNCITRAL — United Nations Conference on International Trade Law
CNUDCI — Conférence des Nations Unies sur le Droit Commercial International

KATZ Stephen
Legal Officer
UNITED NATIONS
SECRETARIAT, UNCITRAL
VIENNA INTERNATIONAL
CENTRE
P.O. Box 500
A-1400 WIEN
Phone: (43-1) 21131-4074 Telex: 135612 Fax: (43-1) 232156

UNCTAD — United Nations Conference on Trade and Development
CNUCED — Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

FAGHFOURI Mahin
Legal Officer
Shipping Division
Maritime Legislation
Palais des Nations
CH-1211 GENEVE 10
Phone: (2011) 734.60.11 Fax: 4122-733.65.42

Association Internationale de Dispacheurs Européens (A.I.D.E.)

MONGRANDI Carlo
Président
Piazza Demarini 4/11
I-16123 GENOVA
Phone: 10-290768 Telex: 271570 Fax: 10-205968

«ALAMAR» — Asociacion latinoamericana de armadores

Observers: Pedro CALMON -
A. Ramon MATHE
Rio Negro 1394 - Of. 502
Casilla Correos 767
MONTEVIDEO
Phone: 98.74.49 & 92.07.32 Telex: 26431 ALAMAR-UY Fax: (05982) 92.07.32

BIMCO — The Baltic and International Maritime Council

HØJER Jorgen
Deputy Secretary General
19 Kristianiagade
DK-2100 COPENHAGEN
Phone: 4531 263000 Telex: 19086 Fax: 4531 263335

International Maritime Law Institute

MUKHERJEE Proshanto K.
Senior Deputy Director
Professor of Maritime Law
P.O. Box 20, St Julian's
MALTA
Phone: (356) 319-343/2
Mme Srilekha MUKHERJEE

SITRAM

KIPRE Lucienne
Chef
du Département Juridique
BP 1546
ABIDJAN (Côte d'Ivoire)
Phone: 36.92.00 Telex: 42254/42132
SITRAM

JOURNALISTS — JOURNALISTES

ACHARD Raymond
Conseiller Juridique
LE DROIT MARITIME
FRANÇAIS
190, Bd Haussmann
F-75008 PARIS
Phone: (1) 45.63.11.65 Telex: 290131 F

GAVOTTI PELLERANO Maria
Secrétaire de la Revue
«IL DIRITTO MARITTIMO»
10, Via Roma
I-16121 GENOVA
Phone: (10) 586.441 Telex: 270687 DIRMAR I Fax: (10) 594.805

STUDENTS — ETUDIANTS

BARRANCOS Iria
Phone: 32.59.94

YANG Xiao-Bing
Phone: 694827378

3

OPENING SESSION

SEANCE INAUGURALE

24.VI.1990

SPEECH OF PROFESSOR FRANCESCO BERLINGIERI, PRESIDENT OF THE CMI

Monsieur le Ministre,
Mr. President of the French Maritime Law Association,
Ladies and Gentlemen,

To preside over a CMI Conference in Paris after Mr. Lyon-Caen in 1900, Mr. Paul Govare in 1921 and Mr. Ripert in 1937, is a great honour and to return to Paris once again is a great pleasure for me indeed.

On the Agenda of the 34th Conference of the CMI there are four subjects which are very interesting and, at the same time, very important:

— CMI uniform rules for sea waybills.

— Uniformity of the law of the carriage of goods by sea in the nineteen nineties.

— Electronic transfer of rights to goods in transit.

— Revision of Rule VI of the York-Antwerp Rules 1974.

Allow me to say a few words in respect of each one of them.

CMI uniform rules for sea waybills

The employment of sea waybills in lieu of bills of lading meets precise requirements of modern maritime trade, in view of the impossibility of making bills of lading available to the receiver prior to the arrival of the vessel at destination owing to the velocity of maritime transport. The CMI has focused on the problem and the International Sub-Committee, under the Chairmanship of Sir Antony Lloyd, has prepared a draft of uniform rules which will now be submitted to the conference for consideration.

Two questions in particular seem to have roused the interest of a number of delegates during the work of the International Sub-Committee.

The first is the non-existence in English law of the contract for the benefit of a third party; that makes it necessary to provide a

DISCOURS DU PROFESSEUR FRANCESCO BERLINGIERI, PRESIDENT DU CMI

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Président de l'Association Française de Droit Maritime,
Mesdames, Messieurs,

Présider une conférence du CMI à Paris, après M. Lyon-Caen en 1900, M. Paul Govare en 1921 et M. Ripert en 1937 est, pour moi, un très grand honneur. Revenir à Paris une fois de plus est, pour moi, un très grand plaisir.

A l'ordre du jour de cette XXXIV^{ème} Conférence du CMI figurent quatre sujets à la fois très importants et très intéressants:

— Les Règles uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime.
— L'uniformisation de la loi sur le transport de marchandises par mer dans les années 1990.

— Le transfert électronique des droits sur les marchandises en cours de transport.
— La révision de la règle VI des Règles d'York et d'Anvers 1974.

Permettez-moi de dire quelques mots à propos de chacun d'eux.

Lettres de transport maritime

L'emploi de la lettre de transport maritime en lieu et place du connaissement répond à des exigences précises du commerce maritime moderne, notamment à l'impossibilité de mettre le connaissement à la disposition du réceptionnaire avant l'arrivée du navire à destination à cause de la rapidité des transports. Le CMI s'est penché sur ce problème, et la Commission Internationale, sous la présidence de Sir Anthony Lloyd, a rédigé un projet de règles uniformes qui seront maintenant soumises à l'attention de cette Conférence.

Deux questions semblent avoir retenu particulièrement l'attention de certains parmi les délégués lors des travaux de la Commission Internationale.

La première est l'inexistence en droit anglais du contrat en faveur de tiers, qui rend nécessaire une disposition suivant laquelle

rule whereby the shipper would enter into the contract of carriage in the name and for the account of the receivers, thereby creating a privity of contract. This formula has not been considered to be acceptable by civil law lawyers, but a compromise seems to be possible.

The second question was raised by our friends from the United States. In their view everything would be clearer and simpler if all other countries wers to adopt the principles of the Pomerene Act in respect of non-negotiable bills of lading — the straight bills of lading — which do not have to be returned to the carrier in order to obtain redelivery of the goods. In other words, the straight bills of lading have the characteristics of sea waybills.

The legal regime differs not only in England, but also in the civil law countries where the bills which state that the goods are consigned to a specific person are documents of title.

It is evident that if the idea of voluntary rules is accepted by the Conference, it is necessary that they may fit in with the various legal systems existing in the different countries. But even if we were to consider the alternative of an International Convention, it would probably prove difficult to persuade all countries, in which the bills of lading which state that the goods are consigned to a specific person are documents of title, to change their legal system. Also in this case, we should, therefore, try to find a solution which would be acceptable to everybody: with goodwill and understanding of other people's problems, one cannot but succeed.

Uniformity of the law of the carriage of goods by sea in the nineteen nineties

Even if the Brussels Convention of 1924 has obtained indisputable success and ensured considerable uniformity in the domain of carriage of goods by sea, and more specifically, in respect of the rules governing the liability of the carrier, during the last 20 years the Brussels system has been criticised as being unjust for shippers, incomplete and obscure. The result has been the preparation of a new Convention, the Hamburg Convention of 1978.

Though such Convention is not yet in force, the problem of the future co-existence of the two Conventions, and the lack of uniformity which would follow, has caught the attention of the CMI.

The aforesaid lack of uniformity might be avoided if, after the entry into force of the Hamburg Rules, all maritime countries were to denounce the Brussels Convention and ratify the Hamburg Convention. It is, however, evident that, in order to do so, the Contracting Parties to the 1924 Convention should be persuaded that the Hamburg system is decidedly preferable to that of Brussels.

le chargeur conclut le contrat de transport au nom et pour le compte du réceptionnaire, créant ainsi une «privity of contract». Cette formule n'a pas été considérée acceptable par les juristes de «civil law», mais un compromis semble être possible.

La seconde question a été soulevée par nos amis des Etats-Unis. A leur avis tout serait énormément simplifié si les autres pays adoptaient les principes du Pomerene Act au sujet des connaissements non négociables — les «straight bills of lading» — qui ne doivent pas être restitués au transporteur pour obtenir la livraison des marchandises. En d'autres mots, les «straight bills of lading» présentent les caractéristiques des lettres de transport.

Le régime juridique est différent non seulement en Angleterre, mais aussi dans tous le pays de droit civil où les titres nominatifs, et parmi eux le connaissement nominatif, sont des titres de crédit.

Il est évident que si l'idée de règles volontaires est acceptée par la Conférence, il faut qu'elles puissent s'adapter aux systèmes juridiques existants dans les différents pays. Mais même si on voulait poursuivre l'alternative d'une convention internationale, il serait probablement difficile de persuader tous les Etats, dans lesquels le connaissement nominatif est un titre de crédit de changer leur système. Il faut donc, aussi dans ce cas, trouver une solution qui soit acceptable pour tous: avec de la bonne volonté et de la compréhension des problèmes d'autrui, on ne peut pas ne pas réussir.

Uniformisation de la loi sur le transport de marchandises par mer dans les années 1990

Même si la Convention de Bruxelles de 1924 a obtenu un incontestable succès et a assuré une considérable uniformité dans le domaine du transport de marchandises par mer et plus particulièrement de la responsabilité du transporteur, depuis vingt ans le système de Bruxelles a été critiqué comme étant injuste pour les chargeurs, incomplet, obscur. Le résultat a été la réaction d'une nouvelle Convention, la Convention de Hambourg de 1978.

Bien que cette Convention ne soit pas encore en vigueur, le problème de la future coexistence des deux conventions, et de l'absence d'uniformité qui en résulterait, a retenu l'attention du CMI.

Cette absence d'uniformité pourrait être évitée si, après l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, tous les pays maritimes dénonçaient la Convention de Bruxelles et ratifiaient celle de Hambourg. Il est toutefois évident que, pour ce faire, les Parties Contractantes à la Convention de 1924 devraient se persuader que le système de Hambourg lui est décidément préférable.

Amongst the possible different methods of work, the CMI International Sub-Committee chose that of studying some of the most important problems in the field of carriage of goods by sea against the background of the provisions of the 1924 Convention as amended by the 1968 and 1979 Protocols. The purpose of the exercise was to find out whether the aforesaid provisions were still satisfactory and, if not, what might be an acceptable solution.

The result of the work of the Sub-Committee is a study, and not a draft. If the Conference will accept the above method of work and if the study, with all the modifications the Conference will think proper to make, will be approved, perhaps it will be possible to draw some conclusion therefrom.

Electronic transfer of rights to goods in transit

The use of the sea waybill in lieu of the bill of lading has the advantage of avoiding the need of the surrender of the bill of lading in order to obtain the delivery of the goods but has the disadvantage of preventing — or at least of making more difficult — the financing of the purchase price of the goods against the guarantee of the bill of lading. Efforts have been made with a view to avoiding the circulation of the bill of lading and, at the same time, ensuring the circulation of the right to the delivery of the goods. One of the projects — that of Intertanko — was based on the delivery of the bill of lading to a third party who would have kept the document at the disposal of the parties entitled to it so that the right to obtain the bill of lading could be transferred through a notice given to the depositary.

When the CMI decided to study this problem, following the suggestion of the Maritime Law Association of the United States, the Sub-Committee on sea waybills had already progressed in its work. With a view to avoiding that the commencement of the study on a new problem might delay the completion of its work, it was, therefore, deemed preferable to establish a separate Sub-Committee under the Chairmanship of Prof. Ramberg. Prof. Ramberg, notwithstanding the late commencement of the work of his Sub-Committee, made very quick progress, thanks to the co-operation of the people to whom he had entrusted the preparatory work, and was able to prepare a draft which will now be submitted to the Conference.

The preliminary question which was considered by the Sub-Committee was that of choosing the person to whom the operation of the system should be entrusted. In this respect, the Sub-Committee departed from the schemes that had been considered by

Parmi les différentes méthodes de travail possibles la Commission Internationale du CMI a choisi celle de l'examen de quelques-uns parmi les problèmes les plus importants dans le domaine du transport maritime de marchandises à la lumière des dispositions de la Convention de 1924, telle qu'amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979, le but étant de voir si ces dispositions sont encore satisfaisantes et, si tel n'est pas le cas, quelle pourrait être une solution acceptable.

Le résultat des travaux de la Commission a été une étude, pas un projet. Si la Conférence accepte cette méthode de travail et si l'étude, avec toutes les modifications que la Conférence estimera devoir lui apporter, est approuvée, peut-être pourra-t-on en tirer des conclusions.

Transfert électronique de droits sur les marchandises en transit

L'emploi de la lettre de transport en lieu et place du connaissement à l'avantage d'éviter la nécessité de la présentation du titre pour obtenir la livraison de la marchandise mais a le désavantage d'empêcher — ou tout au moins de rendre difficile — le financement du prix d'achat de la marchandise contre la garantie du document représentatif. Des tentatives ont été faites pour éviter la circulation du connaissement et en même temps assurer la transmission du droit à la livraison de la marchandise. Un des projets — celui de Intertanko — était basé sur le dépôt du connaissement entre les mains d'un tiers qui aurait gardé le titre à disposition de l'ayant-droit, et sur la possibilité de transférer le droit à obtenir le connaissement moyennant notification au dépositaire.

Quand le CMI a décidé d'étudier ce problème, suivant la suggestion de l'Association des Etats-Unis, la Commission sur la lettre de transport maritime avait déjà progressé dans ses travaux. Aussi, pour éviter que la mise à l'étude d'un nouveau problème puisse en retarder la conclusion, on a cru convenable d'établir une commission séparée sous la présidence de M. Jan Ramberg. M. Ramberg alors même qu'il n'a pu commencer son travail qu'assez tard, a mis les bouchées doubles, grâce aussi aux collaborateurs qu'il a su choisir, et a été à même de rédiger un projet qui sera maintenant soumis à la Conférence.

La question préalable qui a été considérée par la Commission est celle de choisir la personne à laquelle la gestion du système doit être confiée. La Commission s'est, sur ce point, éloignée des schémas qui avaient été considérés par d'autres organisations, et

other organizations and deemed it advisable, in order to ensure a simple and inexpensive operation of the system, to choose the carrier himself.

Revision of Rule VI of the York-Antwerp Rules 1974

The International Conference on Salvage, when adopting the new International Convention on Salvage of 1989, requested the Secretary General of IMO to take the appropriate steps in order to ensure the amendment of the Yort-Antwerp Rules with a view to ensuring that the special compensation paid under Article 14 of the Convention is not subject to General Average. The Secretary General of IMO asked me whether the CMI could study this problem as soon as possible. It was with great pleasure that once more I accepted to co-operate with IMO and, after having obtained the agreement of the Executive Council, I constituted an International Sub-Committee under the Chairmanship of Mr. David Taylor. The Sub-Committee decided that it was necessary to modify the text of Rule VI of the York-Antwerp Rules and its amended text will be submitted to the Conference.

Ladies and Gentlemen, we have four days of work ahead of us and a rather heavy programme. But you will have a chance, after the first two days of work, to relax during the excursion to that lovely place of Clos Vougeot. I hope that the good wine of Bourgogne which you will taste, may inspire you during the work of the two following days.

a cru convenable, pour assurer une gestion simple et surtout peu onéreuse, de choisir le transporteur lui-même.

Revision de la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers

La Conférence Internationale sur le Sauvetage en adoptant la nouvelle Convention Internationale sur le Sauvetage de 1989 a demandé au Secrétaire Général de l'OMI de veiller à la modification des Règles d'York et d'Anvers dans le but d'assurer que la rémunération spéciale dont il est question à l'Art. 14 de la Convention ne soit pas assujettie à avarie commune. Le Secrétaire Général de l'OMI m'a prié de faire en sorte que le CMI étudie le plus rapidement possible ce problème. C'est avec grand plaisir qu'une fois de plus j'ai accepté de collaborer avec l'OMI. J'ai donc, après avoir obtenu l'accord du Conseil Exécutif, constitué une Commission Internationale sous la présidence de M. David Taylor. La Commission a décidé qu'il fallait modifier le texte de la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers de 1974 et a rédigé le projet d'une nouvelle règle, qui sera soumis à la Conférence.

Mesdames et Messieurs, nous avons devant nous quatre jours de travail et un programme assez chargé. Mais vous aurez la possibilité, après les deux premiers jours, de vous détendre pendant l'excursion à ce ravissant endroit qu'est le Clos Vougeot. J'espère que le bon vin de Bourgogne que vous irez goûter, pourra vous inspirer dans le travail des deux jours qui suivront.

SPEECH BY Mr. CLAUDE BOQUIN, PRESIDENT OF THE FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

Monsieur le Ministre,
Mr. President,
Ladies and Gentlemen,

After our President's speech, I would not have the presumptuousness to speak to you of maritime law. I would rather, if you agree, speak to you of the Conferences of the Comité Maritime International which have been held in Paris for the last 90 years...

The Comité Maritime International Congress of Paris, of 1900, coincided with the « Exposition Universelle ». This congress was held at the Palais des Congrès of the Exposition the 1st, 2nd and 3rd of October, under the presidency of Mr. Lyon-Caen, Member of the Institute and Law Professor, who replaced Maître Marais, President of the French Maritime Law Association, who at the last moment was unable to attend. In 1900 as with today, it was the French Association that took the responsibility of organizing the setting-up of the congress. The organization committee was made up of a law professor, 7 lawyers, a representative from the insurance companies and two representatives from the shipowners.

Again, as is the case today, it is under the responsibility of the Comité Maritime International that the congress was held, the President of the CMI being Mr. Beernaert and the Secretary General Mr. Louis Franck.

The first session held the 1st of October at 10 o'clock was opened by Mr. Millerand, Secretary of State. All the great maritime nations were represented. I have noted that with the Italian Delegation there was a maritime law professor from Genoa by the name of Francesco Berlingieri. The agenda consisted of:

1° A presentation on the results of the London Conference of 1899 (Liability of shipowners).

2° Assistance, salvage and duty to tender assistance. — Jurisdiction in collision matters.

We are now in 1911 and the CMI is convened again in Paris, but it is no longer a question of a congress but of a conference and the discussions lasted five days instead of three in 1900. The Conference was held in the premises of the Chamber of Commerce, under the honorary presidency of the Minister of Foreign Affairs and of Marine and Commerce, the President of the CMI being still Mr. Beernaert and the Secretary General Mr. Frank, whereas the President of the French Association was Maître Paul Govare.

DISCOURS DE MONSIEUR CLAUDE BOQUIN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Président,
Mesdemoiselles, Mesdames, Messieurs,

Après l'exposé de notre Président, je n'aurai pas l'outrecuidance de vous parler de droit maritime. Je préfère, si vous le voulez bien, vous parler des Conférences du Comité Maritime International qui se sont tenues à Paris depuis très exactement 90 ans...

Le Congrès International de Droit Maritime de Paris, en 1900, coïncidait avec l'Exposition Universelle. Ce congrès se tint au Palais des Congrès de l'Exposition les 1er, 2 et 3 octobre, sous la présidence de Monsieur Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Professeur de Droit, qui remplaça Maître Marais, Président de l'Association Française du Droit Maritime, empêché au dernier moment. En 1900 comme aujourd'hui, ce fut l'Association Française qui avait pris la charge d'organiser le congrès du point de vue matériel. La Commission d'organisation comprenait un professeur de droit, 7 avocats, un représentant des Assureurs et deux représentants des Armateurs.

Comme aujourd'hui encore, c'est sous la direction du Comité Maritime International que le congrès devait se tenir, le Président du CMI étant Monsieur Beernaert et le Secrétaire Général Monsieur Louis Franck.

La première séance fut ouverte le 1er octobre à 10 heures par Monsieur Millerand, Ministre d'Etat. Tous les grands pays maritimes avaient envoyé une délégation. Je note que dans la délégation italienne, il y avait un professeur de droit maritime à Gênes du nom de Francesco Berlingieri. Le programme comportait :

1° Une communication sur les résultats de la Conférence de Londres de 1899 (Responsabilité des propriétaires de navires).

2° L'étude d'un projet de loi sur la question de l'Assistance maritime (Sauvetage et Assistance proprement dite).

Nous sommes maintenant en 1911 et le CMI se réunit de nouveau à Paris, mais on ne parle plus de congrès mais de conférence et les travaux durent 5 jours au lieu de 3 en 1900. La Conférence se tient dans les locaux de la Chambre de Commerce, sous la présidence d'honneur du Ministre des Affaires Etrangères, de la Marine et du Commerce, le Président du CMI étant toujours Monsieur Beernaert et le Secrétaire Général Monsieur Frank, tandis que le Président de l'Association Française était Maître Paul Govare.

The Conference brought together a certain number of members of National Associations from Germany, Austria, Belgium, Denmark, United States of America, France, Great Britain, Hungary, Italy, Japan, Norway, Holland, Portugal, Argentina and Sweden.

The agenda first dealt with, and this was the main body: Limitation of Shipowners' Liability in the event of loss of life or personal injury. — Freight.

The years went by and in May 1937, Paris again hosted the 19th Maritime Conference. The inaugural session was again held at the Paris Chamber of Commerce, Place de la Bourse. Mr. Paul Bastid, Minister of Commerce and also Law Professor presided this session, Mr. Louis Frank, who was to pass away on the 31st of December of the same year being President of the CMI and Professor George Ripert President of the French Maritime Law Association. It is interesting to note that Mr. Millerand who we had already seen 37 years earlier as Honorary President of the Conference in 1900, also attended. In fact in between he had been President of the Republic. What a great success for maritime law! I point out also that Professor Francesco Berlingieri, that we saw in 1900 at the 4th Conference, was also present in Paris in 1911 at the 10th Conference and in 1937 at the 19th! He was the grand-father of our today's President who bears his christian name. The CMI was convened therefore in Paris at the time of the inauguration of the Exposition Universelle of 1937, but unfortunately in a very different atmosphere to the Congress and the Exposition of 1900! The dark clouds looming over Europe did not prevent our 83 congress members, representing 15 countries, to tackle with competence and enthusiasm the subjects on the agenda: Civil and penal jurisdiction in the event of collision at sea. Arrest of ships. Commentary on the Brussels Conventions. Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea.

The Conference ended the 20th of May, after three days work and everyone agreed on the perfectly friendly atmosphere and agreed to meet very soon for the 20th Conference. Certain events have put back this conference to the year 1947 at Antwerp, which in fact is the birth place of the CMI.

We have had to wait until 1990 for the meeting in Paris of the 34th Conference of our Comité and this is the fourth time that the French Association welcomes you to this city.

Our Conference is being held at the Grand Hotel which was built in 1860 and the salon in which we find ourselves was decorated by Charles Garnier, the architect of the Opera. The participants are 453 and the guests 250. 41 countries are represented at this Conference and our deliberations will last 4 days and even 5 days for some of us.

La Conférence réunissait un certain nombre de Membres délégués des Associations Nationales d'Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Etats-Unis, France, Grance-Bretagne, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Argentine et Suède.

L'ordre de travail de la Conférence portait d'abord — et ce fut le morceau de résistance — sur : La Responsabilité des propriétaires de navires en cas d'accidents corporels et ensuite, sujet controversé s'il en fut : Les conflits de Lois en matière de fret.

Les années passent et en mai 1937, le CMI retrouve Paris pour sa XIX^{ème} Conférence. La séance inaugurale eut lieu de nouveau à l'hôtel de la Chambre de Commerce de Paris, place de la Bourse. Monsieur Paul Bastid, Ministre du Commerce et également Professeur de Droit, présidait cette séance, Monsieur Louis Frank qui devait décéder le 31 décembre de la même année, étant Président du CMI et le Professeur Georges Ripert Président de l'Association Française du Droit Maritime. Il est intéressant de noter qu'assistait également à la conférence Monsieur Millerand, que nous avions déjà vu 37 ans plus tôt Président d'Honneur à la conférence de 1900. Entretemps du reste, il avait été Président de la République. Belle santé, belle réussite et belle passion pour le droit maritime ! Je signale dans le même ordre d'idée que le Professeur Francesco Berlingieri que nous avions rencontré en 1900 à la IV^{ème} Conférence, se trouvait également à Paris en 1911 à la X^{ème} Conférence et en 1937 à la XIX^{ème} ! Il était le grand-père de notre Président actuel, qui porte son prénom. Le CMI se réunissait donc à Paris au moment de l'inauguration de l'Exposition Universelle de 1937, mais malheureusement dans un climat bien différent du Congrès et de l'Exposition de 1900 ! Les lourds nuages qui pesaient alors sur l'Europe n'empêchèrent pas nos 83 congressistes, représentant 15 pays, de s'attaquer avec compétence et entrain aux sujets à l'ordre du jour : Compétence Civile et Pénale en matière d'Abordage en mer. Saisie Conservatoire des navires. Commentaires sur les Conventions de Bruxelles et, enfin, Assistance et Sauvetage, de et par avions en mer.

La Conférence se terminait le 20 mai, après trois jours de travail, et chacun insistait sur l'atmosphère de parfaite cordialité et se donnait rendez-vous très prochainement pour la XX^{ème} Conférence. Certains événements repoussèrent ladite Conférence à l'année 1947 à Anvers, du reste berceau du CMI.

Il faut attendre 1990 pour voir se réunir à Paris la XXXIV^{ème} Conférence de notre Comité et c'est donc la quatrième fois que l'Association Française vous reçoit dans cette ville.

Notre Conférence se tient au Grand Hôtel qui fut lui construit en 1860, et le salon dans lequel nous sommes fut décoré par Charles Garnier, l'architecte de l'Opéra. Les participants sont au nombre de 453 et les accompagnants 250. 41 Nations sont représentées à cette Conférence et nos travaux dureront quatre jours, et même cinq jours

Moreover I draw your attention to the Members of the organization Committee which is made up as follows:

Claude BOQUIN, President.
Pierre DARDELET, Committee leader.
Brigitte GODIN, Coordinator.
Jean-Serge ROHART, Treasurer.
Françoise AITA, Secretary.
Philippe BOISSON, Philippe GODIN and Pierre LATRON, Members.

If these days should not be well spent, the responsibility will lie with us and if all goes well, it will be thanks to yourselves! We have of course been working in close cooperation with the President of the CMI and with the Secretary General Administrative and his efficient team who have been of great help to us.

In this context all the members of the French Maritime Law Association are happy to welcome you here in Paris. We wish you all a studious but nevertheless pleasant stay. There is no incompatibility whatsoever between the study and Law and the concept of modern life commodities. Feel free to question the members of the organization if something does not meet with your expectations.

And now, Monsieur le Ministre, I turn to you to say how glad we are to have you with us. The links between the CMI and the Public Authorities are and should remain close. The aim of our Association is to promote texts that support the standardization of maritime law after consultation and study with all the interested parties. Thus we make available to the nations a draft of laws and conventions which reflect the true worldwide maritime situation at the time of their presentation. International Maritime Law thus stems from this cooperation between governments and the interested parties. Monsieur le Ministre, I give you the floor.

pour certains d'entre nous. Pour être complet, je vous signale que le Comité d'organisation est composé de :

Claude BOQUIN, Président.
Pierre DARDELET, Commissaire Général.
Brigitte GODIN, Coordinateur.
Jean-Serge ROHART, Trésorier.
Françoise AITA, Secrétaire.
Philippe BOISSON, Philippe GODIN et Pierre LATRON, Membres.

Si ces journées se passent mal, ce sera nous qui en serons responsables et si tout va bien, ce sera grâce à vous tous. Bien sûr, nous avons travaillé en liaison étroite avec le Président du CMI et avec son Secrétaire Général Administratif et son équipe efficace qui nous ont beaucoup aidés dans notre tâche.

Dans ce contexte, tous les membres de l'Association Française du Droit Maritime sont heureux de vous accueillir chez nous, ici à Paris. Nous vous souhaitons donc un séjour studieux mais néanmoins agréable. Il n'y a aucune incompatibilité entre la science juridique et les commodités de la vie moderne. N'hésitez pas à faire appel aux membres du comité d'organisation si quelque chose ne vous satisfait pas.

Et maintenant, Monsieur le Ministre, je me tourne vers vous pour vous dire que nous sommes heureux de votre présence. Les liens entre le CMI et les pouvoirs publics des Etats sont et doivent être étroits. Le but de notre Association est de proposer des textes qui tendent à l'uniformisation du droit maritime après étude et consultation de toutes les parties intéressées. Ainsi donc nous mettons à la disposition des Etats des projets de Lois et de Conventions qui sont le reflet de la réalité maritime mondiale au moment où ces textes sont présentés. De cette union entre les gouvernements et les praticiens nait le droit maritime international. Monsieur le Ministre, je vous passe la parole.

ALLOCUTION D'OUVERTURE DE LA 34e CONFERENCE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL LE 24 JUIN 1990

Par Monsieur Jacques MELLICK, Ministre Délégué chargé de la Mer

Monsieur le Président BERLINGIERI,
Monsieur le Président BOQUIN,
Messieurs les Présidents,
Mesdames, Messieurs,

Comme vous l'avez rappelé, Monsieur le Président Boquin, la tenue à Paris de la conférence du comité maritime international est un évènement.

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

En prenant connaissance des sujets examinés lors de vos quatre conférences, je réalise à quel point votre travail, fort utile pour aplanir les difficultés dûes aux frontières, exige une longue patience. Les lettres de transport maritime, l'uniformisation de la loi, le transport électronique des droits, les règles d'avarie commune, autant de sujets que concernent au quotidien les acteurs de la vie maritime, et pour être plus efficace le droit doit être modernisé.

Cependant, comme le principe demeure que le contrat constitue la loi des parties, pacta sunt servanda, il existe, et vous le savez bien, même dans des contrats entre personnes privées des clauses qui intéressent l'ordre public et vous ne m'en voudrez pas je pense si je vous livre quelques réflexions sur la manière dont je vois l'influence de l'évolution du droit public sur le droit des contrats.

Cette évolution concerne essentiellement l'environnement sujet qui fait partie de ceux traités par vos commissions. Tout d'abord permettez-moi de rendre hommage aux travaux de votre comité concernant la rémunération du sauvetage et de l'assistance en mer; je trouve pour ma part vos conclusions excellentes et je regrette simplement que l'OMI n'ait pas voulu les reprendre dans leur intégralité, ce qui rend la ratification de la convention du 28 avril 1989 difficile.

Par ailleurs, toujours dans le domaine des traitements des conséquences des accidents marins je suis convaincu que nous irons vers une responsabilité accrue des acteurs de ce qu'on appelle la chaîne des transports. C'est déjà le cas pour les hydrocarbures et je sais que c'est le CMI, qui par ses propositions est à l'origine du système FIPOL, et je vous en félicite. Notre pays aurait en effet beaucoup gagné à ce que ce système existât lors de la catastrophe de l'Amoco Cadiz. Je pense que l'évolution vers un système similaire pour les substances HNS est inéluctable.

A l'évidence, cette évolution aura des conséquences sur le droit des contrats.

Mais je ne veux pas prolonger plus longtemps mes réflexions. Il me plait d'accueillir les très savantes associations de droit maritime réunies ici en ce jour et déclarer ouverte à Paris la XXXIV^{e} Conférence du Comité Maritime International.

4

UNIFORMITY OF THE LAW OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA IN THE NINETEEN NINETIES

UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER DANS LES ANNEES 1990

UNIFORMITY OF THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA IN THE NINETEEN NINETIES

Following the decision of the Assembly to place this subject on the agenda of the Paris Conference, the International Sub-Committee constituted by the Executive Council held several meetings. During these meetings it was decided that the most relevant legal issues relating to the carriage of goods by sea should be considered on the basis of the 1924 Brussels Convention on Bills of Lading, as amended by the 1968 and the 1979 Protocols (the Hague-Visby Rules).

It was decided that the following subjects should be examined:

Identity of the Carrier
Contracts and Documents
Deck Cargo
Period of Application
Exemptions from Liability
Limits of Liability
Deviation
Damages Including Damages from Delay.

On the basis of the views expressed at the meetings of the Sub-Committee, I prepared a study of the subjects listed above. Problems of interpretation, if any, of the relevant provisions of the Hague-Visby Rules were mentioned and preliminary views were expressed as to whether or not there was a need for a change of the rules and, if so, on the manner in which such change could be brought about.

The manner in which the Conference considered the Study and the outcome of the work of the Conference is clearly summarized in the «Paris Declaration on Uniformity of the Law of the Carriage of Goods by Sea» which follows and which was adopted by the Conference without any dissent.

It may be added that the French Maritime Law Association submitted to the Conference for consideration a draft of uniform rules for voluntary adoption, but that the strongly prevailing view

UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR MER DANS LES ANNEES 1990

A la suite de la décision de l'Assemblée de mettre ce sujet à l'ordre du jour de la conférence de Paris, la commission internationale créée par le Conseil Exécutif a tenu plusieurs réunions. Au cours de ces réunions il a été décidé que les principaux problèmes d'ordre juridique qui se posent à propos du transport des marchandises par mer devraient être examinés au départ de la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements, telle que modifiée par les Protocoles de 1968 et 1979 (les Règles de La Haye-Visby).

Il a été décidé que les sujets suivants feraient l'objet d'un examen :

Identification du Transporteur
Contrats et Documents
Transport en Pontée
Durée d'Application
Cas Exceptés
Limitations de Responsabilité
Déroutement
Dommages, y compris Dommages pour Retard.

En me basant sur les opinions exprimées au cours des réunions de la commission, j'ai préparé une étude qui porte sur les sujets énumérés auparavant. Les problèmes d'interprétation des principales dispositions des Règles de La Haye-Visby ont été mentionnés dans la mesure où ils se posaient, et des opinions préliminaires ont été exprimées quant au point de savoir s'il existait un besoin de modifier les Règles et, dans ce cas, par quel moyen il était possible de réaliser pareille modification.

La manière dont la conférence a envisagé l'étude et le résultat du travail de la conférence ont été clairement résumés dans la « Déclaration de Paris sur l'uniformisation de la loi sur le transport des marchandises par mer » dont le texte est reproduit après cette présentation et qui a été adopté par la conférence sans aucun dissentiment.

Il convient d'ajouter que l'Association Française du Droit Maritime a soumis pour examen à la conférence un projet de règles uniformes susceptibles d'être volontairement adoptées mais que

was that, although the draft expressed principles worthy of consideration, rules for voluntary adoption would not foster greater international uniformity.

Paris, 30th June 1990.

Francesco BERLINGIERI

l'opinion a prévalu que, quoique le projet exprimait des principes dignes de considération, des règles pour adoption volontaire ne favoriseraient pas une plus grande uniformisation à l'échelle internationale.

Paris, 30 juin 1990.

Francesco BERLINGIERI

PARIS DECLARATION ON UNIFORMITY OF THE LAW OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA 29th June 1990

1. During the XXXIVth International Conference of the Comité Maritime International held in Paris from 24th to 29th June 1990, a draft Document entitled «Uniformity of the Law of the Carriage of Goods by Sea in the Nineteen Nineties» was discussed by a Committee of the Conference largely on the basis of the Hague-Visby Rules and in which discussion all the 41 National Associations represented at the Conference participated.
2. Following this discussion, the draft was amended to clarify certain points which were raised and to reflect views expressed by delegates which were not always unanimous. The Document, as amended, is attached. It was presented to a Plenary Session of the Conference on Friday, 29th June and was approved as a basis for further work.

3. In approving the Document as a basis for further work, the hope was expressed that the International Organizations concerned will continue to offer to the CMI the co-operation it has received in the past for the work that lies ahead.

DECLARATION DE PARIS SUR L'UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR MER 29 juin 1990

1. Durant la XXXIV^{e} Conférence Internationale du Comité Maritime International tenue à Paris du 24 au 29 juin 1990 un projet intitulé « Uniformisation de la loi sur le transport de marchandises par mer dans les années 1990 » a été discuté par un Comité de la Conférence dans une large mesure au départ des Règles de La Haye-Visby, discussion à laquelle les 41 Associations Nationales représentées à la Conférence ont participé.
2. A la suite de cette discussion le projet a été amendé pour clarifier certaines questions qui ont été posées et pour manifester les vues exprimées par les délégués, lesquelles n'étaient pas toujours unanimes. Le document tel qu'amendé est joint au présent texte. Il a été présenté à la session plénière de la Conférence le vendredi 29 juin et a été approuvé comme une base pour un travail futur.
3. En approuvant le document comme une base pour un travail futur, l'espoir a été exprimé que les Organisations Internationales concernées continueraient à offrir au CMI, pour le travail à réaliser, la coopération dont il a bénéficié dans le passé.

UNIFORMITY OF THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA IN THE NINETEEN NINETIES

TABLE OF CONTENTS

Pages

INTRODUCTION . . . . . .

I. IDENTITY OF THE CARRIER . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is the position under the Rules satisfactory?
5. Is there any need for a change?

II. CONTRACTS AND DOCUMENTS . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. What problems have arisen?
4. Can these problems be solved and, if so, how?
5. Conclusions.
6. Is there any need for a change?

III. DECK CARGO . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is there any need for a change?

IV. PERIOD OF APPLICATION . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is there any need for a change?

UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR MER DANS LES ANNEES 1990

TABLE DES MATIERES

Pages

INTRODUCTION . . . . . .

I. IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR . . . .

1. Introduction.
2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. La position adoptée par les Règles est-elle satisfaisante ?
5. Un changement est-il nécessaire ?

II. CONTRATS ET DOCUMENTS . . . . . .

1. Introduction.
2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Quels problèmes se sont-ils posés ?
4. Ces problèmes peuvent-ils être résolus et dans l'affirmative, de quelle façon ?
5. Conclusions.
6. Un changement est-il nécessaire ?

III. TRANSPORT EN PONTEE . . . . . .

1. Introduction.
2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. Un changement est-il nécessaire ?

IV. DUREE D'APPLICATION . . . . . .

1. Introduction.
2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. Un changement est-il nécessaire ?

V. EXEMPTIONS FROM LIABILITY . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is there any need for a change?

VI. LIMITS OF LIABILITY . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is there any need for a change?

VII. DEVIATION . . . . . .

1. Introduction.
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is there any need for a change?

VIII. DAMAGES INCLUDING DAMAGES FROM DELAY .

1. Introduction.
2. The legal regime under the Hague-Visby Rules.
3. Problems of interpretation.
4. Is there any need for a change?

V. CAS EXCEPTES . . . . . .

1. Introduction.
2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. Un changement est-il nécessaire ?

VI. LIMITATIONS DE RESPONSABILITE . . . . .

1. Introduction.
2. Les dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. Un changement est-il nécessaire ?

VII. DEROUTEMENT . . . . . .

1. Introduction.
2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. Un changement est-il nécessaire ?

VIII. DOMMAGES, Y COMPRIS DOMMAGES POUR RETARD 121

1. Introduction.
2. Le régime légal sous l'empire des Règles de La Haye-Visby.
3. Problèmes d'interprétation.
4. Un changement est-il nécessaire ?

UNIFORMITY OF THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA IN THE NINETEEN NINETIES

Introduction

1. It is now almost 100 years since the Bill H.R. 9176, which ultimately led to the passage of the Harter Act 1893, was introduced in the U.S. Congress. The Harter Act was the beginning of the movement which led to the uniformity brought about by the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, popularly known as the Hague Rules. The Convention is itself based on a set of rules adopted by the Maritime Committee of the International Law Association at a meeting in the Hague in September 1921. It was intended that those rules should be voluntarily incorporated by reference in bills of lading, but owing to opposition from cargo interests the rules were re-cast in legislative form at a meeting of the Diplomatic Conference on Maritime Law in Brussels in August 1924.

This was the first time that freedom of contract in relation to contracts of carriage of goods by sea was restricted by an international convention.

The Rules as adopted by the 1924 Diplomatic Conference were subsequently amended by a Protocol adopted at the Diplomatic Conference held in Brussels in February 1968 (the Rules as amended will be referred to as «Hague-Visby Rules»). A further amendment was made by a Protocol adopted at the Diplomatic Conference held in Brussels in December 1979.

2. The Assembly of the CMI held on 22nd April 1988 decided that the problem of uniformity of the law of the carriage of goods by sea should be investigated. It was subsequently decided that the investigation should take the form of a critical review of the Hague-Visby Rules.

Among the reasons for this decision were the following:

First, a considerable time has elapsed since the Hague Rules were last the object of study by a Conference of the CMI. Such a study was last conducted in 1963 at the Stockholm Conference, where the draft of the Visby Protocol was approved.

UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR MER DANS LES ANNEES 1990

Introduction

1. Il y a maintenant plus de 100 ans que le projet de loi H.R. 9176, qui a finalement conduit à l'adoption, en 1893, du Harter Act, a été présentée devant le Congrès des Etats-Unis. Le Harter Act a constitué le début du mouvement qui a abouti à l'uniformisation réalisée par l'adoption de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de Connaissements, communément connue sous le nom des Règles de La Haye. Cette Convention est elle-même basée sur un ensemble de règles adoptées par le Maritime Committee de l'International Law Association, lors d'une réunion tenue à La Haye en septembre 1921. Il avait été supposé que ces règles seraient incorporées volontairement, par référence, dans les connaissements; toutefois, en raison de l'opposition formulée par les chargeurs, les règles furent refondues sous la forme législative lors d'une réunion de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime tenue à Bruxelles en août 1924.

C'était la première fois que la liberté contractuelle relative aux contrats de transport de marchandises par mer était restreinte par une convention internationale.

Les Règles, telles qu'adoptées par la Conférence Diplomatique de 1924, ont été ultérieurement amendées par un Protocole adopté lors de la Conférence Diplomatique qui s'est tenue à Bruxelles en février 1968 (il sera fait référence aux Règles amendées sous la dénomination «Règles de La Haye-Visby»). Un amendement supplémentaire a été apporté par un Protocole adopté lors de la Conférence Diplomatique tenue à Bruxelles en décembre 1979.

2. L'Assemblée du CMI tenue le 22 avril 1988 a décidé que le problème de l'uniformisation de la loi sur le transport des marchandises par mer devrait être examiné. Il a par la suite été décidé que cet examen devrait prendre la forme d'une revue critique des Règles de La Haye-Visby.

Parmi les raisons de cette décision se trouvaient les suivantes:

Tout d'abord, un temps considérable s'était écoulé depuis que les Règles de La Haye avaient fait l'objet pour la dernière fois d'une étude lors d'une Conférence du CMI. C'était en 1963 à la Conférence de Stockholm où le projet du Protocole de Visby fut approuvé.

Secondly, many important events have occurred since then, including substantial changes in transportation technique and in the documentation of contracts of carriage as well as the adoption of a new international convention, the 1978 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea («Hamburg Rules»).

Thirdly, whether or not the Hamburg Rules achieve widespread adoption, it is likely that the Hague-Visby Rules will remain in force for many years. A study by the CMI of potentially controversial provisions may be of assistance in generating greater uniformity.

3. For this purpose it was decided to select a number of problems. The problems which were chosen are the following:

1. Identity of the carrier.
2. Contracts and documents.
3. Deck cargo.
4. Period of application.
5. Exemptions from liability.
6. Limits of liability.
7. Deviation.
8. Damages including damages resulting from delay.

I. IDENTITY OF THE CARRIER

1. Introduction

It is now common practice to draw a distinction between the **contracting** carrier, viz. the person who enters into a contract of carriage with the shipper and undertakes to deliver the goods at destination in compliance with the terms of the transport document, and the **performing** (or actual) carrier, viz. the person who operates the carrying ship.

The problem which may arise regarding the contracting carrier is that of identification. The problem which arises in respect of the performing carrier who is not the contracting carrier is whether the shipper or the consignee have a right of action against him either in contract or in tort and, if so, what is the basis of his liability.

The identification of the contracting carrier is sometimes difficult, particularly for the consignee who is not party to the contract

Ensuite, de nombreux événements importants ont eu lieu depuis lors, notamment de substantiels changements dans la technique du transport et dans les documents contractuels, de même que l'adoption d'une nouvelle convention internationale, la Convention des Nations Unies sur le Transport des Marchandises par Mer de 1978 («Règles de Hambourg»).

Enfin, que les Règles de Hambourg soient ou non largement adoptées, il est vraisemblable que les Règles de La Haye-Visby demeureront en vigueur de nombreuses années. Une étude par le CMI des dispositions susceptibles d'être controversées pourrait aider à atteindre une plus grande uniformité.

3. A cette fin, il a été décidé de sélectionner un certain nombre de problèmes. Ce sont les suivants:

1. Identification du Transporteur.
2. Contrats et documents.
3. Transport en pontée.
4. Durée d'application.
5. Cas exceptés.
6. Limitations de responsabilité.
7. Déroutement.
8. Dommages, y compris dommages pour retard.

I. IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR

1. Introduction

Il est maintenant courant d'opérer une distinction entre le transporteur **contractuel**, c'est-à-dire la personne qui contracte avec le chargeur pour le transport et s'engage à livrer les marchandises à destination conformément aux dispositions du document de transport, et le transporteur **substitué** (ou **réel**) c'est-à-dire la personne qui a la gestion du navire sur lequel le transport est effectué.

La difficulté qui concerne le transporteur contractuel est celle de son identification. Lorsque le transporteur réel n'est pas le transporteur contractuel, se pose la question de savoir si le chargeur ou le destinataire dispose contre lui d'une action, contractuelle ou délictuelle/quasi-délictuelle et, dans l'affirmative, quel est le fondement de sa responsabilité.

L'identification du transporteur contractuel est parfois difficile, en particulier pour le destinataire qui n'est pas partie au contrat de

of carriage and who can only rely on the information contained in the transport document. Quite frequently the name of the carrier is not shown in the transport document or the name shown therein is not that of the contracting carrier. This situation is made more complicated when there is a demise clause or an identity of carrier clause in the transport document.

The performing carrier differs from the contracting carrier when the latter does not operate the carrying ship. If the performing carrier is liable in tort for loss of or damage to the goods, he may not have the benefit of the exemptions from and the limits of liability applicable to the contracting carrier. In this connection the demise and identity of carrier clauses may be beneficial to him.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

The Hague-Visby Rules give the following definition of carrier in Art. 1(a):

> «Carrier» includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

3. Problems of interpretation

This provision may give rise to problems of interpretation. One of them, and perhaps the most important one, is whether any person who enters into a contract of carriage with the shipper may qualify as a «carrier» under the Rules. The view has been expressed that the definition is widely drafted and that to be a «carrier» under the Rules, it is not necessary to be either the owner or the charterer of a ship. It seems obvious that when the word «includes» is used for the purposes of a definition in lieu of the word «means», the intention is to give a definition by way of an example, rather than to give a restricted definition.

There are, however, two possible interpretations of Art. 1(a). The first is that, by referring to the owner and the charterer, it was intended that there must be a relationship between the carrier and the ship and that, therefore, the ejusdem generis rule should apply. The definition of carrier in the 1961 Brussels Convention on the

transport et qui peut se fonder uniquement sur les informations contenues dans le document de transport. Assez fréquemment, le nom du transporteur n'y figure pas, ou encore, le nom qui y est mentionné n'est pas celui du transporteur contractuel. Cette situation se complique encore lorsque l'on se trouve en présence d'une «demise clause» ou d'une «identity of carrier clause» dans le document de transport.

Le transporteur réel et le transporteur contractuel sont deux personnes différentes lorsque le dernier n'a pas la gestion du navire transporteur. Si le transporteur réel est responsable sur un plan délictuel/quasi-délictuel pour pertes ou dommages aux marchandises, il peut ne pas bénéficier des cas exceptés et limitations de responsabilité applicables au transporteur contractuel. Dans ce contexte, les clauses «demise» et «identity of carrier» peuvent représenter pour lui un avantage.

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

Les Règles de La Haye-Visby donnent, à l'art. 1(a), la définition suivante du transporteur:

> «Transporteur» comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

3. Problèmes d'interprétation

Cette disposition peut donner lieu à des problèmes d'interprétation. L'un d'eux, et peut-être le plus important, consiste à savoir si toute personne passant un contrat de transport avec le chargeur peut être qualifiée de «transporteur» selon les Règles. L'opinion a été exprimée que la définition est formulée largement et que, pour être un «transporteur» selon les Règles, il n'est pas nécessaire d'être soit le propriétaire soit l'affréteur d'un navire. Il semble évident que, quand le mot «comprend» est employé pour les besoins d'une définition à la place du mot «signifie», l'intention est de donner une définition ayant valeur d'exemple plutôt qu'une définition restreinte.

Il existe, quoi qu'il en soit, deux interprétations possibles de l'article 1(a). Selon la première, la référence au propriétaire et à l'affréteur sous-entendait la nécessité d'un lien entre le transporteur et le navire et, en conséquence, la règle de l'«ejusdem generis» devrait s'appliquer. La définition du transporteur donnée par la

Carriage of Passagers by Sea (1) would support this view. The second is that the guiding words are «who enters into a contract of carriage with the shipper» and that, therefore, any person who does so is a carrier. The definitions of «carrier» in the 1974 Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (2) and the Hamburg Rules (3) would support this view.

A second problem is whether one can rely on the definition of carrier in Art. 1(a) in order to bring the performing carrier under the Rules, on the ground that both the owner **and** the charterer may be the carrier. This, however, does not seem to be possible. In fact, the word «ou» in the original French text, like «or» in the unofficial English translation, is a conjunction which introduces a second alternative, exactly as in the phrase «package or unit» in Art. 4(5)(a).

Therefore, «carrier» under this provision is the contracting carrier and only he is subject to the responsibilities and liabilities and may invoke the rights and immunities provided in the Rules.

4. Is the position under the Rules satisfactory?

In order to establish whether or not the position under the Hague-Visby Rules is satisfactory, it is necessary to decide what aims should be achieved. The aims may be: a) to identify the contracting carrier and the performing carrier; b) in case the contracting carrier is not performing the carriage himself, to enable the consignee to proceed against the performing carrier; c) to regulate the liability of the performing carrier.

---

(1) Art. 1(a) of this Convention so provides:

(a) «Carrier» includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship.

(2) Art. 1(a) of the Athens Convention so provides:

(a) «Carrier» means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier.

(3) Art. 1(1) of the Hamburg Rules so provides:

(1) «Carrier» means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

Convention de Bruxelles de 1961 sur le Transport des Passagers par Mer (1) conforterait cette opinion. Selon la seconde, les mots-clés sont : « partie à un contrat de transport avec un chargeur » et, en conséquence, toute personne partie à un tel contrat est un transporteur. Les définitions du mot « transporteur » dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au Transport par Mer des Passagers et de leurs bagages (2) et les Règles de Hambourg (3) soutiendraient cette seconde interprétation.

Un second problème consiste à savoir si l'on peut se fonder sur la définition du transporteur de l'Article 1(a) pour rendre les Règles applicables au transporteur réel, puisque aussi bien le propriétaire **et** l'affréteur peuvent être le transporteur. Cela, cependant, ne semble pas possible. En fait, le mot « ou » dans le texte original en français, de même que « or » dans la traduction anglaise officieuse, est une conjonction qui introduit une seconde branche à l'alternative, exactement comme l'expression « par colis ou unité » dans l'article 4 (5)(a).

Selon cette disposition, « transporteur » représente donc le transporteur contractuel et lui seul peut encourir les responsabilités et obligations du transporteur et invoquer les droits et exonérations prévus par les Règles.

4. La position adoptée par les Règles est-elle satisfaisante ?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de décider quels sont les buts à atteindre. Ces buts peuvent être : a) identifier le transporteur contractuel et le transporteur réel; b) lorsque le transporteur contractuel n'est pas le transporteur réel, permettre au destinataire une action à l'encontre du transporteur réel; c) définir les modalités de la responsabilité du transporteur réel.

---

(1) L'article 1(a) de cette Convention dispose :

(a) « Transporteur » comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport : le propriétaire du navire ou l'affréteur ou l'armateur.

(2) L'article 1(a) de la Convention d'Athènes dispose :

(a) « Transporteur » désigne une personne qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué.

(3) L'article 1(1) des Règles de Hambourg dispose :

(1) Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

a) Identification of the carrier

The Hague-Visby Rules are of no real assistance in the identification of the contracting carrier. It is considered that the contracting carrier should be required to indicate on the bill of lading or other document of the contract of carriage his name and address. A provision to this effect is contained in Article 15(1)(c) of the Hamburg Rules, although only the principal place of business and not the address is required.

It has been suggested that in cases where the Hague-Visby Rules apply and a bill of lading does not identify a contracting carrier, the shipowner should be regarded as the contracting carrier. The preferred view is, however, that the solution to such a problem should be left to the judge seized of the case.

The practical importance of the problem would be likely to decrease if the contracting carrier and the performing carrier were jointly liable, although sometimes it may also be difficult to identify the performing carrier.

b) Right of action against the performing carrier

The Hague-Visby Rules do not expressly regulate the right of action of the shipper against the performing carrier. The question whether or not a right of action against the performing carrier exists, either in contract or in tort, is therefore left to national law.

It is considered that the reference to the liability of the ship in Article 4(1) and (2) should be retained because it may be of value in particular jurisdictions.

c) Liability of the performing carrier

The view more generally held is that the regime of the Hague-Visby Rules only applies to the contracting carrier. It does not regulate the liability of the performing carrier. Article 4 bis (1) is not of any assistance in this respect, since it only extends the scope of the Rules to actions in tort against the carrier as defined in Art. 1(a).

The lack of any provision in this respect may create difficulties for the shipper and the consignee, who, under the applicable

a) Identification du transporteur

Les Règles de La Haye-Visby ne sont d'aucune aide réelle pour l'identification du transporteur contractuel. La possibilité est envisagée d'exiger du transporteur contractuel d'indiquer dans le connaissement ou autre document du contrat de transport ses nom et adresse. Une telle disposition est prévue par l'Article 15(1)(c) des Règles de Hambourg, bien que seul l'établissement principal, et non l'adresse, soit requis.

Il a été suggéré, pour les transports soumis aux Règles de La Haye-Visby et lorsque le connaissement n'identifie pas le transporteur contractuel, de considérer le propriétaire du navire comme transporteur contractuel. Il est toutefois souhaité que la solution d'un tel problème soit laissée à l'appréciation du juge saisi de l'affaire.

Son importance pratique serait vraisemblablement moindre si le transporteur contractuel et le transporteur réel étaient conjointement responsables, bien que l'identification du transporteur réel puisse également se révéler parfois difficile.

b) Droit d'action à l'encontre du transporteur réel

Les Règles de La Haye-Visby ne régissent pas expressément le droit d'action du chargeur à l'encontre du transporteur réel. La question de savoir si un droit d'action existe à l'encontre du transporteur réel, sur la base contractuelle ou délictuelle/quasi-délictuelle est en conséquence laissée aux législations nationales.

Il est considéré que la référence à la responsabilité du navire dans l'Article 4(1) et (2) devrait être conservée parce qu'elle pourrait être importante dans certains pays.

c) Responsabilité du transporteur réel

L'opinion la plus généralement exprimée est que le régime des Règles de La Haye-Visby est uniquement applicable au transporteur contractuel. Il ne s'étend pas à la responsabilité du transporteur réel. L'Article IV bis (1) n'est d'aucune aide sur ce point, puisqu'il n'étend le domaine des Règles qu'aux actions délictuelles/quasi-délictuelles engagées à l'encontre du transporteur tel que défini par l'Article 1(a).

Le défaut de dispositions à ce sujet peut être source de difficultés pour le chargeur et le destinataire qui, en vertu de la loi

national law, would normally sue the performing carrier in tort and, therefore, have in many jurisdictions the burden of proving his negligence. It may also create difficulties for the performing carrier himself, since he may not be able to avail himself of the defences and limits of liability which the contracting carrier is entitled to invoke. As it is known, the liability of the performing (or actual) carrier is regulated in other international conventions such as the 1929 Warsaw Convention on Carriage by Air as supplemented by the 1961 Guadalajara Convention (4), the 1974 Athens Convention (5) and the Hamburg Rules (6).

---

(4) Articles 6 and 7 of the Guadalajara Convention so provide:

Article 6. In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

Article 7. In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seized of the case.

(5) Article 4 of the 1974 Athens Convention so provides:

Performing Carrier

1. If the performance of the carrier or a part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by the Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

nationale applicable, l'assigneraient normalement sur le terrain quasi-délictuel et supporteraient ainsi, devant de nombreuses juridictions, la charge de prouver sa négligence. Cela peut aussi être source de difficultés plus sérieuses encore pour le transporteur réel lui-même, puisqu'il ne pourrait bénéficier des moyens de défense et des limitations de responsabilité que le transporteur contractuel est en droit d'invoquer. Comme vous le savez, la responsabilité du transporteur contractuel (ou réel) est régie par d'autres Conventions internationales telles que la Convention de Varsovie de 1929 sur le transport aérien, complétée par la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 (4), la Convention d'Athènes de 1974 (5) et les Règles de Hambourg (6).

---

(4) Les articles 6 et 7 de la Convention de Guadalajara disposent:

Article 6. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

Article 7. Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

(5) L'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974 dispose:

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires sont assujettis aux dispositions de la présente Convention et peuvent s'en prévaloir pour la partie du transport qu'ils exécutent eux-mêmes.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

5. Is there any need for a change?

The conclusion seems, therefore, to be that in this respect the Hague-Visby Rules are not satisfactory since they do not achieve international uniformity.

Although further study of the problem is required, it is considered that the right of action against the performing carrier should be the subject of uniform regulation and that the contracting carrier and the performing carrier should be held jointly and severally liable in respect of loss of or damage to goods. It is also considered that such right of action should be expressly governed by the same legal regime as that applicable to the contracting carrier.

---

(6) Article 10 of the Hamburg Rules so provides:

Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by the Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

5. Un changement est-il nécessaire?

La conclusion semble être, sur ce point, que les Règles de La Haye-Visby ne sont pas satisfaisantes puisqu'elles ne permettent pas d'atteindre une uniformité internationale.

Bien que ce problème requiert une étude supplémentaire, il est considéré que le droit d'action à l'encontre du transporteur réel devrait faire l'objet d'une réglementation uniforme. Le transporteur contractuel et le transporteur substitué devraient être tenus conjointement et solidairement responsables des pertes ou dommages aux marchandises. Il est également considéré qu'un tel droit d'action devrait être expressément gouverné par le même régime juridique que celui applicable au transporteur contractuel.

---

(6) L'article 10 des Règles de Hambourg dispose:

Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transport substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectué par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils soient responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

II. CONTRACTS AND DOCUMENTS

1. Introduction

The types of document customarily used in maritime trade differ according to the trade concerned. In the liner trade the bill of lading is normally employed, whereas in the chartering trade the relevant document is the charterparty; although bills of lading may well be issued thereunder, particularly when there is a possibility that the goods be sold in transit.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 1(b) of the Hague-Visby Rules provides that the term «contract of carriage» applies only when the contract is covered by a bill of lading or any similar document of title and then stipulates that when a bill of lading (or a similar document of title) is issued under a charter party, the term applies from the moment at which the bill of lading or a similar document of title regulates the relationship between a carrier and a holder of same.

Article 2 provides in turn that under every contract of carriage (namely a contract as defined in Art. 1(b)) the carrier shall be subject, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods, to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities set forth in the following articles.

3. What problems have arisen?

The problems which have arisen in respect of these provisions include the following:

(a) Whether the Rules apply when the goods are lost or damaged before a bill of lading is issued.

(b) Whether the Rules apply when a document other than a bill of lading is issued.

(c) Whether the Rules apply when no document is issued.

(d) The circumstances in which the Rules apply when bills of lading are issued under or pursuant to a charter party.

II. CONTRATS ET DOCUMENTS

1. Introduction

Les types de documents habituellement utilisés dans le commerce maritime varient selon le commerce concerné. Dans le commerce de ligne, le connaissement est normalement employé, alors que dans l'affrètement, le document approprié est la charte-partie bien que des connaissements de charte-partie puissent être émis, en particulier lorsqu'il est possible que les marchandises soient vendues en transit.

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

L'article 1(b) des Règles de La Haye-Visby édicte que les mots « contrat de transport » s'appliquent uniquement au contrat constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre. Il stipule ensuite que lorsque le connaissement (ou autre document similaire) est émis en vertu d'une charte-partie, le contrat s'applique à partir du moment où un connaissement ou un document similaire régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

Quant à l'article 2, il édicte que dans tous les contrats de transport (c'est-à-dire tels que définis à l'art. 1(b)) le transporteur sera soumis, en ce qui concerne le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins à donner et le déchargement des marchandises, aux responsabilités et obligations comme il bénéficiera des droits et exonérations énoncés aux articles suivants.

3. Quels problèmes se sont-ils posés?

Parmi les questions que soulèvent ces dispositions, citons:

(a) Les Règles s'appliquent-elles quand les marchandises sont perdues ou endommagées avant qu'un connaissement n'ait été émis?
(b) Les Règles s'appliquent-elles quand un document autre qu'un connaissement est émis?
(c) S'appliquent-elles lorsqu'aucun document n'est émis?
(d) Dans quelles circonstances les Règles s'appliquent-elles lorsque les connaissements sont émis en vertu d'une charte-partie?

4. Can these problems be solved, and, if so, how?

(a) Loss of the goods before a bill of lading is issued.

It is generally accepted that the Rules apply when the goods are lost or damaged before a bill of lading is issued when it was the intention of the parties that a bill of lading should be issued. This view has been upheld in both civil law (7) and common law (8) countries.

(b) Application of the Rules to documents other than bills of lading.

There has been considerable discussion in recent years as to whether the Hague-Visby Rules apply to sea waybills because of the way in which «contract of carriage» is defined in Article 1(b). Article 1(b) of the English translation of the original French text reads as follows:

> «"Contract of Carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such document relates to the carriage of goods by sea...»

On the basis of the English translation, documents which are not documents of title would not be covered by this definition. However, such translation does not seem to convey the precise meaning of the French text, which is the only authentic text, and which reads as follows:

> «"Contrat de Transport" s'applique uniquement au contrat de transport *constaté* par un connaissement ou par tout autre document similaire *formant titre pour le transport des marchandises par mer...*»

The words «documents of title» do not appear in the French text. Therefore, the solution to the problem whether a sea waybill is or is not covered by the Hague-Visby Rules must depend on the answers to the following questions:

(i) what is the meaning of the words «document formant titre pour le transport»?

(ii) what types of documents may be deemed to be similar to the bill of lading?

---

(7) Tribunal of Genoa 9th June 1967, *Zust Ambrosetti* v. *Ferraro & Ferraro*, 1967 Dir. Mar. 239.

(8) *Pyrene Company Ltd.* v. *Scindia Steam Navigation Co. Ltd.* [1954] 1 Lloyd's Rep. 32.

4. Ces problèmes peuvent-ils être résolus et, dans l'affirmative, de quelle façon?

(a) Perte des marchandises avant l'émission d'un connaissement.

Il est généralement admis que les Règles s'appliquent quand les marchandises sont perdues ou endommagées avant qu'un connaissement n'ait été émis, lorsque les parties avaient l'intention d'émettre un connaissement. Cette opinion a été soutenue à la fois dans les pays de droit civil (7) et de «common law» (8).

(b) Application des Règles à des documents autres que des connaissements.

La question de savoir si les lettres de transport maritime étaient soumises aux Règles de La Haye-Visby a donné lieu ces dernières années à de considérables discussions, en raison des termes de la définition du «Contrat de transport» de l'Article 1(b). Le texte original en français de cet article donne, dans sa traduction en anglais:

> «"Contract of Carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such document relates to the carriage of goods by sea...»

Selon la version anglaise, les documents qui ne sont pas des «documents of title» ne seraient pas couverts par cette définition. Cependant, cette version ne semble pas traduire le sens précis du texte français, le seul authentique, qui est le suivant:

> «"Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport *constaté* par un connaissement ou par tout document similaire *formant titre pour le transport des marchandises par mer...*»

Les mots «documents of title» ne figurent pas dans le texte français. Le point de savoir si les lettres de transport maritime sont couvertes par les Règles de La Haye-Visby dépendra des réponses aux questions suivantes:

(i) Quel est le sens des mots «document formant titre pour le transport»?

(ii) Quels types de documents peuvent être considérés similaires au connaissement?

---

(7) Tribunal de Gênes, 9 juin 1967, *Zust Ambrosetti c/ Ferraro & Ferraro*, 1967 Dir. Mar. 239.

(8) *Pyrene Company Ltd c/ Scindia Steam Navigation Co. Ltd* [1954] 1 Lloyd's Rep. 32.

«Titre pour le transport», in French legal terminology, is a generic expression through which any transport document can be referred to, and thus includes both the charter party and the bill of lading (9). French law No. 66-420 of 18th June 1966 in Art. 47, which regulates the organizers of maritime cruises, provides that they must deliver to each passenger, under penalty of the nullity of the contract, a «titre de croisière». The expression «formant titre pour le transport» means «constituting a title for the carriage», viz. entitling the person named therein to the performance of the carriage by the carrier. A «document... formant titre» includes, therefore, any type of transportation document.

It is, however, necessary to take into account the origin of the expression, which comes from the English «any similar document of title». This expression, adopted in the English text of the Hague Rules, 1921, originates from that, almost identical («or similar document of title to goods»), contained in the Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910. «Document of title» is, contrary to «document formant titre pour le transport», an expression with a precise legal meaning: it identifies the «title» of the holder of the document to the redelivery of the goods (10).

It seems obvious, therefore, that whilst documents such as sea waybills are «document(s) formant titre pour le transport», they are not «document(s) of title». If the English text were an official text, it might well prevail over the French text in view of the fact that the expression originates from an Act of a common law country. It may be of interest, however, to note that in previous Acts more generic expressions had been used: «bill of lading or shipping document» in the Harter Act (Sec. 1) and in the New Zealand Act of 1908 (Sec. 300) and «bill of lading or other document relating to the carriage of goods» in the New Zealand Act of 1911.

But since the Convention was drawn up in one language only, French, the English text of the Hague Rules, 1921 and of the Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910 may be referred to only as «travaux préparatoires».

The second question which must be considered is that relating to the link between «connaissement» and «document formant titre pour le transport», effected by means of the word «similaire». The similarity may refer to the legal nature of the «titre pour le transport» or to its function. Since in the Convention «connaissement» covers both the «shipped» bill of lading and the «received for shipment» bill of lading, it is not easy to conceive another «titre pour le

---

(9) Ripert, Droit Maritime, IV ed. Vol. II, Paris, 1955, p. 352.

(10) *Saunders Brothers* v. *Maclean and Co.*, 4 Asp. M.L.C. 160; *Trucks and Spares, Ltd.* v. *Maritime Agencies (Southampton) Ltd.* [1951] 2 Lloyd's Rep. 345.

« Titre pour le transport », selon la terminologie juridique française, est une expression générale pouvant se référer à tout document de transport, ce qui inclut la charte-partie et le connaissement (9). L'article 47 de la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966, qui régit le statut des organisateurs de croisières maritimes, stipule que ces derniers doivent délivrer à chaque passager, sous peine de nullité du contrat, un « titre de croisière ». L'expression « formant titre pour le transport » signifie « représentant un titre pour le transport », c'est-à-dire donnant droit à la personne désignée à l'exécution du transport par le transporteur. Un « document... formant titre » comprend donc tout type de document de transport.

Il est cependant nécessaire de tenir compte de l'origine de l'expression, qui vient de l'anglais « any similar document of title ». Cette expression, adoptée dans le texte anglais des Règles de La Haye de 1921, a pour origine celle, presque identique (« or similar document of title to goods ») du Canadian Water Carriage of Goods Act de 1910. « Document of title » est, à la différence de « document formant titre pour le transport », une expression avec un sens juridique précis : il représente le « titre » du porteur du document donnant droit à la restitution des marchandises (10).

Il semble évident, en conséquence, qu'alors que des documents, tels que les lettres de transport maritime sont des « document(s) formant titre pour le transport », ils ne sont pas des « document(s) of title ». Si le texte anglais était un texte officiel, la version anglaise pourrait bien prévaloir, l'expression ayant pour origine un texte législatif d'un pays de common law, encore qu'il puisse être intéressant de noter que dans les lois antérieures, des expressions plus générales ont été utilisées : « Bill of lading or shipping document » dans le Harter Act (Sect. 1) et dans le New Zealand Act de 1908 (Sect. 300), « Bill of lading or other document relating to the carriage of goods » dans le New Zealand Act de 1911.

Mais la Convention ayant été rédigée en une seule langue, le français, le texte anglais des Règles de La Haye de 1921 et du Canadian Water Carriage of Goods Act de 1910 ne peut être considéré que comme « travaux préparatoires ».

La seconde question à envisager concerne le lien entre « connaissement » et « document formant titre pour le transport », lien mis en évidence par le mot « similaire ». Similarité peut se référer à la nature juridique du « titre pour le transport » ou à sa fonction. Puisque dans la Convention, « Connaissement » représente à la fois le connaissement « embarqué » et le connaissement « reçu pour embarquement », il n'est pas facile de concevoir un autre « titre pour

---

(9) Ripert, Droit Maritime, IV^e éd., Vol. II, Paris, 1955, p. 352.

(10) *Saunders Brothers c. Maclean & Co.*, 4 Asp. M.L.C. 160; *Trucks & Spares Ltd c/ Maritime Agencies (Southampton) Ltd* [1951] 2 Lloyd's Rep. 345.

transport» which has a legal nature similar to that of the bill of lading, particularly at the time when the Convention was drawn up. The fact that the similarity does not relate to the legal nature of the document is supported by Art. 3 of the Convention, whose paragraphs 2 and 3 apply exclusively to the bill of lading, and not to documents similar thereto, if any. It follows that if the rules contained in those provisions are appropriate to documents of title (this is particularly true in respect of paragraph 4, as amended by the 1968 Protocol), that does not imply that the «document(s) similaire(s) formant titre pour le transport» should have similar characteristics.

As it has been indicated, the similarity may relate to the function of the document. From that standpoint, two types of documents must be distinguished, viz. those drawn up prior to the delivery of the goods to the carrier, and those drawn up at the time of such delivery and which (whether or not they are documents of title) constitute receipts for the goods taken in charge by the carrier for transportation. Documents of the first type are the charterparty and the booking note, documents of the second type are, in addition to the «shipped» bill of lading and the «received for shipment» bill of lading, the mate's receipt and the sea waybill.

The fact that the similarity relates to the function of the document, and not to its legal nature, is confirmed by the travaux préparatoires(11).

The conclusion, therefore, seems to be that in many of the States in which the Convention was implemented in its original French text, the Convention applies when a document is issued in

---

(11) During the diplomatic conference held in October 1922, the delegate of the United States requested clarifications in respect of the applicability of the uniform rules to the non-negotiable bill of lading stating that that was the position under the Harter Act, and the delegate of the United Kingdom stated that it was so also under the Convention (Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1922, Documents et Procès-verbaux, p. 126). The following year, during the work of the committee appointed by the Conference, the President (Louis Franck) indicated as an example of a «document similaire» the «lettre de voiture concernant le transport par mer» and the British delegate (Sir Leslie Scott), having been asked by the French delegate (Ripert) to give an example of «document similaire» mentioned the mate's receipt and explained the purpose for which these words had been added as follows (Conférence Internationale de Droit Maritime — Réunion de la Sous-Commission, Procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre, 1923, p. 41 and 42): «On veut éviter que les parties puissent échapper à la Convention en adoptant un document similaire qui n'est pas dénommé connaissement».

le transport» d'une nature juridique semblable au connaissement, et ce particulièrement à l'époque où la Convention était rédigée. Le fait que la similarité ne se réfère pas à la nature juridique du document est étayée par l'article 3 de la Convention, dont les paragraphes 2 et 3 sont exclusivement applicables au connaissement, et non aux documents similaires, s'il y en a. Il s'ensuit que, si les règles contenues dans ces provisions sont appropriées pour des «documents of title» (ceci est particulièrement vrai pour le paragraphe 4, modifié par le Protocole de 1968), cela n'implique pas que les «document(s) similaire(s) formant titre pour le transport» devraient avoir des caractéristiques semblables.

Ainsi que nous l'avons indiqué, la similarité peut également se référer à la fonction du document. De ce point de vue, deux types de documents doivent être distingués, ceux établis avant la livraison des marchandises au transporteur, et ceux établis au moment de cette livraison, lesquels (qu'ils soient ou non des «documents of title») représentent un reçu des marchandises prises en charge par le transporteur en vue du transport. Les documents du premier groupe sont la charte-partie et la booking note, ceux du second, outre le connaissement embarqué et le connaissement reçu pour embarquement, le mate's receipt et la lettre de transport maritime.

L'opinion selon laquelle la similarité se réfère à la fonction du document et non à sa nature juridique, est confirmée par les travaux préparatoires (11).

La conclusion semble donc être que, dans nombre d'Etats où la Convention est appliquée, dans son texte français original, son domaine s'étend à tout document émis pour couvrir les marchandi-

---

(11) Au cours de la Conférence diplomatique qui s'est tenue en octobre 1922, le délégué des Etats-Unis avait demandé des éclaircissements en ce qui concerne l'applicabilité des règles uniformes au connaissement non négociable en indiquant qu'il en était ainsi selon le Harter Act, et le délégué du Royaume Uni avait déclaré que la position était identique sous l'empire de la Convention (Conférence Internationale de Droit maritime, Bruxelles 1922, Documents et procès-verbaux, p. 126). L'année suivante, au cours des travaux de la commission désignée par la Conférence, le Président (Louis Franck) donna comme exemple d'un «document similaire» la lettre de voiture concernant le transport par mer, et le délégué britannique (Sir Leslie Scott) auquel le délégué français (Ripert) avait demandé de donner un exemple de «document similaire» indiqua «le reçu du second officier» et expliqua ainsi la raison pour laquelle ces mots avaient été ajoutés: «on veut éviter que les parties puissent échapper à la Convention en adoptant un document similaire qui n'est pas dénommé connaissement» (Conférence Internationale de Droit maritime — Révision de la Sous-Commission, Procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923, p. 41 et 42).

respect of the goods received by the carrier for transportation by sea, irrespective of its legal nature (12).

It must, however, be appreciated that in many States the Convention was implemented in the English language or in a translation of the English version and, therefore, the relevant words are not those of the French original text. The result will be that in many of such States, the Hague-Visby Rules apply only to bills of lading or similar documents of title.

(c) Lack of any document.

Article 3(3) provides that the carrier has an obligation to issue a bill of lading «upon demand of the shipper». Therefore, the Rules apply when the shipper requests the carrier to issue a bill of lading and the carrier refuses to do so. The prevailing view is that the Rules should also apply when the shipper has not requested the carrier to issue a bill of lading.

(d) Bills of lading issued under charter parties.

Pursuant to Article 1(b), the Rules apply from the time when the bill of lading regulates the relationship between the carrier and the holder of the bill of lading. It is generally accepted that this situation occurs when the bill of lading is endorsed to a person other than the charterer or an agent of same, irrespective of whether or not the bill of lading incorporates the terms of the charterparty.

5. Conclusions

The following conclusions seem, therefore, to be correct:

(a) The Rules apply even if no bill of lading is issued if it is contemplated by the parties that one should be issued.

(b) Although on the basis of the original French text of the Convention, the Rules seem to apply whenever a docu-

---

(12) This view is confirmed by other provisions of the Convention, and particularly by Article 6, which provides that the carrier shall be at liberty to modify in his favour the regime of liability, provided no bill of lading is issued and the terms agreed are embodied in a non-negotiable receipt: such liberty, however, is granted only when the goods carried are not ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and provided the character or condition of the goods or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as to reasonably justify the special terms agreed. It would appear, therefore, that the lack of a bill of lading does not by itself allow the carrier to contract out the liability regime of the Convention, since this is permissible only if the shipment in question is not an ordinary one.

ses reçues par le transporteur en vue de leur transport par mer, quelle que soit la nature juridique de ce document (12).

Il ne faut cependant pas méconnaître le fait que, dans de nombreux Etats, la Convention est appliquée en langue anglaise, ou dans une traduction de la version anglaise, et, en conséquence, les mots concernés ne sont pas ceux du texte français original. Le résultat en est que, dans nombre de ces Etats, les Règles de La Haye-Visby s'appliquent seulement aux connaissements ou «similar documents of title».

(c) Absence de tout document

L'article 3(3) stipule que le transporteur a l'obligation de délivrer un connaissement «sur demande du chargeur». En conséquence, les Règles sont applicables lorsque le chargeur requiert du transporteur la délivrance d'un connaissement et que le transporteur refuse de s'exécuter. L'opinion qui prévaut est que les Règles devraient également s'appliquer lorsque le chargeur n'a pas demandé au transporteur d'émettre un connaissement.

(d) Connaissement émis en vertu de chartes-parties.

En vertu de l'article 1(b), les Règles sont applicables à partir du moment où le connaissement régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement. Il est généralement admis que cette situation se produit quand le connaissement est endossé par une personne autre que l'affréteur ou son agent, et ce, que le connaissement reprenne ou non les provisions de la charte-partie.

5. Conclusions

Nous pouvons, semble-t-il, tirer les conclusions suivantes:

(a) Les Règles sont applicables même lorsqu'aucun connaissement n'est émis, si l'intention des parties était d'en émettre un.

(b) Bien que sur la base du texte original français de la Convention, les Règles sont applicables chaque fois qu'un

---

(12) Cette vue est confirmée par d'autres dispositions de la Convention, notamment l'Article 6 qui stipule que le transporteur sera libre de modifier en sa faveur le régime de responsabilité, pourvu qu'aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé non négociable: toutefois, une telle liberté n'est accordée que lorsque les marchandises transportées ne sont pas des cargaisons commerciales ordinaires, et pourvu que le caractère et la condition des biens à transporter, et les circonstances, les termes et conditions auxquels le transport doit être effectué soient de nature à justifier une convention spéciale. En conséquence, il semblerait que le défaut de connaissement n'autorise pas en lui-même le transporteur à déroger au régime de responsabilité de la Convention, ceci n'étant permis que lorsque la cargaison en question n'est pas ordinaire.

ment is issued by the carrier for the purpose of acknowledging receipt of the goods. In many of the States where the English version of the Rules is in force, the Rules apply only to bills of lading and «similar documents of title».

(c) Subject to (a) above the Rules do not apply if no document is issued except when the carrier has refused to issue a bill of lading in spite of the demand of the shipper.

(d) If bills of lading are issued under or pursuant to a charter party, the Rules apply as respects the holder of such bill of lading when the person entitled to the goods is not the charterer or an agent of the charterer.

6. Is there any need for a change?

It is considered that the uniform legal regime should apply to all contracts of carriage, irrespective of the type of document issued, and irrespective of whether or not any document is issued. However, if the Uniform Rules for sea waybills and those for electronic transfer of rights to goods in transit approved by the CMI Paris Conference are adopted, the consequence of a restricted interpretation of Art. 1(b) of the Convention could be avoided or at least substantially reduced.

III. — DECK CARGO

1. Introduction

In most jurisdictions cargo may be stowed on deck if the shipper agrees to particular goods being so stowed or if there is a custom to carry in that way in a particular trade (authorized stowage). If cargo is carried on deck in circumstances of unauthorized stowage, the effect in some jurisdictions will be to set aside any exceptions in the bill of lading and to render the carrier absolutely liable for damage occurring to such cargo.

The use of containers and their carriage on ships designed or adapted for this purpose have modified the traditional picture and given rise to the question whether in such case the carrier must obtain the consent of the shipper in order to stow containers on deck.

document est émis par le transporteur afin d'accuser réception des marchandises. Dans nombre des Etats où la version anglaise des Règles est en vigueur, elles s'appliquent seulement aux connaissements et «similar documents of title».

(c) Conformément au (a) les Règles ne s'appliquent pas si aucun document n'est émis, sauf si le transporteur a refusé de délivrer un connaissement malgré la demande du chargeur.

(d) Si des connaissements sont émis en vertu d'une charte-partie, les Règles s'appliquent à l'égard du porteur de ce connaissement lorsque l'ayant droit aux marchandises n'est pas l'affréteur ou son agent.

6. Un changement est-il nécessaire?

Il est considéré qu'un régime juridique uniforme devrait s'appliquer à tous les contrats de transport, quel que soit le type de document émis, et même, qu'un document soit émis ou non. Toutefois, si les Règles Uniformes sur les lettres de transport maritime et celles sur le transfert électronique des droits sur les marchandises en transit approuvées par la Conférence de Paris du CMI étaient adoptées, les conséquences d'une interprétation restrictive de l'article 1(b) de la Convention pourraient être évitées ou du moins réduites de façon notable.

III. — TRANSPORT EN PONTEE

1. Introduction

Dans la plupart des pays, les marchandises peuvent être chargées en pontée si le chargeur donne son accord pour qu'elles soient arrimées de cette façon, ou s'il est d'usage, dans un commerce particulier, de transporter selon cette méthode pour un commerce particulier (arrimage autorisé). Si les marchandises sont transportées sur le pont dans le cas d'un arrimage non autorisé, la conséquence dans certains pays sera d'écarter toutes les exonérations figurant dans le connaissement et de rendre le transporteur totalement responsable pour les avaries affectant ces marchandises.

L'utilisation de conteneurs et leur transport sur des navires conçus ou aménagés à cet effet, a changé les données traditionnelles et suscité la question de savoir si, dans ce cas, le transporteur doit obtenir le consentement du chargeur pour charger les conteneurs en pontée.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

In the Hague-Visby Rules the position regarding deck cargo is regulated by Article 1(c) which defines «goods» as including «goods, wares ... and articles of every kind whatsoever *except*... cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried».

If, therefore, the bill of lading states on its face that the goods are carried on deck and the goods are in fact so carried, then, as stated above, the Rules do not apply and the carrier is free to rely on any exemption clause in the bill of lading that is valid under the national applicable law.

If, on the other hand, the bill of lading makes no reference to deck cargo, then it is to be understood that the cargo will be carried under deck. Where the bill of lading is clean and cargo is, nevertheless, carried on deck, then the carrier commits a breach of contract which in some jurisdictions is considered to be of such a fundamental nature that he is not permitted to benefit from the exception clauses of the bill of lading or the Hague-Visby Rules.

3. Problems of interpretation

Problems of interpretation have arisen in connection with liberty clauses and carriage of containers on deck.

As regards liberty clauses, it has been questioned whether such a clause is a statement within the terms of Article 1(c). The answer to the question seems to be that a liberty clause, such as that reading «carrier has the liberty to carry goods on deck», is merely an option; for the carrier to be entitled to rely on an exemption clause in a bill of lading, he must also exercise the option by making an appropriate and specific statement in the bill of lading itself. In a well known English case (13), the bill of lading contained a combined general liberty, non-responsibility clause which read:

---

(13) *Svenska Traktor A/B.* v. *Maritime Agencies (Southampton) Ltd.* [1953] 2 Lloyd's Rep. 124.

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

Dans les Règles de La Haye-Visby, le chargement en pontée est régi par les dispositions de l'article 1 c) qui définit les « marchandises » comme comprenant « biens, objets... et articles de nature quelconque, *à l'exception*... de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée. »

En conséquence, si le connaissement lui-même indique que les marchandises sont chargées en pontée et que ces marchandises sont effectivement transportées de cette manière, alors les Règles ne s'appliquent pas et le transporteur est libre de faire état de toute clause d'exonération figurant au connaissement, valide sous l'empire de la loi nationale applicable.

Si, par contre, le connaissement ne contient aucune référence à un chargement en pontée, on doit comprendre que cette marchandise sera transportée sous le pont. Lorsque le connaissement est net de réserves et que la marchandise est cependant transportée sur le pont, le transporteur viole une obligation contractuelle considérée par certains tribunaux comme tellement fondamentale qu'il ne lui est pas permis de bénéficier des clauses d'exonération du connaissement ou des clauses d'exonération des Règles de La Haye-Visby.

3. Problèmes d'interprétation

Des problèmes d'interprétation se sont produits en ce qui concerne les « Liberty clauses » et le transport des conteneurs en pontée.

Pour ce qui est des « Liberty clauses », la question s'est posée de savoir si une telle clause est une « déclaration » selon les termes de l'article 1(c). La réponse à cette question paraît être qu'une « Liberty clause » comme celle qui dispose que « le transporteur a la liberté de transporter des marchandises en pontée » est simplement une option. Pour que le transporteur puisse avoir le droit d'invoquer une clause d'exonération dans un connaissement, il doit exercer cette option en faisant une déclaration appropriée et spécifique dans le connaissement lui-même. Dans un cas anglais bien connu (13), le connaissement contenait une clause combinant une general liberty clause et une clause de non-responsabilité énonçant :

---

(13) *Svenska Traktor Aktiebolaget c/ Maritime Agencies (Southampton) Ltd* [1953] 2 Lloyd's Rep. 124.

« Steamer has liberty to carry goods on deck and shipowners will not be responsible for any loss, damage or claim arising therefrom. »

The Court held that the general liberty clause was not a « statement » and that, as the Hague Rules applied, the exemption portion of the clause was invalid, being repugnant to Article 3(8).

As regards carriage of containers on deck, there is doubt as to whether such carriage is permissible without a statement on the face of the bill of lading.

The difficulty has its roots in the pre-Hague Rules custom in certain trades of carrying goods on deck without the express consent of the shipper and without any statement in the bill of lading. It has been held by some Courts (14) (it is considered erroneously) that the principle of custom in respect of deck cargo still exists although the Rules are perfectly specific, namely that, if the provisions of the Rules are not to apply, the contract of carriage must state that the goods were being carried on deck.

4. Is there any need for a change?

We have seen that, under the Hague-Visby regime, deck cargo stated to be carried as such falls outside the ambit of the Rules and carriers are, therefore, at liberty to exclude liability for deck cargo, to the extent permitted by the applicable law. Moreover, although the Rules apply in respect of deck cargo where no statement in respect of deck stowage is made in the bill of lading, no provision is made for unauthorized deck stowage.

The lack of any regulation is unsatisfactory and it is suggested that some action should be taken to change the present position on the following lines:

(i) It should be provided that the carrier is authorized to stow the goods on deck when the shipper has given his consent, when this mode of stowage is in accordance with a custom of the trade, when there exist compulsory rules

(14) See *Encyclopaedia Britannica* v. *Hong Kong Producer*, 1969 A.M.C. 1741 (2d Cir. 1969); *Searoad Shipping Co.* v. *E.I. Dupont de Nemours*, 1966 A.M.C. 1405 (5th Circ. 1966); *St. Johns N.F. Shipping Corp.* v. *S.A. Compania Geral*, 1923 A.M.C. 1131 (1923).

« Le navire a la liberté de charger les marchandises en pontée et l'armateur ne sera pas responsable des pertes, dommages ou réclamations en résultant ».

Le Tribunal a décidé qu'une telle clause n'était pas une « déclaration » et que, comme les Règles de La Haye étaient applicables, la partie stipulant l'exonération de responsabilité était nulle et de nul effet comme contraire à l'article 3(8).

Pour ce qui est du transport des conteneurs sur le pont, il existe un doute en ce qui concerne la question de savoir si un tel transport est permis sans que déclaration en soit faite sur le connaissement lui-même.

La difficulté a ses racines dans la coutume antérieure aux Règles de La Haye pour certains transports en pontée sans le consentement exprès du chargeur et sans une mention sur le connaissement. Il a été décidé par certains tribunaux (14) (ce qui est considéré comme erroné) que le principe d'une coutume relative au chargement en pontée existe toujours bien que les Règles soient parfaitement précises, en ce sens que si les Règles ne sont pas applicables, le contrat de transport doit spécifier que les marchandises sont effectivement transportées en pontée.

4. Un changement est-il nécessaire ?

Nous avons vu que sous le régime des Règles de La Haye/Visby, les marchandises chargées en pontée et déclarées comme telles ne rentrent pas dans le domaine des Règles et les transporteurs ont en conséquence toute liberté pour s'exonérer de leur responsabilité pour les transports en pontée dans la mesure où la loi applicable le permet. De plus, bien que les Règles soient applicables aux marchandises en pontée lorsqu'aucune mention relative à l'arrimage en pontée ne figure au connaissement, il n'existe aucune disposition pour un chargement en pontée non autorisé.

L'absence de toute règlementation n'est pas satisfaisante et il est suggéré qu'une action soit prise pour apporter un changement à la situation présente, en fonction des remarques suivantes :

(i) Il devrait être stipulé que le transporteur est autorisé à charger en pontée quand le chargeur l'y a autorisé, lorsque ce mode d'arrimage est en accord avec les usages commerciaux, qu'il existe des règles obligatoires

---

(14) Voir *Encyclopaedia Britannica c/ Hong Kong Producer*, 1969 A.M.C. 1741 (2ème Circ. 1969); *Searoad Shipping Co. c/ E.I. Dupont de Nemours*, 1966 A.M.C. 1405 (5ème Circ. 1966) *St. Johns N.F. Shipping Corp. c/ S.A. Compania Geral*, 1923 A.M.C. 1131 (1923).

requiring deck stowage of dangerous goods or when containers are carried on ships designed or adapted for this purpose;

(ii) In case of authorized deck stowage the liability regime applicable should be the same as for goods stowed under deck.

(iii) In case of unauthorized deck stowage the carrier should be liable in respect of loss of or damage to the goods resulting from such mode of stowage and the limits of liability should not apply;

(iv) If a bill of lading is issued and it makes no reference to deck stowage, deck stowage shall be deemed unauthorized except for containers carried on ships designed or adapted for this purpose.

IV. PERIOD OF APPLICATION

1. Introduction

The period of application of uniform rules on carriage of goods does not necessarily coincide with the period of responsibility of the carrier. It may, in fact, be shorter in that the application of the rules may commence after the carrier takes the goods in charge and end before he delivers them to the consignee. This is so normally in case of multimodal transport, for uniform rule regulating the carriage of goods by sea only apply to the maritime leg of the carriage. For this reason it has been deemed preferable to entitle this chapter «Period of application», rather than «Period of responsibility».

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 1(e) of the Rules provides that «Carriage of goods» covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship».

Article 2 provides that «... under every contract of carriage of goods by sea the carrier... shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth».

Article 7 states that the parties may enter into any agreement regarding the carrier's responsibility for the goods «prior to the

requérant l'arrimage en pontée des marchandises dangereuses, ou encore lorsque des conteneurs sont transportés sur des navires conçus ou aménagés à cet effet;

(ii) En cas de transport en pontée autorisé, le régime de responsabilité applicable devrait être le même que pour les marchandises transportées en cale;

(iii) En cas de transport en pontée non autorisé, le transporteur devrait être responsable des pertes ou dommages résultant de ce mode d'arrimage et les limitations de responsabilité ne devraient pas s'appliquer;

(iv) Si un connaissement est émis et ne fait aucune référence au transport en pontée, celui-ci sera considéré comme non autorisé, à l'exception des conteneurs transportés sur des navires conçus ou aménagés à cet effet.

IV. DUREE D'APPLICATION

1. Introduction

La durée d'application des règles uniformes en matière de transport de marchandises ne coïncide pas nécessairement avec la durée de la responsabilité du transporteur. Elle peut en effet être plus courte en ce sens que l'application des règles peut commencer après que le transporteur ait pris en charge les marchandises et se terminer avant qu'il ne les délivre au réceptionnaire. Ceci est normalement le cas pour le transport «multimodal» car les règles uniformes régissant le transport des marchandises par mer s'appliquent seulement à la phase maritime du transport. Pour cette raison, il a paru préférable d'intituler ce chapitre «Durée d'application» plutôt que «Durée de la responsabilité».

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

L'article 1(e) des Règles dispose que «le transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire».

L'article 2 dispose que «... le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, ... sera soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés».

L'article 7 énonce que les parties pourront conclure tout accord en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour les

loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea».

3. Problems of interpretation

The above provisions give rise to one main problem, namely, when does loading begin and discharge cease. The usual meaning given to Article 1(e) is that it refers to the period from the moment when the ship's tackle is hooked into the cargo at the port of loading until the moment when the cargo is laid down and the hook of the tackle is released at the port of discharge. When the ship's tackle is not used, the Rules have, in general, been held to apply as from the moment when cargo crosses the ship's rail.

In view of the varied methods of cargo handling which have been developed in the last decade or so, the tackle to tackle principle is difficult, if not impossible, to apply (the carriage of oil and natural gas, discharge into lighters, etc. are examples). Therefore, there are situations in which it may not be easy to establish the period of application of the Rules.

4. Is there any need for a change?

It is suggested that the period of application of the Rules should coincide with the period of responsibility of the carrier, provided it does not extend beyond the port limits, both at loading and at discharge.

This is the solution adopted in the Hamburg Rules. Article 4 of the Hamburg Rules imposes liability on the carrier «from the time he has taken over the goods until the time he has delivered the goods». The article also covers the case where, at the port of loading, the carrier has taken over the goods from someone other than the shipper and, at the port of discharge, he delivers them to someone other than the consignee (see Art. 4(2)).

It would perhaps be preferable to avoid any reference to redelivery, for the redelivery may not coincide with the handing over of the goods, for example, to an authority or other third party.

marchandises «antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises seront transportées par mer».

3. Problèmes d'interprétation

Les dispositions ci-dessus engendrent une question essentielle, à savoir à quel moment commence le chargement et à quel moment cesse le déchargement. Le sens habituel donné à l'article 1(e) est qu'il se réfère à la période commençant au moment où le palan du navire est accroché à la marchandise au port de chargement jusqu'au moment où la marchandise est mise à terre et le crochet du palan relâché au port de déchargement. Quand le palan du navire n'est pas utilisé, il a été décidé, en général, que les Règles sont applicables à partir du moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

Compte tenu des différentes méthodes de manutention des marchandises qui se sont développées pendant ces dix dernières années, le principe du palan à palan est difficile, sinon impossible à appliquer (le transport de pétrole ou de gaz naturel, le déchargement dans des chalands, etc. en sont des exemples). En conséquence, il y a des situations dans lesquelles il n'est pas facile d'établir la durée d'application des Règles.

4. Un changement est-il nécessaire?

Il est suggéré que la durée d'application des Règles devrait coïncider avec la durée de la responsabilité du transporteur, dans la mesure où elle ne s'étendrait pas au-delà des limites des ports de chargement et de déchargement.

C'est la solution adoptée dans les Règles de Hambourg. L'article 4 des Règles de Hambourg met la responsabilité sur le transporteur «à partir du moment où celui-ci prend les marchandises en charge jusqu'au moment où il en effectue la livraison». Cet article couvre aussi le cas où, au port de chargement, le transporteur a reçu les marchandises d'un autre que le chargeur et les a délivrées à un autre que le destinataire au port de déchargement (voir article 4(2)).

Il serait peut-être préférable d'éviter toute référence à la livraison car la livraison peut ne pas coïncider avec la remise des marchandises, par exemple à une autorité ou à un autre tiers.

V. EXEMPTIONS FROM LIABILITY

1. Introduction

The liability regime of the carrier in the Hague-Visby Rules was the result of a compromise. An attempt was in fact made to express in a manner satisfactory to the various interests engaged in maritime commerce the desired distinction between faults which a shipowner should be forbidden to avoid by contract, and faults (consisting of errors of judgment and carelessness during the voyage) for which he should be allowed exemption.

It is useful to examine in 1990 whether the philosophy behind the Hague-Visby Rules compromise is still valid having regard to technical changes in the methods by which goods are carried by sea.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 3(1) and (2) of the Hague-Visby Rules lay down the obligations of the carrier. Article 4(1)-(4) set out the exemptions from liability to which he is entitled.

Article 3 modifies the common law absolute warranty of seaworthiness to an obligation to use due diligence to provide a seaworthy ship. The burden of proving the exercise of due diligence rests on the carrier. The carrier remains responsible for any failure to exercise due diligence on the part of anyone to whom he delegates this duty. The obligation to use due diligence exists before and at the beginning of the voyage. If the vessel calls at different ports and loads goods at each of such ports, the obligation probably arises at each port at least as respects the goods loaded at such port.

Insofar as the defences set out in Article 4 are concerned, it is unlikely that there will be any controversy about those set out in Article 4(2)(c) to (q). Any controversy is likely to arise in relation to the defences set out in Article 4(2)(a), (b) and (l) and in Article 4(4), namely the following:

(i) *Fault in navigation (Art. 4(2-a))*

Under this provision the carrier and the ship are exempted from liability in respect of loss of or damage to goods arising or resulting

V. CAS EXCEPTES

1. Introduction

Le régime de responsabilité du transporteur dans les Règles de La Haye-Visby fut le résultat d'un compromis. Une tentative fut faite pour formuler, d'une manière qui soit satisfaisante pour les divers intérêts engagés dans le commerce maritime, la distinction souhaitée entre les fautes qu'un transporteur se verrait interdit d'exclure contractuellement, et les fautes (consistant en erreurs de jugement et négligence pendant le voyage) pour lesquelles une exemption serait autorisée.

Il est utile d'examiner en 1990 si les raisons ayant conduit au compromis des Règles de La Haye-Visby valent toujours, au regard des modifications techniques intervenues dans les méthodes de transport des marchandises par mer.

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

L'article 3(1) et (2) des Règles de La Haye-Visby énonce les obligations du transporteur. L'article 4(1)-(4) stipule les exemptions de responsabilité dont il peut se prévaloir.

L'article 3 transforme la garantie absolue du common law de navigabilité en une obligation de diligence raisonnable de fournir un navire en bon état de navigabilité. La charge de la preuve de l'exercice de la diligence raisonnable incombe au transporteur. Le transporteur reste responsable de tout manquement dans l'exercice de la diligence raisonnable dû à celui auquel il délègue cette obligation. L'obligation d'exercer la diligence raisonnable existe avant et au commencement du voyage. Si le navire fait escale dans des ports différents et charge des marchandises dans chacun de ces ports, l'obligation existe probablement dans chaque port à tout le moins pour les marchandises chargées dans ce port.

En ce qui concerne les défenses énumérées à l'article 4, il est improbable qu'une controverse soit déclenchée au sujet de celles exposées dans l'article 4(2)(c) à (q). Il est vraisemblable qu'il en aille différemment pour celles de l'Article 4(2)(a) (b) et (l) et de l'Article 4(4), c'est-à-dire les défenses suivantes:

(i) *La faute nautique [art. 4 (2-a)]*

Aux termes de cette disposition, le transporteur et le navire sont exonérés de responsabilité pour les pertes ou dommages à la

from the act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation of the ship.

(ii) *Fault in management (Art. 4(2-a))*

The carrier and the ship are also exempted from liability in respect of loss of or damage to goods arising or resulting from the act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the management of the ship.

(iii) *Fire (Art. 4(2-b))*

Under this provision the carrier and the ship are exempted from liability in respect of loss of or damage to goods arising or resulting from fire, unless caused by the fault or privity («fait ou faute» in the original French text) of the carrier.

(iv) *Salvage (Art. 4(2-b))*

Under this provision the carrier and the ship are exempted from liability in respect of loss of or damage to goods arising or resulting from saving or attempting to save life or property at sea.

3. Problems of interpretation

Whilst the interpretation of the provision on the exemption from liability for fault in navigation does not seem to have given rise to particular problems, that on the exemption for error in the management of the ship has given rise to particular problems of interpretation in many jurisdictions in that it has proved difficult to draw a line between an error in the management of the ship for which the carrier is not liable and a failure to properly care for the cargo for which the carrier is liable.

The provision on the exemption from loss or damage caused by fire is worded differently in the original French text and in the English translation. The English translation indicates that the carrier is not liable for loss or damage caused by fire unless caused by *the actual fault or privity of the carrier*. This suggests that if fire is caused merely by the fault of the servants of the carrier or anyone for whose negligence the carrier would normally be answerable

cargaison résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation du navire.

(ii) *Faute commise dans l'administration du navire [art. 4(2-a)]*

Le transporteur et le navire sont aussi exonérés de responsabilité pour les pertes ou dommages à la cargaison résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans l'administration du navire.

(iii) *L'incendie [art. 4(2-b)]*

Aux termes de cette disposition, le transporteur et le navire sont exonérés de responsabilité en ce qui concerne les pertes ou dommages résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute (« fault or privity » dans la traduction anglaise) du transporteur.

(iv) *Sauvetage [art. 4(2-b)]*

Aux termes de cette disposition, le transporteur et le navire sont exonérés de responsabilité pour pertes ou dommages subis par les marchandises résultant ou provenant d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer.

3. Problèmes d'interprétation

Alors que l'interprétation de la disposition relative à l'exonération de responsabilité pour faute nautique ne paraît pas avoir donné naissance à des problèmes particuliers, il n'en va pas de même, dans de nombreuses juridictions, de celle relative à l'exonération pour erreur dans l'administration du navire car il a toujours été difficile d'établir une ligne de démarcation entre l'erreur dans l'administration du navire, pour laquelle le transporteur n'est pas responsable, et un manquement à prendre soin correctement des marchandises, pour lequel le transporteur est responsable.

La disposition relative à l'exonération pour pertes ou dommages causés par un incendie est formulée de façon différente dans le texte français original et dans sa traduction anglaise. La traduction anglaise indique que le transporteur n'est pas responsable des pertes et dommages causés par l'incendie, à moins qu'il ne soit causé « by the actual fault or privity of the carrier ». Ceci laisse entendre que si l'incendie est causé par la faute des préposés du

under the doctrine «respondeat superior» the carrier is not liable under the Hague Rules. The French text refers to the «faute du transporteur» and the view has been sometimes held that the Rules impose liability on the carrier for loss or damage by fire caused by the fault of anyone for whose actions the carrier is answerable under the doctrine «respondeat superior».

Some problems may also arise in respect of the exemptions from liability in respect of loss of or damage to goods caused by salvage provided in Art. 4(2)(l) and in Art. 4(4), because of the reference in both provisions to «sauvetage... en mer» (salvage at sea). In some jurisdictions in fact salvage in harbour waters may not be treated as salvage at sea. Furthermore, salvage in inland waterways and on lakes is not «salvage at sea».

4. Is there any need for a change?

It seems generally agreed that the present system, with its stated obligations of the carrier followed by a catalogue of exceptions, is satisfactory and should not be changed. There is, however, room for study of the validity and scope of particular exemptions.

(i) *Fault in navigation*

Two different views have been expressed in respect of this defence: the first is that it should be retained; the second is that the defence should be abolished. The strongly prevailing view is that the exemption should be retained because it ensures a more balanced spreading of the risks and because its abolition would not ensure a more significant uniformity. In favour of the second view, it can be said that the defence is unique in respect of the carrier by sea and that the spreading of the risk and the avoidance of undue concentration of risk is ensured by the exception of the perils of the sea, by the limitation of the liability of the carrier and by the global limitation of liability.

(ii) *Fault in management*

The narrowly prevailing view is that the exemption should be retained for the reasons stated in respect of the retention of the fault in navigation exemption and, in addition, for the reason that it is an integral part of the global system of allocation of risk. The

transporteur ou par quiconque dont le transporteur serait normalement responsable suivant la doctrine «respondeat superior», le transporteur ne sera pas responsable selon les Règles de La Haye. Le texte français se réfère à la «faute du transporteur» et il a parfois été soutenu que les Règles mettent à la charge du transporteur une responsabilité pour pertes ou dommages dûs à l'incendie causé par la faute de quiconque, pour lequel le transporteur est responsable selon la doctrine «respondeat superior».

Quelques problèmes peuvent aussi se poser en ce qui concerne les exonérations de responsabilité relatives aux pertes ou dommages aux marchandises causés par le sauvetage stipulées à l'art. 4(2)(l) et à l'art. 4(4) par suite de la référence dans les deux dispositions à «sauvetage... en mer». Dans certaines juridictions, en effet le sauvetage dans les eaux portuaires peut ne pas être considéré comme un sauvetage en mer. En outre, le sauvetage dans les voies fluviales et sur les lacs ne sont pas des sauvetages en mer.

4. Un changement est-il nécessaire?

Il semble généralement accepté que le système actuel, qui fixe les obligations du transporteur puis donne une liste de cas exceptés, est satisfaisant et ne devrait pas être modifié. Il y a toutefois place pour un examen de la validité et de l'étendue du domaine de certains cas exceptés.

(i) *Faute nautique*

Deux opinions différentes ont été exprimées à son sujet: la première est qu'elle devrait être maintenue, la seconde que cette défense devrait être supprimée. L'opinion la plus répandue est en faveur de son maintien, car elle permet un partage des risques plus équilibré et sa suppression n'entraînerait pas une plus grande uniformité. En faveur de la seconde opinion, on peut dire que cette défense est unique en ce qui concerne le transporteur maritime et que le partage des risques et le fait d'éviter une concentration injustifiée de ces risques sont assurés par le cas excepté des périls de la mer, par la limitation de responsabilité du transporteur et par la limitation globale de responsabilité.

(ii) *Faute dans l'administration du navire*

Une majorité restreinte estime que ce cas excepté devrait être maintenu pour les raisons déjà exprimées en faveur du maintien de la faute nautique et, en outre, parce qu'il est une partie intégrante du système global d'allocation des risques. L'opinion

opposite view is that the exemption should be abolished for the reasons stated in respect of the abolition of the fault in navigation exemption and, in addition, for the reason that it is very difficult to distinguish between fault in the management of the ship and fault in the care of the goods.

(iii) *Fire*

The prevailing view is that the carrier should not be liable solely on the basis of the faults of his servants or agents and that the burden of proving the fault or privity of the carrier should lie upon the claimant. The basis for this view is that this rule is an integral part of the global system of allocation of risk and as such should not be changed.

(iv) *Salvage*

The present system whereby the exemption applies to salvage of property in danger seems to be satisfactory. It would appear that the words « saving or attempting to save life of property at sea » do not cover measures taken to avoid environmental damage. The question whether the present wording should be amended to cover such measures may be deserving of study.

It may also be worth considering in due course whether the exemption should be extended to salvage in all navigable waters.

VI. LIMITS OF LIABILITY

1. Introduction

The problem of the limitation amount as such or the problem of updating the limits to account for world inflation will not be considered here. It may only be mentioned that the original purpose of monetary limits of liability was not to accord an arbitrary discount to the benefit of the carrier, but rather to reflect the average value of the goods carried by sea. This would also explain why the monetary limits are lower in the case of carriage of goods by sea as compared to carriage of goods by other modes of transport, since, in general, goods in the former category (except probably containerized cargo) are normally lesser in value than those in the latter.

contraire est favorable à sa suppression pour les raisons déjà invoquées à l'égard de la faute nautique et, en outre, à cause de la grande difficulté à distinguer la faute dans l'administration du navire de la faute dans le soin à apporter aux marchandises.

(iii) *Incendie*

L'opinion qui prévaut est que le transporteur ne devrait pas être responsable uniquement sur la base des fautes de ses préposés ou agents et que la charge de la preuve de la faute ou fait du transporteur devrait peser sur le demandeur. La raison alléguée est que cette règle fait partie intégrante du système global d'allocation des risques et, comme telle, ne devrait pas être modifiée.

(iv) *Sauvetage*

Il semble que le système actuel, selon lequel le cas excepté s'applique au sauvetage des biens en danger, soit satisfaisant. Il apparaîtrait que les termes « sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer » ne couvre pas les mesures prises pour éviter des dommages causés à l'environnement. La question de savoir si la formulation actuelle devrait être modifiée afin de couvrir de telles mesures mérite un examen.

Pourrait également être considérée, le moment venu, la question de savoir si ce cas excepté devrait être étendu au sauvetage dans toutes les eaux navigables.

VI. LIMITATIONS DE RESPONSABILITE

1. Introduction

Le problème du montant de limitation en lui-même ou le problème de l'actualisation de cette limitation pour tenir compte de l'inflation mondiale ne sera pas pris en considération. Il y a lieu seulement de mentionner que le but premier des limitations monétaires de responsabilité n'était pas d'accorder une réduction arbitraire au bénéfice du transporteur, mais plutôt de refléter la valeur moyenne des marchandises transportées par mer. Ceci pourrait aussi expliquer pourquoi les limitations monétaires sont plus basses dans le cas du transport de marchandises par mer en comparaison avec le transport de marchandises par d'autres modes de transport, puisqu'en général les marchandises de la première catégorie (à l'exception probablement des marchandises conteneurisées) ont normalement une valeur inférieure à celles des dernières catégories.

Because shippers do not usually make a declaration of value, the carrier's liability is less than the real value of goods of more than average value.

Perhaps the most difficult problems connected with the monetary limit has been to define the unit of account.

Under the 1924 Hague Rules, reference was made to 100 pounds sterling *in gold*. One of the most important purposes of the 1968 Protocol was, indeed, to solve the «gold problem» by the introduction of a unit of account, the so-called Poincaré franc which could then be converted into money of payment. This particular unit of account soon became obsolete and has subsequently been replaced in the 1979 Protocol by the Special Drawing Right (S.D.R.).

Doubt may arise as respects the omission of a uniform rule on the date of conversion of the unit of account into national currency. As is known, the Hamburg Rules (Article 26-1) and the 1974 Athens Convention on Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Article 10-2) provide that the conversion shall be made according to the value of the currency on the date of judgment or the date to be agreed upon by the parties. Uniformity has in this respect advantages and disadvantages, for it excludes any flexibility that may, in the circumstances of the individual case, be required. That is confirmed by the fact that the method adopted in the Hague-Visby Rules, which leaves the matter to the law of the State concerned, has also been adopted in other international conventions, e.g. the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Article 8-4).

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

The Hague-Visby Rules also introduced, as an alternative to the traditional «unit and package» limitation of the 1924 Hague Rules, a limitation per kilogram. The purpose of Art. 4(5) is to provide adequate compensation where the units or packages being carried are of substantial weight. Furthermore, container traffic gave rise to particular problems. If a container packed with valuable goods were regarded as the applicable «unit» for the purposes of limiting the carrier's liability, the result would be ridiculous. It would, indeed, seem more satisfactory to refer to the units inside the container. This led to the particular «container formula» in Art. 4(5)(c) of the Hague-Visby Rules.

The package or unit limitation was preserved in order to protect the claimant with respect to light-weight packages or units where the per kilo-limitation would lead to a very low limitation amount.

Pour la raison que les chargeurs ne font habituellement pas de déclaration de valeur, la responsabilité du transporteur est inférieure à la valeur réelle des marchandises dont la valeur est supérieure à la moyenne.

Le problème le plus difficile lié à la limitation monétaire a peut-être été de définir l'unité de compte.

Aux termes des Règles de La Haye de 1924, une référence était faite à 100 £ Sterling-or. Un des buts les plus importants du Protocole de 1968 était en vérité de résoudre le problème de l'or par l'introduction d'une unité de compte, dénommée Franc Poincaré qui pouvait être converti en monnaie de paiement. Cette unité de compte devint bientôt périmée et a été remplacée par les Droits de Tirages Spéciaux par le Protocole de 1979.

L'omission d'une règle uniforme sur la date de conversion des unités de compte en monnaie nationale peut engendrer des doutes. Comme nous le savons, les Règles de Hambourg (Article 26-1) et la Convention d'Athènes de 1974 sur le Transport par Mer de Passagers et de leurs Bagages (Article 10-2) stipulent que la conversion doit être faite selon la valeur de la monnaie à la date du jugement ou à la date choisie par les parties. L'uniformité entraîne ici des avantages et des inconvénients, car elle exclut toute flexibilité qui pourrait être nécessaire dans certains cas particuliers. Ceci est confirmé par le fait que la méthode des Règles de La Haye-Visby, laissant ce point aux législations nationales applicables, a également été adoptée dans d'autres conventions internationales, par exemple la Convention de 1976 sur la Limitation de la Responsabilité en Matière de Créances Maritimes (Article 8-4).

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

Les Règles de La Haye-Visby ont aussi introduit, comme alternative à la limitation traditionnelle par «unité ou colis» des Règles de La Haye de 1924, une limitation par kilogramme. Le but de l'article 4(5) est de stipuler une indemnisation adéquate lorsque les unités ou colis transportés ont un poids important. Au surplus, le trafic par conteneurs a soulevé des problèmes particuliers. Si un conteneur chargé de marchandises de valeur était considéré comme l'«unité» dans le but de limiter la responsabilité du transporteur, le résultat serait ridicule. Il apparaîtrait plus satisfaisant de se référer aux unités à l'intérieur du conteneur. Ceci a conduit à la formule particulière dite «formule du conteneur» de l'article 4(5)(c) des Règles de La Haye-Visby.

La limitation par colis ou unité fut conservée dans le but de protéger le demandeur dans le cas de colis ou unités légers pour lesquels la limitation par kilogramme correspondrait à un montant

Particular problems arise whenever the above dual limitation system is confronted by the different rules applicable under other legal regimes (15).

3. Problems of interpretation

The interpretation of the expression «package or unit» was difficult with respect to claims for loss of or damage to bulk cargo, where in the absence of a «shipping unit» was necessary to resort to the «freight unit» instead. However, it seems strange that damages should vary according to whether liability is limited on the basis of «freight unit» rather than «shipping unit».

A particular problem arises with respect to the interpretation of the words «of the goods lost or damaged» in Art. 4(5)(a) of the Hague-Visby Rules (16).When the goods are only partially damaged, should only the damaged part of the goods or the whole consignment be the basis of the calculation for limitation purposes? The words suggest the first-mentioned alternative, but how far can such a principle be carried? Suppose that a piece of machinery has been damaged during carriage owing to bad stowage. The machinery would constitute a unit but the damaged part may also represent a particular unit of the bigger unit. Should, in this case, only the weight of the smaller unit be taken into consideration when applying the per-kilo limitation? In another case there might be several smaller units of the machinery which have been damaged. Should, in such a case, the machinery be considered one unit or several units for the purposes of applying the package or unit-limitation? This problem has been solved in France by Art. 57 of Decree 31 December 1966, as amended by Decree 12 November 1987, which provides in the last paragraph that when only a part of a package

---

(15) See in particular the criticism of the dual limitation technique suggested in the Draft Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals, CMI News Letter, September 1989.

(16) The same provisions exists in the Hamburg Rules, Article 6 paragraph 1(a). In the CMR, the limit is based on the «gross weight short»: Article 23(3).

de limitation très faible. Des problèmes particuliers se posent lorsque le double système de limitation est confronté à des règles dépendant d'autres régimes juridiques (15).

3. Problèmes d'interprétation

L'interprétation de l'expression « colis ou unité » était difficile en ce qui concerne les réclamations pour perte ou dommage causé à des marchandises en vrac quand, en l'absence d'une « unité d'expédition » (shipping unit) il était nécessaire de recourir à l'« unité de fret ». Cependant, il paraît étrange que les dommages varient selon que la responsabilité est limitée sur la base de « unité de fret » plutôt que sur celle de l'« unité d'expédition » (shipping unit).

Un problème particulier surgit en ce qui concerne l'interprétation des mots « des marchandises perdues ou endommagées » dans l'article 4(5)(a) des Règles de La Haye-Visby (16). Lorsque les marchandises sont seulement partiellement endommagées, doit-on prendre en considération seulement la partie avariée des marchandises ou tout le chargement comme base de calcul de la limitation ? Les mots employés suggèrent la première alternative mentionnée mais jusqu'à quel point un tel principe doit-il être poussé ? Supposons une pièce d'une machine endommagée pendant le transport par suite d'un arrimage défectueux. La machine constituerait une unité mais la partie (de la machine) endommagée pourrait aussi représenter une unité particulière d'une plus grande unité. Devrait-on, dans ce cas, prendre en considération le poids de la plus petite partie quand on appliquera la limitation par kilo ? Dans un autre cas, il y aura peut-être plusieurs petites parties de la machine qui auront été endommagées. Devrait-on, en ce cas, considérer la machine comme une unité ou plusieurs unités dans le but d'appliquer la limitation par colis ou unité ? Le problème a été résolu en France

---

(15) Voir en particulier la critique de cette technique de double limitation suggérée dans le projet de Convention sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport, CMI News Letter, September 1989.

(16) La même disposition existe dans les Règles de Hambourg, article 6, paragraphe 1(a). Dans la CMR, la limite est calculée sur le poids brut manquant : Article 23(3).

or unit is damaged, the limitation per kilogram applies to the weight of the damaged part (17).

4. Is there any need for a change?

The problems connected with the interpretation of the term «package or unit» are almost entirely overcome by the addition of the limitation per kilogram to which resort is now made in the great majority of cases. As indicated above, it is open to question whether there is any reason to retain it, as an alternative to the per-kilo limitation added in the 1968 Protocol.

If the package or unit-limitation is to be retained, consideration should be given to the better definition of the «unit» referred to.

As it has been seen, the problem of computing the limitation amount in case of partial loss or damage would arise irrespective of the mode of limiting the liability. It may be worth considering whether this, in practice, gives rise to real difficulties.

VII. DEVIATION

1. Introduction

Deviation is probably a term of art only in common law.

In English law the owner of a vessel, whether operating a liner service or under charter, impliedly undertakes that his vessel, while performing its obligations under the contract of carriage, will proceed without unjustifiable deviation from the contractual route.

---

(17) Art. 57 provides as follows: «Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 31 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état».

par l'article 57 du Décret du 31 décembre 1966, tel que modifié par le Décret du 12 novembre 1987, qui dispose dans son dernier paragraphe que lorsqu'une partie seulement du colis ou unité a été endommagée, la limitation par kilogramme s'applique au poids de la partie endommagée (17).

4. Un changement est-il nécessaire?

Les problèmes relatifs à l'interprétation du terme «colis ou unité» sont presque entièrement résolus par l'addition de la limitation par kilo à laquelle on a maintenant recours dans la majorité des cas. Comme cela a été indiqué ci-dessus, la question reste posée de savoir s'il y a un motif de la maintenir comme une alternative à la limitation par kilo ajoutée dans le Protocole de 1968.

Si la limitation par colis ou unité doit être retenue, attention doit être portée à la recherche d'une meilleure définition de l'«unité» à laquelle il est fait référence.

Comme nous l'avons vu, le problème de l'évaluation du montant de la limitation dans le cas d'une perte ou d'un dommage partiel se produira indépendamment du mode de limitation de responsabilité. Peut-être faudrait-il examiner si, dans la pratique, ce problème donne lieu à de réelles difficultés.

VII. DEROUTEMENT

1. Introduction

Le déroutement n'est probablement un «term of art» que selon le Common law.

En droit anglais, l'armateur d'un navire exploité soit en ligne régulière soit en affrètement, prend l'engagement implicite que son navire, en exécution de ses obligations selon le contrat de transport, accomplira son voyage sans se dérouter d'une manière injustifiée de la route fixée par le contrat.

---

(17) L'Article 57 dispose ainsi: «Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signés à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 31 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état».

The contractual route is either:

(i) the specified route in the charterparty or the bill of lading;

(ii) or, if there is no specified route, the usual route (18);

(iii) or, if there is no evidence of a usual route, then the direct geographical route (19).

In the absence of any wider express contractual provision, a deviation is justified only in very restricted circumstances. These are: (a) to save or attempt to save life at sea, or (b) to avoid danger such as impending hostile capture (20), or (c) to put into a port of refuge to effect urgent repairs even if the repairs had become necessary through the initial breach of the warranty of seaworthiness (21), or (d) where the deviation was involuntary as in the case of an error of navigation. Most notably a deviation to save or attempt to save property belonging to third parties was not justified at common law (22).

According to the traditional view, in the event of an unjustified deviation, however slight, the cargo owner can elect to treat the contract as terminated and if he does so the shipowner can no longer rely for protection on the terms of the charterparty or bill of lading. The deviation displaces the «special contract» made by the charterparty and disentitles the shipowner to the exceptions from liability therein contained. The carrier's liability will be equivalent to that of the common carrier in that he will be the subject to the strict liability imposed by the common law. Hence the carrier will be liable for any loss or damage to the goods occurring after the deviation even if the loss is unconnected with the deviation unless the carrier can show that the loss comes within a common law exception (act of God, act of Queen's enemies and inherent vice) and that the loss would have occurred without the deviation (23).

The contract, however, does not automatically terminate and the cargo owner may elect to affirm the contract.Clear and unequivocal evidence is necessary before a cargo owner will be treated

---

(18) *Evans* v. *Cunard S.S. Co.* (1902) 18 T.L.R. 374.
(19) *Reardon Smith Line* v. *Black Sea and Baltic Insurance* [1939] A.C. 562.
(20) *The Teutonia* (1872) L.R. 4 P.C. 171.
(21) *Kish* v. *Taylor* [1912] A.C. 604.
(22) *Scaramanga* v. *Stamp* (1880) 5 C.P.D. 295.
(23) *Morrisson* v. *Shaw Savill* [1916] 2 K.B. 783.

Cette route est :

(i) soit la route fixée dans la charte-partie ou dans le connaissement;

(ii) ou s'il n'existe pas de route fixée, la route habituelle (18);

(iii) ou s'il n'est pas prouvé qu'il existe une route habituelle, la route géographique directe (19).

En l'absence de toute disposition contractuelle expresse plus large, un déroutement est justifié seulement dans des cas très limités. Ces cas sont : (a) le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies humaines en mer ou (b) pour éviter un danger tel qu'une menace imminente de capture (20) ou (c) pour gagner un port de refuge afin d'effectuer des réparations urgentes, même si ces réparations avaient été rendues nécessaires par suite de l'inexécution originaire de la garantie de navigabilité (21) ou (d) lorsque le déroutement a été involontaire, comme ce peut être le cas par suite d'une erreur dans la navigation. Dans la « common law », il a été admis que n'était pas justifié un déroutement pour sauver des biens appartenant à un tiers (22).

Selon l'opinion traditionnelle, dans le cas d'un déroutement injustifié même bénin, le propriétaire des marchandises peut décider que le contrat a pris fin et, s'il le fait, l'armateur ne peut invoquer, pour se protéger, les termes de la charte-partie ou du connaissement. Le déroutement « destitue » le « contrat spécial » constitué par la charte-partie et prive l'armateur du pouvoir d'opposer les exceptions de responsabilité qu'elle contient. La responsabilité du transporteur sera équivalente à celle « common carrier », en ce sens qu'il sera soumis à la responsabilité absolue imposée par la « common law ». En conséquence, le transporteur sera responsable de toute perte ou dommage aux marchandises survenant après le déroutement, même si la perte est sans rapport avec celui-ci, à moins que le transporteur ne puisse démontrer que la perte correspond à une exception de « common law » (acte de Dieu, acte des ennemis de la Reine et vice propre) et, bien entendu, que la perte serait survenue même s'il n'y avait pas eu déroutement (23).

Cependant, le contrat ne se termine pas automatiquement et le propriétaire des marchandises peut décider de son maintien. Une preuve claire et sans équivoque est nécessaire avant que le

---

(18) *Evans c/ Cunard S.S. Co.* (1902) 18 T.L.R. 374.
(19) *Reardon Smith Line c/ Black Sea and Baltic Insurance* [1939] A.C. 562.
(20) *The Teutonia* (1872) L.R. 4 P.C. 171.
(21) *Kish c/ Taylor* [1912] A.C. 604.
(22) *Scaramanga c/ Stamp* (1880) 5 C.P.D. 295.
(23) *Morrisson c/ Shaw Savill* [1916] 2. K.B. 783.

as having affirmed the contract (24). If the cargo owner does affirm, all the terms of the contract continue to apply including the exceptions and provisions relating to limitation of liability. The cargo owner retains, however, the right to recover damages for any loss attributable to the deviation and not covered by an exception.

Similarly in the United States the carrier is strictly liable for loss of or damage to the goods where there has been an unreasonable deviation. Deviation, however, is not only geographical, but may include other types of deviations, i.e. breaches of contract of a fundamental character. The classic example (which now seems to be the only one) of this type of deviation is the unauthorized carriage of cargo on deck (« quasi-deviation »).

Whereas, in civil law countries, there was no specific statutory provision, prior to the Hague Rules, covering deviation and its consequences on the contract of carriage, there were provisions regarding the contract of insurance.

Deviation could be treated as a breach of contract if it caused delay and was attributable to the fault of the carrier. But the breach did not affect the existence or the validity of the contract of carriage unless the ensuing delay was such as to justify, under the general rules of contract law, the rescission of the contract.

If the deviation was such as to constitute a breach, the carrier would be liable for the damages resulting therefrom. The contractual exemptions would not apply, if and to the extent to which under the applicable law exemptions from liability are null and void in case of *culpa lata*. This rule could also apply in respect of the validity of deviation clauses, although the solution of the problem is not clear.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 4(4) of the Hague-Visby Rules provides as follows:

« Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. »

(24) *Hain* v. *Tate & Lyle*, 19 Asp. M.C. 62.

propriétaire des marchandises ne soit considéré comme ayant maintenu le contrat (24). Si le propriétaire des marchandises le maintient, toutes les dispositions du contrat restent applicables, même les exceptions et les dispositions relatives à la limitation de responsabilité. Cependant il conserve le droit de demander des dommages-intérêts pour toute perte qui pourra être imputée au déroutement et qui ne sera pas protégée par une exception.

D'une façon semblable aux Etats-Unis, le transporteur est responsable de plein droit de toute perte ou dommage aux marchandises lorsqu'il y a eu un déroutement déraisonnable. Le déroutement, cependant, n'est pas seulement géographique mais il peut comprendre tout autre cas de « déviation », par exemple des ruptures de contrat d'un caractère fondamental. L'exemple classique (qui de nos jours paraît être le seul) de ce type de « déviation » est le transport non autorisé de marchandises en pontée (quasi-déviation).

Alors que dans les pays de droit civil, il n'existe pas de dispositions légales spécifiques, antérieures aux Règles de La Haye, concernant le déroutement et ses conséquences pour le contrat de transport, il y avait des dispositions relatives au déroutement concernant le contrat d'assurance.

Le déroutement pouvait être considéré comme une rupture contractuelle s'il entraînait un retard, et pouvait être attribué à une faute du transporteur. Mais cette infraction n'affectait pas l'existence ou la validité du contrat de transport, à moins que le retard ne puisse justifier, selon les principes généraux du droit contractuel, la résiliation du contrat.

Si le déroutement constitue une rupture contractuelle, le transporteur pourra être responsable des dommages en résultant. Les exceptions contractuelles ne seraient pas applicables si, selon la loi qui régit le contrat, elles sont nulles et de nul effet en cas de faute lourde. Cette règle pourrait aussi s'appliquer en ce qui concerne la validité des clauses de déroutement, bien que la solution du problème ne soit pas évidente.

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

L'article 4(4) des Règles de La Haye-Visby dispose :

« Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant. »

---

(24) *Hain c/ Tate & Lyle* 19 Asp. M.C. 62.

Article 3(8) so provides in turn:

«8. Any clause, convenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.»

3. Problems of interpretation

Article 4(4) states that a deviation in saving or attempting to save life or property or any other reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement of the Convention or of the contract of carriage. In English law this provision certainly has the effect of excluding the displacement of the contract and, therefore, of enabling the carrier to rely on the exception in the Rules or the contract, even though he would not have encountered the peril on the contract route. Also in civil law countries Article 4(4) may have changed, or at least clarified, the existing law in that pursuant to its provisions a deviation made in order to save or to attempt to save life or property or any other reasonable deviation cannot be treated as a breach of contract. But the rule has, it is submitted, an additional and universal effect viz. that of exempting the carrier from liability in respect of loss of or damage to goods arising or resulting from the deviation. If, for example, the deviation has delayed the completion of the voyage and the goods have suffered consequential damage, the carrier is not liable. This is confirmed by the fact that saving or attempting to save life or property at sea is one of the excepted perils listed in Article 4(2).

As regards the consequences of other reasonable deviations, it would appear that the same conclusion should obtain. In fact, since any such deviation is not a breach of the Rules or of the contract, it comes under the catch-all exemption of Article 4(2)(q).

The only problem of interpretation that arises in respect of this provision is, therefore, that relating to the notion of salvage at sea, in respect of which reference is made to the comments in V. (3) above.

Although the consequences of deviations other than those mentioned in Art. 4(4) are not the subject of any express provision

L'article 3(8) dispose à son tour:

«8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considéré comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.»

3. Problèmes d'interprétation

L'article 4(4) stipule qu'un déroutement pour sauver ou pour tenter de sauver des vies humaines ou des biens, ou tout autre déroutement raisonnable ne pourra pas être interprété comme une violation de la Convention ou du contrat de transport. En droit anglais, cette disposition a certainement pour effet d'exclure la rupture du contrat et, en conséquence, permet au transporteur de s'abriter derrière les exceptions définies par les Règles ou par le contrat, même dans le cas où l'événement ne se serait pas produit sur la route fixée au contract. De même dans les pays de droit civil, l'Art. 4(4) a pu changer ou du moins clarifier la loi existante en ce que, selon cet article, un déroutement effectué dans le but de sauver ou de tenter de sauver des vies ou des biens, ou encore un autre type de déroutement raisonnable ne peut constituer une rupture de contrat. Mais il semble que la règle ait un autre effet, qui serait, lui, universel, à savoir celui d'exonérer le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage aux marchandises résultant du déroutement. Si, par exemple, le déroutement a retardé la fin du voyage et a, par suite, causé un dommage aux marchandises, le transporteur ne sera pas responsable. Ceci est confirmé par le fait que le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer est un des cas exceptés énumérés dans l'article 4(2).

Pour ce qui est des conséquences d'autres déroutements raisonnables, il apparaît que la conclusion devrait être la même. En effet, pour autant qu'un tel déroutement ne constitue pas une rupture des Règles ou du contrat, il est régi par le cas excepté général de l'article 4(2)(q).

Le seul problème d'interprétation en ce qui concerne cette disposition est celui relatif à la notion de sauvetage en mer, objet des commentaires en V. – 3 ci-dessus.

Bien que les conséquences de déroutements autres que ceux mentionnés dans l'article 4(4) ne soient pas l'objet d'une disposition

of the Hague-Visby Rules, it would appear that Art. 4(5) of the Rules should apply also in case of a deviation which, though unreasonable, has not been made with intent to cause damage or recklessly, and with knowledge that damage would probably result. This conclusion is probably valid in civil law countries whilst in England (except to the extent that the rules may have changed as a consequence of the general demise of the concept of fundamental breach of contract following the cases of *Suisse Atlantique* (25) and *Photo Production* v. *Securicor* (26)), if the shipper elects to treat the contract as repudiated the carrier can no longer rely on the exceptions in Article 4(1) and (2) and his liability becomes equivalent to that of the common carrier. The position is practically the same under the law of the United States.

4. Is there any need for a change?

It would seem inappropriate to take into account particular national laws regarding the effects of deviation. The only question remains therefore that already considered, whether it is right to exempt the carrier from liability in respect of loss of or damage to goods resulting from a deviation in saving or attempting to save property at sea, since the carrier may obtain compensation for the salvage of property whilst the cargo owner may suffer loss. It seems, however, very difficult, in most salvage cases, to distinguish between services rendered exclusively to salve property and salvage services rendered to salve life and property, since normally there are persons on board a vessel in danger, and salvage services are obligatory when there are persons in danger (Article 11 of the 1910 Salvage Convention and Article 10 of the 1989 Salvage Convention). In addition, the new Salvage Convention, as it has been seen, stresses the importance of property salvage.

The only change that may be considered is, therefore, that of extending the scope of the provision to salvage in all navigable waters.

---

(25) [1967] 1 A.C.
(26) [1980] A.C. 827.

expresse dans les Règles de La Haye-Visby, il semble que l'article 4(5) des Règles devrait s'appliquer également lorsque le déroutement bien que déraisonnable, n'a pas été commis avec l'intention de causer un dommage ou témérairement et avec la connaissance qu'un dommage se produirait probablement. Cette conclusion est probablement valable dans les pays de droit civil alors qu'en Angleterre (sauf dans la mesure où les règles peuvent avoir changé comme conséquence de l'abolition du concept de rupture fondamentale du contrat suite aux cas «*Suisse Atlantique*» (25) et «*Photo Production*» *c/ Securicor* (26)) si le chargeur fait le choix de traiter le contrat comme rompu, le transporteur ne peut plus invoquer les exceptions définies aux articles 4(1) et (2) et sa responsabilité devient équivalente à celle d'un transporteur de droit commun. La position est pratiquement la même aux Etats-Unis d'Amérique.

4. Un changement est-il nécessaire?

Il ne semble pas approprié de prendre en compte les législations nationales particulières concernant les effets du déroutement. En conséquence la seule question qui demeure est celle, déjà examinée, de savoir s'il est correct d'exempter le transporteur de toute responsabilité en ce qui concerne les pertes ou dommages aux marchandises résultant d'un déroutement dans le but de sauver ou de tenter de sauver des biens en mer, dans la mesure où le transporteur peut obtenir un dédommagement pour le sauvetage des biens alors que le propriétaire des marchandises peut subir une perte. Il apparaît, cependant, très difficile, dans la plupart des cas de sauvetage, de faire une distinction entre services rendus pour le sauvetage exclusif de biens et services rendus pour le sauvetage de vies humaines et de biens. En effet, normalement des personnes se trouvent à bord du navire en difficulté et le sauvetage est obligatoire lorsque des vies sont en danger. (Article 11 de la Convention sur l'Assistance et le Sauvetage de 1910 et article 10 de la nouvelle Convention sur l'Assistance de 1989). De plus, la nouvelle Convention, comme il a été déjà dit, insiste sur l'importance du sauvetage des biens.

Le seul changement qui pourrait être pris en considération est en conséquence celui qui consisterait à étendre le domaine de la disposition au sauvetage dans toutes les eaux navigables.

---

(25) [1967] 1 A.C.
(26) [1980] A.C. 827.

VIII. DAMAGES INCLUDING DAMAGES RESULTING FROM DELAY

1. Introduction

A breach by the carrier of his obligations under the contract of carriage may cause physical loss of or damage to the goods or financial loss or both. Where he delays in the carriage or delivery of the goods, or both, the loss may (though it need not) be purely financial. The following questions, therefore, arise:

(i) whether the Hague-Visby Rules cover liability for delay at all;

(ii) if so, whether the limits of liability apply in respect of financial loss caused by delay;

(iii) if and to the extent that the Rules do not cover liability for delay, whether they should be amended to do so;

(iv) if and to the extent that the limits of liability do not apply in respect of financial loss, whether they should do so.

2. The legal regime under the Hague-Visby Rules

There are no specific references to delay in the Hague-Visby Rules. Several provisions of the Rules refer, however, to loss or damage.

They may be distinguished in eight groups:

(i) Rules on the liability of the carrier

Article 4(1) provides that the carrier is not «liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness» unless caused by want of due diligence to make the ship seaworthy. Article 4(2) provides that the carrier is not liable for loss or damage arising or resulting from any of the causes listed therein.

Article 4(4) provides that the carrier is not liable for any loss or damage resulting from any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation.

VIII. DOMMAGES, Y COMPRIS DOMMAGES POUR LE RETARD

1. Introduction

L'inexécution par le transporteur de ses obligations découlant du contrat de transport peut causer une perte matérielle ou un dommage aux marchandises, une perte financière, ou les deux. Lorsque le transport ou la livraison des marchandises, ou les deux, font l'objet d'un retard, la perte peut (bien que ce ne soit pas nécessaire) être purement financière. En conséquence, les questions suivantes se posent:

(i) Les Règles de La Haye-Visby régissent-elles la responsabilité pour retard?

(ii) Dans l'affirmative, les limitations de responsabilité s'appliquent-elles aux pertes financières causées par un retard?

(iii) Dans le cas où les Règles ne régissent pas la responsabilité pour retard, doivent-elles être amendées pour y pourvoir?

(iv) Dans le cas où les limitations de responsabilité ne s'appliquent pas aux pertes financières, le devraient-elles?

2. Le régime légal sous l'empire des Règles de La Haye-Visby

Les Règles de La Haye-Visby ne font pas spécifiquement référence au retard. Toutefois plusieurs dispositions des Règles se réfèrent aux pertes ou dommages.

Elles peuvent être classées en huit groupes:

(i) Règles sur la responsabilité du transporteur

L'article 4(1) dispose que le transporteur n'est pas responsable «des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité» à moins qu'elles ne soient imputables à un manque de diligence raisonnable à mettre le navire en état de navigabilité. L'article 4(2) dispose que le transporteur n'est pas responsable de toute perte ou dommage résultant d'une des causes énumérées.

L'article 4(4) dispose que le transporteur n'est pas responsable de toute perte ou dommage résultant d'un déroutement pour sauvetage ou tentative de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer, ou d'un déroutement raisonnable.

Article 4(5)(h) provides that the carrier is not liable for loss or damage to, or in connection with goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

(ii) Rules on the limits of liability of the carrier

Article 4(5)(a) provides that unless the nature and the value of the goods have been declared by the shipper, the carrier shall not be liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 S.D.R.s per package or unit, or 2 S.D.R.s per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(iii) Rules on the calculation of the amount recoverable

Article 4(5)(b) provides that the total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. Article 4(5)(d) provides that the conversion of the amounts specified therein into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

(iv) Rules on the compulsory character of the liability regime

Article 3(8) provides that any clause modifying the liability regime of the carrier «for loss or damage to, or in connection with, goods» as respects the regime of the Rules is null and void (in the original French text the words used are: «pour perte ou dommage concernant des marchandises»).

(v) Rules on the notice of loss or damage and on the period of limitation

Article 3(6) provides that unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage are given to the carrier before or at the time of the removal of the goods into the custody of the receiver or, in case the loss or damage is not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading. It further provides that in any event the carrier shall be discharged

L'article 4(5)(h) dispose que le transporteur n'est pas responsable pour toute perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

(ii) Règles sur les limitations de responsabilité du transporteur

L'article 4(5)(a) dispose qu'à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur, le transporteur ne sera responsable des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

(iii) Règles sur le calcul du montant dû

L'article 4(5)(b) dispose que le montant total dû sera calculé par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées. L'article 4(5)(d) dispose que la conversion en monnaie nationale des montants spécifiés en monnaie nationale sera déterminée par la loi de l'Etat concerné.

(iv) Règles sur le caractère obligatoire du régime de responsabilité

L'article 3(8) dispose que toute clause qui modifie le régime de responsabilité du transporteur pour «perte ou dommage concernant des marchandises» sera nulle et de nul effet.

(v) Règles concernant l'avis de perte ou dommage et sur la période de limitation

L'article 3(6) dispose qu'à moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le

from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods.

The reference to the apparent or non apparent nature of the loss or damage suggests that the loss or damage concerned is of a physical nature.

(vi) **Rules on the liability of the shipper for misdescription of the goods**

Article 3(5) provides that the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies of the particulars concerning the goods.

(vii) **Rules on the loss of the benefit of limitation**

Article 4(5)(e) provides that the carrier is not entitled to the benefit of limitation if the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(viii) **Rules concerning dangerous goods**

Article 4(6) provides that the shipper shall be liable for all damage and expenses arising out of the shipment of dangerous goods.

3. Problems of interpretation

The first two of the questions listed in paragraph 1 above will be considered here:

(i) **Whether the Hague-Visby Rules cover liability for delay at all**

As has been stated, no provision in the Rules refers specifically to delay in prosecution of the voyage and/or delivery of the goods. Where delay causes physical damage to or destruction of the goods there seems to be little doubt that there is a breach of Article 3(2) of the Rules. The same would be the case where consequential financial loss results from damage to or destruction of the goods. Where, however, the delay simply causes financial loss arising from late arrival or delivery of the goods, it may be arguable that there is still a breach of Article 3(2).

transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement. Il dispose de plus que, en tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises.

La référence à la nature apparente ou non apparente des pertes ou dommages suggère que ces pertes ou dommages sont de nature matérielle.

(vi) Règles sur la responsabilité du chargeur pour une description inexacte des marchandises

L'article 3(5) dispose que le chargeur indemnisera le transporteur pour toute perte, dommage et dépense provenant ou résultant d'inexactitudes concernant la désignation des marchandises.

(vii) Règles sur la perte du bénéfice de la limitation

L'article 4(5)(e) dispose que le transporteur n'aura pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

(viii) Règles concernant les marchandises dangereuses

L'article 4(6) dispose que le chargeur sera responsable pour tout dommage et dépense provenant du chargement de marchandises dangereuses.

3. Problèmes d'interprétation

Nous allons examiner maintenant les deux premières questions posées au paragraphe 1 :

(i) Les Règles de La Haye-Visby régissent-elles la responsabilité pour retard ?

Comme nous l'avons dit, les Règles ne font aucune référence spécifique à un retard survenant au cours du voyage et/ou de la livraison des marchandises. Lorsqu'un retard entraîne un dommage matériel ou la destruction des marchandises, il semble y avoir peu de doutes que cela constitue une violation de l'article 3(2) des Règles. Le résultat serait le même lorsqu'une perte financière résulte du dommage ou de la destruction des marchandises. Cependant, lorsque le retard entraîne simplement une perte financière due à l'arrivée ou à la livraison tardive des marchandises, l'existence d'une violation de l'article 3(2) est discutable.

(ii) **Whether the limits of liability apply in respect of financial loss caused by delay**

Article 4(5)(a) refers to «loss or damage to *or in connection with* goods» («pertes ou dommages des marchandises *ou concernant celles-ci*») and, therefore, it could be argued that if loss or damage to goods is physical loss or damage, loss or damage *in connection with* goods must be something else, namely loss (or damage) of a nature other than physical. However, by virtue of Article 4(5)(b), the total amount recoverable must be calculated by reference to the value of the goods. That is a clear indication that all claims resulting from physical loss or damage to the goods, including consequential financial loss, are subject to the Hague-Visby Rules limits.

In case of pure financial loss, however, the prevailing view seems to be that the Rules do not apply.

4. Is there any need for a change?

The remaining two questions listed in paragraph 1 above call for consideration here.

(iii) **If and to the extent that the Rules do not cover liability for delay, whether they should be amended to do so**

The general view is that the Rules should be extended to cover delay and all types of liability resulting therefrom, including liability for pure financial loss. The manner in which the extension of the scope of application of the Rules to pure financial loss can be achieved requires, however, further study.

(iv) **If and to the extent that the limits of liability do not apply in respect of financial loss, whether they should do so**

The general view is that the Rules should provide for the limits of liability in respect of pure financial loss arising from delay. The manner in which such limits should be calculated requires, however, further study.

(ii) **Les limitations de responsabilité s'appliquent-elles aux pertes financières causées par un retard?**

L'article 4(5)(a) se réfère aux «pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci», et en conséquence il pourrait être allégué que, si la perte ou le dommage aux marchandises est une perte matérielle ou un dommage, la perte ou le dommage concernant les marchandises doit être quelque chose de différent, en particulier une perte (ou dommage) d'une nature autre que matérielle. Cependant, en vertu de l'article 4(5)(b), le montant total dû sera calculé par référence à la valeur des marchandises. Ceci indique clairement que toutes les actions basées sur des pertes ou dommages des marchandises, y compris les pertes financières en résultant, sont soumises aux limitations des Règles de La Haye-Visby.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une pure perte financière, l'opinion qui prévaut semble être que les Règles ne s'appliquent pas.

4. Un changement est-il nécessaire?

Les deux dernières questions citées au paragraphe 1 appellent les remarques suivantes:

(iii) **Dans le cas où les règles ne régissent pas la responsabilité pour retard, doivent-elles être amendées pour y pourvoir?**

L'opinion générale est que le domaine des Règles devrait être étendu afin de régir le retard et tous les types de responsabilité en résultant, y compris celle pour pure perte financière. La façon dont le domaine d'application des Règles peut être étendu demande, toutefois, un examen supplémentaire.

(iv) **Dans le cas où les limitations de responsabilité ne s'appliquent pas aux pertes financières, le devraient-elles?**

L'opinion générale est que les Règles devraient contenir des dispositions sur les limitations de responsabilité pour pure perte financière causée par un retard. La façon dont ces limitations devraient être calculées nécessite plus ample examen.

5

YORK-ANTWERP RULES
REVISED RULE VI — SALVAGE

REGLES DE YORK ET D'ANVERS
NOUVELLE REGLE VI — ASSISTANCE

YORK-ANTWERP RULES
REVISED RULE VI - SALVAGE

REVISION OF RULE VI OF THE YORK-ANTWERP RULES 1974

When in April 1989 the Diplomatic Conference on Salvage held in London adopted the International Convention on Salvage 1989 two attachments accompanied the Convention of which one, Attachment 2, contained the following Resolution:

«Resolution requesting the amendment of the York-Antwerp Rules 1974.

«The International Conference on Salvage, 1989, HAVING ADOPTED the International Convention on Salvage, 1989;

«CONSIDERING that payments made pursuant to article 14 are not intended to be allowed in General Average;

«REQUESTS the Secretary-General of the International Maritime Organization to take the appropriate steps in order to ensure speedy amendment of the York-Antwerp Rules, 1974 to ensure that special compensation paid under article 14 is not subject to General Average».

In furtherance of this Resolution the Secretary-General of the International Maritime Organization (I.M.O.) requested the President of Comité Maritime International (C.M.I.) to take the necessary steps to consider the action required to amend the York-Antwerp Rules, 1974 in accordance with the request of the Conference. The President of C.M.I. appointed a Working Group to undertake responsibility for considering what amendments, if any, were necessary to York-Antwerp Rules, 1974 and in particular Rule VI if Article 14 of the 1989 Salvage Convention was to be given full effect by ensuring that special compensation payable under Article 14 of the 1989 Salvage Convention was not subject to General Average.

A meeting of an International Sub-Committee was held in Paris on 19 January 1990 to consider an introductory report prepared by the Chairman of the International Sub-Committee, Mr David W. Taylor, with the assistance of the Working Group. The meeting of the International Sub-Committee was attended by:

David W. Taylor, Chairman, Bent Nielsen, Denmark, Rolf Herber, FRG, John Cantello, Canada, Sheila Tyrell, Ireland, Richard Shaw, UK., Geoffrey Brice Q.C., UK., Seiichi Ochiai, Japan, Pierre Latron, France (I.U.M.I.), Jaap Gerritzen, The Netherlands, Douglas R. Adam, USA, N. Geoffrey Hudson, UK., Mrs I. I. Barinova, USSR, Mrs Kenazskaya Eugenia, USSR, Alexander von Ziegler, Switzerland,

REGLES DE YORK ET D'ANVERS NOUVELLE REGLE VI - ASSISTANCE

REVISION DE LA REGLE VI DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974

Lorsqu'en avril 1989 la Conférence diplomatique sur l'assistance réunie à Londres a adopté la Convention Internationale sur l'assistance 1989 deux annexes accompagnaient la convention dont une, l'annexe n° 2 contenait la résolution suivante :

« Résolution demandant la modification des Règles d'York et d'Anvers de 1974.

« La Conférence Internationale de 1989 sur l'Assistance, AYANT ADOPTE la Convention Internationale de 1989 sur l'Assistance;

« CONSIDERANT que les paiements effectués conformément à l'article 14 ne sont pas destinés à être admis en avarie commune;

« PRIE le Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale de prendre les mesures appropriées pour faire modifier rapidement les Règles d'York et d'Anvers de 1974 afin de veiller à ce que l'indemnité spéciale payée en vertu de l'Article 14 ne soit pas assujettie à l'avarie commune ».

Pour donner suite à cette résolution le Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) pria le Président du Comité Maritime International (C.M.I.) de prendre les mesures appropriées en vue d'examiner l'action requise pour modifier les Règles d'York et d'Anvers 1974 conformément à la demande exprimée par le Conférence. Le Président du C.M.I. créa un groupe de travail chargé d'examiner quels amendements il conviendrait, si nécessaire, d'apporter aux Règles d'York et d'Anvers 1974 et en particulier à la Règle VI pour donner plein effet à l'Article 14 de la Convention sur l'assistance 1989 afin de veiller à ce que l'indemnité spéciale redevable sous l'empire de l'Article 14 de la Convention sur l'assistance 1989 ne soit pas admise en avarie commune.

Une Commission Internationale se réunit à Paris le 19 janvier 1990 pour examiner un rapport introductif rédigé par le Président de la Commission Internationale, M. David W. Taylor, avec l'assistance du groupe de travail. A la réunion de la Commission Internationale étaient présents :

David W. Taylor, Président, Bent Nielsen, Danemark, Rolf Herber, République Fédérale d'Allemagne, John Cantello, Canada, Sheila Tyrell, Irlande, Richard Shaw, Geoffrey Brice Q.C., Royaume-Uni, Seiichi Ochiai, Japon, Pierre Latron, France (I.U.M.I.), Jaap Gerritzen, Pays-Bas, Douglas R. Adams, Etats-Unis d'Amerique, N.G. Hudson, Royaume-Uni, Madame I.I. Barinova, U.R.S.S., Madame Kenazskaya

Michel de Labarre, France, Roger Parenthou, France, Fola Sasegbon, Nigeria, Anthe Philippides, Australia, Giorgio Cavallo, Italy, Emilio Piombino, Italy, and Dimitris Kopanitsas, Greece.

There was a full and interested debate at the meeting and while it was evident that the Greek delegation had strong reservations concerning the underlying principles of Article 13 and 14 of the Salvage Convention, the Committee nevertheless felt able to recommend as follows:

a) That for the sake of clarity and the avoidance of doubt Rule VI of York-Antwerp Rules, 1974 should be amended to make it clear that Article 14 Compensation should not be included in General Average.
b) That it was appropriate also to amend Rule VI to make it clear that salvage rewards payable under Article 13 were to be allowable in General Average.

A text to amend Rule VI of York-Antwerp Rules was proposed by the Sub-Committee for consideration by the Conference in Paris in June.

The Paris meetings of the Sub-Committee charged with the responsibility of considering amendments to York-Antwerp Rule VI were consistently attended by significant numbers of delegates who contributed fully to a concerned discussion. It became evident that a proper consideration of any amendment to York-Antwerp Rules, 1974 to take account of Articles 13 and 14 of the 1989 Salvage Convention could only take place if delegates could reach a common understanding as to the true meaning and intent of Articles 13 and 14. Article 14 was accepted as being especially difficult to understand. Accordingly time was allocated to consideration of these two Articles. A consensus as to their meaning and intent having emerged the Sub-Committee then moved to consider the text produced by the International Sub-Committee.

Prior to the meeting of the Conference in June several delegations had submitted proposals and texts for consideration by the Sub-Committee and these were taken carefully into account together with the views expressed during the meetings of the Sub-Committee in Paris which led to a Drafting Group appointed by the Sub-Committee producing a text for consideration by the Conference in plenary session. The text which is copied after this presentation was adopted by 34 votes for, none against, 3 abstentions and justifies the following remarks:

1. The text represents a departure from the traditional basis of General Average, namely the principle of preserving from peril property involved in the common maritime adventure since the

Eugenia, U.R.S.S., Alexander von Ziegler, Suisse, Michel de Labarre, France, Roger Parenthou, France, Fola Sasegbon, Nigeria, Anthe Philippides, Australie, Giorgio Cavallo, Italie, Emilio Piombino, Italie et Dimitris Kopanitsas, Grèce.

La réunion donna lieu à des débats en profondeur et pleins d'intérêt et quoiqu'à l'évidence la délégation hellénique nourrissait de fortes réserves concernant les principes à la base des articles 13 et 14, la Commission réussit néanmoins à émettre les recommandations suivantes:

a) Que par souci de clarté et pour éviter tout doute la règle VI des Règles d'York et d'Anvers 1974 devait être modifiée afin qu'il soit clair que l'indemnité de l'article 14 ne devait pas être admise en avarie commune.
b) Qu'il convenait également de modifier la Règle VI afin qu'il soit clair que la rémunération redevable sous l'empire de l'article 13 devait être admise en avarie commune.

Un texte destiné à modifier la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers fut proposé par la Commission à l'examen de la Conférence de Paris en juin.

Les réunions à Paris de la Commission responsable de l'examen des modifications à la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers furent régulièrement suivies par un nombre important de délégués qui contribuèrent pleinement à des débats centrés sur la question. Il apparut à l'évidence que tout examen approprié d'une modification aux Règles d'York et d'Anvers 1974 pour tenir compte des articles 13 et 14 de la Convention sur l'assistance 1989 ne pouvait avoir lieu qu'à la condition que les délégués puissent se mettre d'accord sur le sens véritable et l'intention des articles 13 et 14. Il fut admis que l'article 14 était particulièrement difficile à comprendre. En conséquence on prit le temps nécessaire pour l'examen de ces deux articles. Une fois qu'un consensus à propos de leur signification et de leur intention se fut dégagé, la Commission se tourna vers l'examen du texte rédigé par la Commission Internationale.

Avant que la Conférence ne se réunisse en juin plusieurs délégations avaient soumis des propositions et des textes à l'examen de la Commission et ceux-ci furent soigneusement pris en considération tout comme les opinions exprimées au cours des débats de la Commission à Paris. Ceci eut pour résultat qu'un comité de rédaction désigné par la Commission présenta en séance plénière de la Conférence un texte qui fut adopté par 34 voix pour, aucune contre et 3 abstentions. Ce texte, qui est reproduit après cette présentation, justifie les observations suivantes:

1. Le texte s'écarte de la base traditionnelle de l'avarie commune, à savoir le principe de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune. En effet, par la

text by its reference to Articles 13 and 14 introduced a new principle of policy namely the allowance in General Average of expenditure earned under Article 13 1(b) namely expenditure incurred as a result of the efforts of the salvor in preventing or minimising damage to the environment.

2. The text of the amendment to Rule VI departed from traditional drafting principles by making specific reference to the Articles of a Convention. It was thought inappropriate to try to express the meaning and intent of Articles 13 and 14 in other words. This same approach has now been adopted in L.O.F. 1990 which has been published since the conference.

3. It was agreed that any amendment to Rule VI should be given prompt effect, especially since Articles 13 and 14 of the Salvage Convention were already, even before ratification of the Convention, being given effect to by reason of those Articles being incorporated into current Salvage contracts. Accordingly the Sub-Committee recommended a draft Resolution to the Conference, which was adopted together with the text of Rule VI by 34 votes in favour, none against and three abstentions.

Rule VI Salvage

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of Salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Art. 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Art. 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provison similar in substance shall not be allowed in general average.

référence qui y est faite aux articles 13 et 14 ce texte a introduit un nouveau principe de ligne de conduite, à savoir l'admission en avarie commune d'une dépense engagée sous l'empire de l'article 13 1(b) c.à.d. une dépense encourue à la suite des efforts de l'assistant pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement.

2. Le texte modifié de la Règle VI s'écarte des principes traditionnels de rédaction en faisant une référence spécifique à des articles d'une convention. On a pensé qu'il était inapproprié d'essayer d'exprimer le sens et l'intention des articles 13 et 14 en d'autres mots. Cette même manière de voir a maintenant été adoptée dans L.O.F. 1990 dont la publication est intervenue depuis la conférence.
3. On s'est mis d'accord pour estimer qu'à toute modification de la Règle VI il fallait donner une prompte suite, en particulier, parce que, même avant la ratification de la Convention, il était déjà fait application des articles 13 et 14 pour le motif que ces articles sont incorporés dans les contrats d'assistance en cours. En conséquence, la Commission a présenté à la Conférence, en le recommandant, un projet de résolution qui fut adopté en même temps que le texte de la Règle VI par 34 voix pour, aucune contre et 3 abstentions.

Règle VI Assistance

(a) Les dépenses encourues par les parties engagées dans l'aventure et ayant le caractère d'assistance, soit en vertu d'un contrat soit autrement, seront admises en avarie commune, pourvu que les opérations d'assistance aient été effectuées dans le but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

Les dépenses admises en avarie commune comprendront toute rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'Article 13 1(b) de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

(b) L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'Article 14 de la dite Convention, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article, ou de toute autre disposition de portée semblable ne sera pas admise en avarie commune.

YORK-ANTWERP RULES

Resolution

The delegates representing the National Associations of Maritime Law of the States listed hereunder:

1. Having noted with approval the amendments which have been made to Rule VI of the York-Antwerp Rules, 1974,

2. propose that the new text be referred to as the York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990,

3. recommend that the York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990 should be applied in the adjustment of claims in General Average as soon as practicable after 1st October, 1990.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS

Résolution

Les délégués représentant les Associations nationales de Droit Maritime des Etats repris ci-dessous :

1. Ayant pris note avec approbation des amendements qui ont été apportés à la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers 1974,

2. proposent qu'il soit fait référence au nouveau texte en tant que Règles d'York et d'Anvers 1974 modifiées en 1990,

3. recommandent qu'il soit fait application des Règles d'York et d'Anvers 1974 modifiées en 1990 dans la répartition des créances en avarie commune aussitôt que possible après le 1er octobre 1990.

6

CMI UNIFORM RULES FOR SEA WAYBILLS

REGLES UNIFORMES DU CMI RELATIVES AUX LETTRES DE TRANSPORT MARITIME

REPORT ON CMI UNIFORM RULES FOR SEA WAYBILLS

Introduction

In June 1983, the CMI held a Colloquium on Bills of Lading in Venice. At the conclusion of the Colloquium, a number of resolutions were adopted, on which the third and fourth were as follows:

> «(3) The practice of issuing bills of lading when a negotiable document is not required should be discouraged,
>
> (4) Uniform rules for incorporation in sea waybills should be prepared and their adoption encouraged».

Soon after the conclusion of the Venice Seminar a Working Group on Uniform Rules for Sea Waybills was set up under the Chairmanship of Professor Kurt Grönfors of Gothenburg. The working Group (consisting of Messrs. John Honour, G.J. van der Ziel, P. Rembauville-Nicolle and Jan Ramberg) met twice in London in December 1983 and Janurary 1984 after which meetings a draft Report and Rules were circulated.

Subsequently the subject of Sea Waybills was discussed at the 1985 International Conference of the CMI in Lisbon (see CMI Newsletter for Summer 1985) when it was agreed that a broader approach should be adopted than that of the Working Group and that further study should concentrate on transport documentation for carriage by sea generally.

Subsequent to the Lisbon conference an international Sub-Committee was set up under the chairmanship of Lord Justice Anthony Lloyd.

The purpose of the International Sub-Committee was to follow up and expand upon the work initiated by the Working Group after the Venice Colloquium. Work on the broader base, as mentioned above, commenced in the Spring of 1988. A questionnaire was sent out to the National Associations of the CMI in May 1986.

In a commentary on the answers to the questionnaire the chairman observed:

> «The reason most commonly given (for drafting uniform rules for sea waybills) is to obviate delay in cases where the vessel arrives before the bill of lading. Another reason is that it will

RAPPORT SUR LES REGLES UNIFORMES DU CMI RELATIVES AUX LETTRES DE TRANSPORT MARITIME

Introduction

En juin 1983, le CMI organisait un colloque à Venise sur le connaissement. A l'issue de cette manifestation, plusieurs résolutions furent adoptées, parmi lesquelles celles portant les numéros 3 et 4 étaient les suivantes:

«(3) L'usage du connaissement lorsqu'un document négociable n'est pas nécessaire doit être déconseillé.

(4) Des règles uniformes destinées à être incorporées dans les lettres de transport maritime doivent être établies, et leur adoption recommandée».

Peu de temps après le séminaire de Venise, un groupe de travail consacré aux règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime était constitué, sous la présidence de Monsieur le Professeur Kurt Grönfors, de Göteborg. Ce groupe — qui comprenait MM. John Honour, G.J. van der Ziel, P. Rembauville-Nicolle et Jan Ramberg — se réunissait à deux reprises à Londres, en décembre 1983 et janvier 1984 et, à la suite de ces rencontres, un avant-projet de rapport et de règles était rédigé, et diffusé.

Par la suite, la question des lettres de transport maritime fit l'objet de débats au cours de la Conférence Internationale du CMI, en 1985, à Lisbonne (cfr. CMI Newsletter - été 1985) et il fut décidé qu'il convenait de s'orienter vers une approche plus large que celle du groupe de travail et que les études à venir auraient à s'attacher à la notion de document de transport maritime sur un plan général.

Au lendemain de la Conférence de Lisbonne, une sous-commission internationale fut constituée sous la présidence de Lord Justice Anthony Lloyd.

Son objet était de poursuivre et d'élargir l'étude entreprise par le groupe de travail à la suite du colloque de Venise. Cet examen ainsi étendu devait débuter au printemps 1986. En mai, un projet de questionnaire était diffusé auprès des Associations Nationales membres du CMI.

Dans un commentaire sur les réponses au questionnaire, le Président fit observer:

«Le motif le plus souvent invoqué (pour justifier la rédaction de règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime) est de se prémunir contre les délais, qui ont pour conséquen-

help to reduce the incidence of fraud. It is not thought that the use of sea waybills will eliminate fraud altogether. No system could do that. Thus, as some countries pointed out, it will not be possible to prevent a person obtaining goods by fraud, e.g. by pretending to be the consignee. But it will certainly reduce the opportunities for fraud e.g. in forging the documents of title.

I have said that almost all countries favoured the use of sea waybills, where appropriate. The qualification is important. It is not suggested that the sea waybill will be able to replace the bill of lading altogether. A negotiable document will continue to be required, at any rate for the time being, where there is need for a document of title, as in the case of goods which are traded in the course of transit, or where money is raised on the security of goods, e.g. under a Banker's commercial credit. But in all other cases, the advantages of the sea waybills are obvious. In short, there is no purpose in trying to make the sea waybill do the job of the bill of lading where the bill of lading is appropriate. The object ought surely to be to maximize the existing advantages of the sea waybill, in cases where the bill of lading is not appropriate.

Eventually it may be possible to substitute a paperless system for the negotiable bill of lading. But in the meantime the sea waybill is an important step towards a paperless system. Indeed, as the French reply points out, the sea waybill is in itself, in a sense, a paperless system, since the possession of the piece of paper is of no significance. It merely records the contract.»

The International Sub-Committee held three meetings in London. At the conclusion of the first meeting Mr. John Moore (U.S.A.) raised the question of uniform rules for electronic bills of lading. This proposal was subsequently taken up by a separate International Sub-Committee. The final draft of the report of the International Sub-Committee together with the chairman's report and certain other documents were printed in the booklet, Paris I.

ce que le navire parvient à destination avant l'arrivée du connaissement. Un autre motif est qu'elles pourraient permettre de réduire l'incidence de la fraude. On ne considère pas que l'utilisation de la lettre de transport maritime pourrait l'éliminer totalement. Aucun système n'en est capable. Aussi bien sera-t-il toujours impossible d'empêcher l'appréhension frauduleuse des marchandises, par usurpation de la qualité de réceptionnaire. Mais on réduirait à tout le moins les possibilités de fraude par falsification des documents formant titres.

J'ai souligné que presque tous les pays sont favorables à l'utilisation des lettres de transport maritime, lorsque l'usage en est approprié. Le problème de la qualification est important. Personne ne prétend que la lettre de transport maritime pourrait remplacer totalement le connaissement. Un document négociable continuera à être nécessaire, en tous cas, en l'état actuel des choses, chaque fois que l'on aura besoin d'un document formant titre, par exemple dans le cas des marchandises vendues pendant le cours du transport, ou si des fonds interviennent pour la garantie des marchandises, par exemple sous le couvert d'un crédit bancaire. Mais, dans tous les autres cas, les avantages de la lettre de transport maritime sont évidents. En bref, il ne s'agit nullement d'obtenir que la LTM joue le même rôle que le connaissement lorsque celui-ci est approprié. Le but recherché doit être, lorsqu'il ne l'est pas, d'en transposer au maximum les avantages.

Eventuellement, il serait possible d'aboutir à un système «sans écrit» (paperless system), qui se substituerait au connaissement négociable. Mais dès à présent, la lettre de transport maritime est déjà une étape importante vers un tel système. En vérité — comme le souligne la délégation française — la LTM, en elle-même, est déjà, en un sens, un système «sans écrit», puisque la détention d'un morceau de papier n'y a pas d'autre signification que de constituer la preuve du contrat.»

La sous-commission tint trois réunions à Londres. Au terme d'une première réunion, Maître John Moore évoqua le problème des règles uniformes relatives aux connaissements «électroniques», mais cette question fut par la suite soumise à une sous-commission internationale distincte. Le projet définitif de la sous-commission internationale, ainsi que le rapport du Président, et certains autres documents devaient être rassemblés et édités en une plaquette «Paris I».

The Paris Conference

At the Paris Conference a committee was set up under the chairmanship of Lord Justice Lloyd to study this draft of the International Sub-Committee. Mr. Allan Philip acted as Rapporteur of the committee. The committee worked in close cooperation with the committee on CMI Rules for Electronic Bills of Lading under the chairmanship of Professor Jan Ramberg. The drafting committee consisted of the Rapporteur, Rolf Herber (FRG), John Moore (USA) and Alain Tinayre (France).

Rule 1. Scope of Application

The Conference decided to include in rule 1.(i) a provision as to the name by which the Rules should be known, viz. the CMI Uniform Rules for Sea Waybills. In the draft this provision was found in Rule 2.

In the draft it was provided that the Rules should apply where the carriage was not covered by a negotiable bill of lading or similar document of title. The Paris Conference deleted the word «negotiable» thus extending the scope of application to all cases where no bill of lading, negotiable or not, had been issued. This was done in an attempt to accomodate the Maritime Law Association of the United States which pointed out that American maritime law already knows an equivalent to the Sea Waybill in the straight bill of lading.

However, it should be noted that the delimitation in Rule 1.(ii) retains a reference to «similar document of title».

The reference to contracts not in writing is made in order to make clear that the Rules may be applied even where there is no formal document, such as a sea waybill, i.e. where the transaction is paperless.

IRU had expressed a fear of conflict between the Rules and COTIF and CMR. It was, however, made clear that the Rules when adopted become part of a contract and, therefore, cannot derogate from any mandatory rules.

La Conférence de Paris

Lors de la Conférence de Paris, une commission devait être créée sous la présidence de Lord Justice Lloyd, pour procéder à l'étude du projet de la sous-commission internationale. M. Allan Philip en était le rapporteur. Cette commission a travaillé en étroite coopération avec celle des Règles du CMI relatives au «connaissement électronique», présidée par Monsieur le Professeur Jan Ramberg. Le Comité de rédaction comprenait le rapporteur, Rolf Herber (RFA), John Moore (USA) et Alain Tinayre (France).

Règle 1. Champ d'application

La Conférence a décidé d'inclure dans la règle 1.(i) une disposition concernant la dénomination sous laquelle les règles devront être connues, à savoir: «Règles Uniformes relatives aux lettres de transport maritime». Dans le projet, elle figurait dans la règle 2.

Le projet de la sous-commission internationale prévoyait l'application des règles lorsque le transport n'est pas couvert par un connaissement négociable ou par un document similaire formant titre. La Conférence de Paris a supprimé la condition de négociabilité et a ainsi étendu le champ d'application aux cas où aucun connaissement — négociable ou non — n'a été émis. Cette disposition a été prise pour répondre au désir de l'Association du Droit Maritime aux Etats-Unis, qui faisait observer que la législation maritime américaine connaissait déjà un instrument semblable à la lettre de transport maritime, à savoir, le «straight bill of lading».

Toutefois, il convient de noter que dans la règle 1.(ii), figure une référence au «document similaire formant titre».

La référence aux contrats non écrits a pour objet de montrer clairement que les Règles peuvent s'appliquer même s'il n'existe aucun document proprement dit — c'est-à-dire lorsque le contrat est «sans écrit».

La IRU a fait valoir qu'elle redoutait un conflit entre les Règles et les Conventions COTIF et CMR. Toutefois, il est clair que les dites règles, lorsqu'elles sont adoptées, sont incorporées au contrat et, dès lors, ne peuvent pas déroger aux dispositions impératives.

Rule 2. Definitions

The definition of «contract of carriage» makes it clear that the Rules are applicable to multimodal transport operations. At the Paris Conference it was decided in committee to include a new Rule 2.(ii) as follows:

> «Reference in these Rules to the carrier, the shipper or the consignee shall include their authorised representatives».

But this sub-rule was deleted at the Plenary session on the motion of the United Kingdom delegation because of a possible impact on the Himalaya clause.

Rule 3. Agency

This provision was considered necessary for countries with Common Law Tradition because of the doctrine of privity. If the contract is between the consignor and the carrier the consignee can, at Common Law, normally only sue in the name of the consignor. The object of Rule 3 is to enable the consignee to sue and be sued on the contract.

The second paragraph makes it clear that the Rule only applies in cases where the applicable law makes it necessary and that no other consequences follow from its application than the right to sue on the contract. The fact that the shipper acts on behalf of the consignee does not extend his liability. This is made clear by the second sentence of the Rule 3.(ii), which was added at the Conference. In the draft submitted to the Conference a corresponding provision was found in Rule 5.(a). At the Conference it was found that its proper place was in Rule 3.

Rule 4. Rights and Responsibilities

The word «carriers» was omitted from the title. The Rule in paragraph (i) ensures the priority of any Convention or national law the application of which is mandatory or would be so if a bill of lading had been issued. This applies e.g. to the Hague-Visby or the Hamburg Rules but also to any other such provisions. The words «which is» were added before «(which) would have been» in deference to the U.S. delegation: see the comment on Rule 1 above. The second sentence of paragraph (i) does not add anything

Règle 2. Définitions

La définition du «contrat de transport» signifie clairement que les règles sont applicables aux opérations de transport multimodal. Il a été décidé en commission à la Conférence de Paris, d'inclure comme suit une nouvelle Règle 2.(ii):

> «La référence dans ces Règles au transporteur, au chargeur ou au destinataire incluera leurs représentants autorisés.»

Toutefois, à la séance plénière cette Règle complémentaire a été écartée en vertu d'une motion de la délégation du Royaume-Uni, en considération d'un impact possible sur la «Himalaya» Clause.

Règle 3. Représentation

Cette disposition a été reconnue nécessaire pour les pays de Common Law, en raison de la doctrine de la «privity». Si le contrat se forme entre le chargeur et le transporteur, le destinataire, selon la Common Law, ne peut agir qu'au nom du chargeur. L'objet de la règle 3 est d'habiliter le destinataire à agir et à être assigné sur le fondement du contrat.

Le second alinéa fait apparaître que cette règle ne s'applique que dans le cas où la loi applicable le nécessite, et qu'il ne peut résulter de son application aucune autre conséquence que le droit d'agir sur le fondement du contrat. Le fait que le chargeur agit au nom et pour le compte du réceptionnaire n'étend pas le champ de sa responsabilité. Ceci est précisé par le second paragraphe de la Règle 3.(ii) qui fut ajouté à la Conférence. Dans le projet soumis à la Conférence de Paris, une disposition semblable pouvait se lire dans la Règle 5.(a), deuxième phrase. Au cours de la Conférence, il est apparu que sa véritable place était à la Règle 3.

Règle 4. Droits et responsabilités

Les mots «du transporteur» ont été supprimés dans le titre. Cette règle, en son paragraphe (i), affirme la priorité de toute convention ou loi nationale dont l'application est obligatoire, ou le serait si un connaissement avait été émis. Tel est le cas des Règles de La Haye-Visby ou de Hambourg, mais aussi de toute autre disposition de cette nature. Les mots «qui sont» ont été ajoutés avant «ou auraient été» par considération pour la délégation des Etats-Unis: voir le commentaire ci-avant sur la Règle 1. La seconde

to the first sentence but was found necessary by certain delegations for the sake of clarity.

Paragraph (ii) establishes the application to the sea waybills of the carrier's standard terms and conditions. And paragraph (iii) sets out the priority between the Rules, the standard terms and conditions and any other agreed terms and conditions.

Rule 5. Description of Goods

The rule gave rise to no discussion at the Paris conference.

Rule 6. Right of Control

Paragraph (i) covers the situation where the shipper has not transferred the right of control to the consignee.

The first point to be discussed was the latest time at which the shipper may change the name of the consignee. The draft provided that he could do so at any time up to delivery of the goods. The conference considered that it would be unfortunate if he could change the consignee after the consignee had been notified of the arrival of the goods and had claimed delivery thereof. The time of the consignee claiming delivery of the goods after their arrival at destination was, therefore, substituted for the time of delivery. The second point of discussion related to the notice by the shipper to the carrier of the change of consignee. It was decided to add a requirement of reasonableness to the requirement of notice.

Paragraph (ii) relates to the shipper's transfer of control to the consignee. The problem how the option should be exercised was discussed but no changes made.

Rule 7. Delivery

This is an essential provision of the Rules. It follows from it that it is not necessary to surrender the sea waybill in order to obtain delivery of the goods. The draft provided for the alternative of delivery to the consignee's authorised representative. These words were omitted by the Committee, when Rule 2.(ii) was inserted. When Rule 2.(ii) was deleted by the Plenary session, they were not reinstated.

phrase du paragraphe (i) n'y ajoute rien, mais est apparue nécessaire à certaines délégations, dans un but de clarté.

Le paragraphe (ii) stipule l'application à la lettre de transport maritime, des clauses et conditions générales du transporteur. Le paragraphe (iii) établit la priorité entre les Règles, les clauses et conditions générales et toutes les autres dispositions.

Règle 5. Description des marchandises

Cette règle n'a donné lieu à aucune discussion lors de la Conférence de Paris.

Règle 6. Droit de disposition

Le paragraphe (i) concerne le cas où le chargeur n'a pas transféré son droit de disposition au bénéfice du réceptionnaire.

La première question à débattre était celle du moment extrême au-delà duquel le chargeur ne pouvait plus changer le nom du destinataire. Le projet prévoyait qu'il pouvait le faire jusqu'au moment de la livraison des marchandises. La Conférence a estimé qu'il serait regrettable qu'il puisse changer le destinataire après même que celui-ci ait reçu notification de l'arrivée des marchandises et se soit porté réclamateur. Le moment où le destinataire demande la délivrance des marchandises a donc été substitué à celui de la livraison. Le second sujet de discussion concernait la notification par le chargeur au transporteur, du changement de destinataire. Il a été décidé d'ajouter à l'obligation de notifier, celle de le faire «dans des conditions raisonnables».

Le paragraphe (ii) est relatif au transfert du droit de disposition par le chargeur au destinataire. Le problème du mode d'exercice de cette faculté a donné lieu à discussion, mais aucun changement n'a été apporté.

Règle 7. Livraison

Il s'agit là d'une disposition essentielle des règles. Il en résulte qu'il n'est pas nécessaire de présenter la lettre de transport maritime pour obtenir la délivrance des marchandises. Le projet prévoyait une alternative de délivraison au représentant autorisé du destinataire. Cette disposition fut omise par la Commission quand la Règle 2.(ii) fut introduite. Quand la Règle 2.(ii) fut annulée à la séance plénière, cette disposition ne fut pas réintroduite.

In relation to paragraph (ii) it was discussed whether the words «reasonable care» should be replaced by «due diligence» or by other terms but in the end the draft text was retained .

Rule 8. Validity

No substantive amendments were moved to the Rule.

Other provisions

It was suggested that there should be a rule as to jurisdiction. But this suggestion was rejected.

October 1990
Lord Justice LLOYD — Allan PHILIP

En ce qui concerne le paragraphe (ii), il a été débattu du point de savoir s'il était possible de remplacer les mots «reasonable care» par «due diligence» ou par une autre expression, mais finalement, le texte du projet a été conservé (1).

Règle 8. Validité

Aucune modification notable n'a été apportée à cette règle.

Autres dispositions

Il avait été proposé de prévoir une règle concernant la compétence. Mais cette suggestion a été écartée.

Octobre 1990
Lord Justice LLOYD — Allan PHILIP

(1) Mais dans la version française, «reasonable care» a été traduit par «diligence raisonnable».

CMI UNIFORM RULES FOR SEA WAYBILLS

1. Scope of Application

(i) These Rules shall be called the «CMI Uniforms Rules for Sea Waybills».

(ii) They shall apply when adopted by a contract of carriage which is not covered by a bill of lading or similar document of title, whether the contract be in writing or not.

2. Definitions

In these Rules:

«Contract of carriage» shall mean any contract of carriage subject to these Rules which is to be performed wholly or partly by sea.

«Goods» shall mean any goods carried or received for carriage under a contract of carriage.

«Carrier» and «Shipper» shall mean the parties named in or identifiable as such from the contract of carriage.

«Consignee» shall mean the party named in or identifiable as such from the contract of carriage, or any person substituted as consignee in accordance with rule 6(i).

«Right of Control» shall mean the rights and obligations referred to in rule 6.

3. Agency

(i) The shipper on entering into the contract of carriage does so not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the consignee, and warrants to the carrier that he has authority so to do.

(ii) This rule shall apply if, and only if, it be necessary by the law applicable to the contract of carriage so as to enable the consignee to sue and be sued thereon. The consignee shall be under no greater liability than he would have been had the contract of carriage been covered by a bill of lading or similar document of title.

REGLES UNIFORMES DU CMI RELATIVES AUX LETTRES DE TRANSPORT MARITIME

1. Champ d'Application

(i) Les présentes règles sont dénommées «Règles Uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime».

(ii) Elles sont applicables lorsqu'elles sont prévues par un contrat de transport, écrit ou non, et qui ne fait pas l'objet d'un connaissement ou d'un document similaire formant titre.

2. Définitions

Dans les présentes règles:

«Contrat de transport» signifie tout contrat de transport soumis aux dites règles et qui doit être exécuté totalement ou partiellement par mer.

«Marchandises» signifie toutes marchandises transportées ou prises en charge pour le transport conformément à un contrat de transport.

«Transporteur» et «Chargeur» désignent les parties dénommées ou pouvant être identifiées comme telles dans le contrat de transport.

«Destinataire» désigne la partie dénommée ou pouvant être identifiée comme telle dans le contrat de transport, ou toute personne qui lui est substituée en cette qualité, conformément à la règle 6.(i).

«Droit de disposition» signifie les droits et obligations prévus à la règle 6.

3. Représentation

(i) Le chargeur conclut le contrat de transport non seulement pour son propre compte, mais aussi comme mandataire et pour le compte du destinataire et garantit au transporteur qu'il a qualité pour le faire.

(ii) La présente règle ne s'applique que si elle est rendue nécessaire par la loi qui régit le contrat de transport, pour conférer au destinataire le droit d'agir et d'être attrait en justice sur un fondement contractuel. La responsabilité du destinataire ne sera pas plus étendue que si le contrat de transport avait donné lieu à l'émission d'un connaissement ou d'un document similaire formant titre.

4. Rights and Responsibilities

(i) The contract of carriage shall be subject to any International Convention or National Law which is, or if the contract of carriage had been covered by a bill of lading or similar document of title would have been, compulsorily applicable thereto. Such convention or law shall apply notwithstanding anything inconsistent therewith in the contract of carriage.

(ii) Subject always to subrule (i), the contract of carriage is governed by:

(a) these Rules;

(b) unless otherwise agreed by the parties, the carrier's standard terms and conditions for the trade, if any, including any terms and conditions relating to the non-sea part of the carriage;

(c) any other terms and conditions agreed by the parties.

(iii) In the event of any inconsistency between the terms and conditions mentioned under subrule (ii)(b) or (c) and these Rules, these Rules shall prevail.

5. Description of the Goods

(i) The shipper warrants the accuracy of the particulars furniriri
shed by him relating to the goods, and shall indemnify the carrier against any loss, damage or expense resulting from any inaccuracy.

(ii) In the absence of reservation by the carrier, any statement in a sea waybill or similar document as to the quantity or condition of the goods shall

(a) as between the carrier and the shipper be prima facie evidence of receipt of the goods as so stated;

(b) as between the carrier and the consignee be conclusive evidence of receipt of the goods as so stated, and proof to the contrary shall not be permitted, provided always that the consignee has acted in good faith.

4. Droits et Responsabilités

(i) Le contrat de transport est soumis à toute convention internationale ou à toute loi nationale qui sont, ou auraient été obligatoirement applicables, s'il avait fait l'objet d'un connaissement ou d'un document similaire formant titre. Les dites convention ou loi s'appliquent nonobstant toutes dispositions contraires contenues dans le contrat de transport.

(ii) Sous réserve, dans tous les cas, de l'application du paragraphe (i) ci-dessus, le contrat de transport est soumis :

(a) aux présentes règles;

(b) sauf conventions contraires entre les parties, aux clauses et conditions générales du transporteur s'il en existe pour le trafic considéré, y compris celles qui régissent la partie non maritime du transport;

(c) à toutes autres clauses et conditions convenues entre les parties.

(iii) En cas d'incompatibilité entre les clauses et conditions mentionnées ci-dessus au paragraphe (ii), alinéas (b) et (c) et les présentes règles, ces dernières prévaudraient.

5. Description des Marchandises

(i) Le chargeur est garant de l'exactitude des indications qu'il fournit concernant les marchandises, et indemnisera le transporteur de toute perte, dommages ou dépenses, qui résulteraient de leur inexactitude.

(ii) En l'absence de réserves du transporteur, toute mention figurant dans une lettre de transport maritime ou document similaire concernant la quantité et l'état des marchandises :

(a) dans les rapports du transporteur et du chargeur, vaudra présomption, sauf preuve contraire, de prise en charge conformément à ladite mention,

(b) dans les rapports du transporteur et le destinataire, fera foi sans preuve contraire possible, à la condition que le destinataire ait agi de bonne foi.

6. Right of Control

(i) Unless the shipper has exercised his option under subrule (ii) below, he shall be the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage. Unless prohibited by the applicable law, he shall be entitled to change the name of the consignee at any time up to the consignee claiming delivery of the goods after their arrival at destination, provided he gives the carrier reasonable notice in writing, or by some other means acceptable to the carrier, thereby undertaking to indemnify the carrier against any additional expense caused thereby.

(ii) The shipper shall have the option, to be exercised not later than the receipt of the goods by the carrier, to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the sea waybill or similar document, if any. Where the option has been exercised the consignee shall have such rights as are referred to in subrule (i) above and the shipper shall cease to have such rights.

7. Delivery

(i) The carrier shall deliver the goods to the consignee upon production of proper identification.

(ii) The carrier shall be under no liability for wrong delivery if he can prove that he has exercised reasonable care to ascertain that the party claiming to be the consignee is in fact that party.

8. Validity

In the event of anything contained in these Rules or any such provisions as are incorporated into the contract of carriage by virtue of rule 4, being inconsistent with the provisions of any International Convention or National Law compulsorily applicable to the contract of carriage, such Rules and provisions shall to that extent but no further be null and void.

6. Droit de disposition

(i) Sauf s'il a exercé l'option prévue au paragraphe (ii) ci-après, le chargeur a seul qualité pour donner au transporteur des instructions relatives au contrat de transport. A moins que la loi applicable ne s'y oppose, et à condition d'en avoir avisé dans des conditions raisonnables le transporteur par écrit ou par tout autre moyen acceptable pour ce dernier et de s'obliger en conséquence à indemniser le transporteur de tous suppléments de frais qui en résulteraient, le chargeur est en droit de changer l'identité du destinataire, et ce, à tout moment, jusqu'à ce que le destinataire demande la délivrance de la marchandise après son arrivée à destination.

(i) Le chargeur a la faculté, tant que la marchandise n'a pas été prise en charge par le transporteur, de céder son droit de disposition au destinataire. L'exercice de cette faculté doit être mentionné dans la lettre de transport maritime ou dans le document similaire, s'il en a été établi. Lorsqu'il a été fait usage de cette faculté, le destinataire acquiert tous les droits définis au paragraphe (i) ci-dessus, et le chargeur cesse d'en disposer.

7. Livraison

(i) Le transporteur délivre les marchandises au destinataire, sur justification de son identité.

(i) Le transporteur n'est pas responsable en cas d'erreur de livraison s'il peut prouver qu'il a exercé diligence raisonnable en vue de s'assurer que le réclamateur qui se prétend destinataire a bien cette identité.

8. Validité

Au cas où l'une quelconque des dispositions contenues dans les présentes règles, ou des clauses incorporées au contrat de transport en vertu de la règle 4, serait incompatible avec les dispositions d'une convention internationale ou d'une loi nationale obligatoirement applicable au contrat de transport, lesdites dispositions ou clauses ne seraient nulles et non avenues que dans cette seule mesure.

7

CMI RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING

REGLES DU CMI RELATIVES AUX CONNAISSEMENTS ELECTRONIQUES

CMI RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING

INTRODUCTION

In later years, the use of bills of lading has met several difficult problems following the need to possess and surrender one original to the carrier in order to obtain the goods at destination. Frequently, bills of lading would reach destination later than the ship and, in such cases, cargo is often nevertheless delivered to persons claiming their delivery without surrendering an original bill of lading but instead sometimes offering a bill of lading guarantee in order to protect the carrier against claims from the bill of lading holder if he should turn out to be another person than the person to whom the goods were delivered. This practice — or rather malpractice — really defeats the bill of lading system and has already, in some trades, discredited the bill of lading as an important document not only under contracts of carriage but also in contracts of sale.

Whenever it is not intended to sell the goods in transit while they are being carried the obvious solution would be to refrain from issuing a **negotiable** document of transport. Indeed, we are then restricted to the «tripartite» relationship shipper-carrier-consignee and it would suffice that the shipper as seller satisfies the consignee as buyer by irrevocably instructing the carrier to deliver the goods to the buyer-consignee. If so, the buyer would in a commercial contract of sale under most national Sale of Goods Acts and presumably also under the 1980 UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods Art. 58 (1) be required to pay for the goods when receiving the carrier's confirmation that he has received such irrevocable delivery instructions. For this reason, non-negotiable **sea waybills** containing such instructions and issued under the CMI Uniform Rules for Sea Waybills would be quite sufficient. Also, non-negotiable sea waybills could easily be replaced by messages sent between the interested parties by electronic means («EDI» for Electronic Data Interchange).

However, the situation is quite different with respect to commodities which are intended to be sold in transit, e.g. oil, grain and ore. It is here that the negotiable bill of lading still plays its important

REGLES DU CMI RELATIVES AUX CONNAISSEMENTS ELECTRONIQUES

INTRODUCTION

Ces dernières années, l'utilisation de connaissements a été confronté à quelques sérieux problèmes en raison du besoin de posséder et remettre un original au transporteur afin de prendre possession des marchandises parvenues à destination. Fréquemment, les connaissements arrivaient a destination après les navires et dans de tels cas, la cargaison s'est vue souvent livrée, malgré tout, à la personne demandant la livraison sans remettre le connaissement original, mais en remettant parfois, à la place, une garantie de connaissement destinés à protéger le transporteur contre des réclamations de la part du Détenteur du connaissement, au cas ou il s'agirait d'une autre personne que celle à laquelle les marchandises avaient été livrées. Cette pratique, ou plus exactement cette «erreur dans la pratique», va à l'encontre du système du connaissement et a déjà, dans certains trafics, porté le discrédit sur l'importance du connaissement, non seulement dans les contrats de transport, mais aussi dans les contrats de vente.

Lorsque la vente des marchandises en transit n'est pas prévue, une solution évidente serait d'éviter de délivrer des documents de transport **négociables.** De fait, nous sommes limités à la relation «tripartite» chargeur-transporteur-destinataire et il suffirait que le chargeur, en tant que vendeur, s'acquitte de son obligation envers le destinataire, en tant qu'acheteur, en donnant l'instruction irrévocable de livrer les marchandises à l'acheteur-destinataire. En ce cas, l'acheteur aurait l'obligation, selon les contrats de vente soumis à la plupart des Sale of Goods Acts, et vraisemblablement soumis à l'article 58(1) de la Convention des Nations Unies de 1980 sur la vente internationale de marchandises, de régler les marchandises dès réception de la confirmation par le transporteur de la réception des dites instructions irrévocables de livraison. Pour cette raison, **les lettres de transport maritimes** non négociables comportant de telles instructions et émises conformément au Règles uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritimes seraient suffisantes. De plus, des messages transmis entre les parties concernées par des moyens électroniques («EDI» Echange de données électroniques) pourraient facilement se substituer aux lettres de transport maritime non négociables.

Cependant, la situation est tout à fait différente en ce qui concerne les produits de base destinés à être vendus en transit, par exemple, le pétrole, les céréales, et le minerai. Dans ce

function to enable the trading partners to transfer title to goods by the transfer of the paper document. But it is then also particularly important to strictly adhere to the fundamental rule that the goods must not be delivered to anyone except to the person surrendering an original bill of lading in exchange for the goods. If this rule is not followed without exception the whole bill of lading system collapses. Thus, the present practice to deliver such goods as now referred to against bill of lading guarantees in fact defeats the fundamental function of the bill of lading as a vehicle to transfer title to the goods from one party to the other.

The first efforts to «salvage» the bill of lading system were made by INTERTANKO. The basic idea under that system was to deposit bills of lading with a depositary who would hold them for whom it may concern and receive notifications electronically or otherwise of any transfers made. Thus, the traditional rules relating to bills of lading could still be applied and the availability of the bill of lading at destination ensured. Chase Manhattan Bank first tried to launch the system but eventually decided to abandon the project. Within the CMI International Subcommittee the system was initially discussed under the name «Databank» but in view of the obvious difficulty to reach agreement on a depositary — particularly for all the relevant trades — the International Subcommittee decided to seek a solution **directly** based on notifications to the carrier. This, however, does not mean that the «depositary» system could not be further explored if and when the shipping market would be prepared to suggest workable principles for the practical operation of such a system.

The basic principle of the system chosen by the International Subcommittee and adopted by the CMI Assembly is fairly simple and entirely conforms with the corresponding principle behind the Uniform Rules for Sea Waybills, namely that the shipper would **irrevocably** instruct the carrier to hold the goods for the disposition of the named consignee who, on the basis of such instruction, would be entitled to receive the goods at destination. The only fundamental difference under the CMI Rules for Electronic Bills of Lading follows from the principle that **successive** transfers while the goods are in transit are permitted. Thus, the person appointed by the shipper as consignee by irrevocable instructions to the carrier, confirmed by him and accepted by the consignee, could in his turn by similar irrevocable instructions to the carrier request him to appoint a new consignee in his place. The «tool» to achieve such transfer is the so-called «Private Key» which is given by the carrier

domaine, le connaissement négociable joue encore un rôle important pour permettre aux partenaires du trafic de céder le titre de propriété par transfert du document papier. Mais il est important également, d'adhérer strictement à la règle fondamentale selon laquelle les marchandises ne doivent être livrées qu'à la personne qui remet un connaissement original en échange des marchandises. Si cette règle n'est pas suivie sans exception c'est l'ensemble du principe du connaissement qui s'effondre. Ainsi, la pratique actuelle qui consiste à livrer des marchandises comme celles susmentionnées contre une garantie de connaissement remet en cause la fonction fondamentale du connaissement comme moyen de cession d'un titre de propriété des marchandises entre les deux parties.

INTERTANKO a le premier tenté le « sauvetage » du principe du connaissement. L'idée de base qui soutenait ce système était de déposer les connaissements auprès d'un dépositaire qui les détiendrait pour la personne habilitée et recevrait les notifications de tout transfert effectué par des moyens électroniques ou d'une autre façon. Ainsi, les règles traditionnelles relatives au connaissement pourraient toujours être appliquées, et la disponibilité du connaissement à destination serait assuré. La Chase Manhattan Bank fut la première à essayer de lancer ce système, mais elle a fini par abandonner le projet. Ce système avait été discuté à l'origine sous le nom de « Databank » au sein de la commission internationale du CMI mais au vu des difficultés évidentes qu'il y avait à convenir d'un dépositaire, en particulier pour l'ensemble des trafics concernés, la commission internationale a décidé de chercher une solution **directement** fondée sur une notification au transporteur. Cela cependant ne veut pas dire que le système du « dépositaire » ne pourrait être approfondi dans la mesure où le marché maritime serait prêt à proposer des principes exploitables pour la mise en œuvre d'un tel système.

Le principe de base du système retenu par la commission internationale et adopté par l'Assemblée du CMI est assez simple et entièrement conforme aux principes qui régissent les Règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime. A savoir que le chargeur donnerait la consigne **irrévocable** au transporteur de tenir les marchandises à disposition du destinataire désigné qui, sur la base d'une telle consigne, serait autorisé à prendre livraison des marchandises arrivées à destination. La seule différence fondamentale par rapport aux règles du CMI relatives au connaissement électronique dérive du principe de l'autorisation de transferts **successifs** pendant que les marchandises sont en transit. Ainsi, la personne désignée par le chargeur comme destinataire, conformément aux instructions irrévocables du transporteur, confirmé par celui-ci et accepté par le destinataire, pourrait à son tour par des instructions irrévocables analogues transmises au transporteur lui

to the respective «Holder». Upon each transfer the «Private Key» held by the previous Holder is cancelled. Thus, the «Private Key» is unique to each Holder and puts him in the same position as if he had possession of the original(s) of the bill of lading.

Although the system now described could work without electronic communication between the interested parties, the system is tailor-made to enable the parties to communicate electronically and thus engage in modern «paperless trading». In this respect, the Rules have been based on the systems already developed and agreed upon by other international organizations (UN/EDIFACT and UNCID).

In order to make the CMI Rules for Electronic Bills of Lading fully compatible with the mandatory rules for carriage of goods by sea with respect to bills of lading, it is a requirement that the parties have agreed to apply them and thus entered into a «communication contract» in addition to the contract of carriage. Further, it is ensured in the Rules that the «Holder» of the «Private Key» is in the same position as he would have been if a bill of lading had been issued. Since, under the Hague-Visby Rules and corresponding national legislation, the shipper has the right to demand an original bill of lading, the Rules preserve such right by the possibility for the parties to opt out of the system, in which case the «Private Key» is cancelled and the procedure under the Rules is terminated.

As has been said, the bill of lading is required whenever the buyer intends to re-sell the goods in transit. This is why the customary trade terms CFR and CIF, according to the interpretation given in Incoterms and international custom of the trade, would require the seller to give the buyer a bill of lading. If he does not, he would not according to these trade terms have fulfilled his contract. This, in turn, explains why the carrier is mandatorily required to tender a bill of lading to the shipper.

The International Chamber of Commerce (ICC) has recently revised Incoterms in order to make them compatible with contemporary «paperless trading» and EDI procedures and the revision work has resulted in Incoterms 1990 (effective as of 1 July 1990). In Incoterms 1990 the absolute requirement that a bill of lading has to be given by the seller to the buyer according to CFR and CIF was modified. Incoterms 1990 contains a reminder that the parties may have agreed to dispense with the bill of lading and that any transport document — e.g. a sea waybill — may suffice as proof

demander de désigner un nouveau destinataire à sa place; «L'instrument» pour effectuer à un tel transfert est la «clé confidentielle» attribué par le transporteur au «Détenteur» concerné. A chaque transfert, la «clé confidentielle» détenue par le «Détenteur» précédent est annulée. Ainsi, la «clé confidentielle» attribuée à chaque «Détenteur» est unique et met celui-ci dans la même position que s'il détenait le connaissement original.

Bien que le système décrit à présent puisse fonctionner sans communications électroniques entre les parties concernées, il est fait sur mesure pour permettre aux parties de communiquer par des moyens électroniques et pour participer ainsi aux transactions modernes «sans document». A cet égard, les Règles sont basées sur les systèmes déjà développés et agréés par les autres organisations internationales (UN/EDIFACT et UNCID).

Afin de rendre les règles du CMI relatives au connaissement électronique totalement compatibles, avec les règles obligatoires relatives au transport de marchandises par mer portant sur le connaissement, il faut que les parties aient convenu d'appliquer les règles et ainsi de passer un «contrat de communication» en plus du contrat de transport. En outre, il est garanti par les Règles que le «Détenteur» de la clé confidentielle est dans la même position que si un connaissement avait été émis. Puisque, selon les règles de La Haye-Visby et les législations nationales correspondantes, le chargeur a le droit d'exiger un connaissement original, les règles préservent un tel droit en assurant aux parties la possibilité de sortir du système, auquel cas la clé confidentielle est annulée et il est mis fin à la procédure découlant des règles.

Comme cela a été dit précédemment, le connaissement est nécessaire dès que l'acheteur a l'intention de revendre les marchandises en transit. C'est pourquoi les termes usuels du commerce CFR et CIF, conformément à l'interprétation donnée par les Incoterms et par les usages du commerce international exigent que le vendeur remette un connaissement à l'acheteur. Dans le cas contraire, il n'aurait pas, selon lesdits termes commerciaux, respecté ses engagements contractuels. C'est la raison pour laquelle le transporteur, à son tour, a l'obligation impérative de remettre un connaissement au chargeur.

La Chambre de commerce internationale (CCI) a récemment revu les Incoterms afin de les rendre compatibles avec le «trafic sans document» contemporain et les procéures EDI, travail de révision qui a abouti aux Incoterms 1990 (en vigueur depuis le premier juillet 1990). Selon les Incoterms de 1990, l'obligation impérative pour le vendeur de remettre un connaissement à l'acheteur conformément aux termes CFR et CIF a été modifiée. Les Incoterms 1990 contiennent un rappel selon lequel les parties ont pu convenir de se passer du connaissement et que tout document

of delivery of the goods to the carrier and entitle the named consignee to claim the goods from the carrier at destination. But, failing such an agreement, the CFR- or CIF-buyer must be enabled «to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer (the negotiable bill of lading) or **by notification to the carrier**. By the underlined words Incoterms have already taken the development into account which resulted in the 1990 CMI Rules for Electronic Bills of Lading. Also, Incoterms 1990 generally provide that «where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document... may be replaced by an equivalent electronic interchange (EDI) message». Thus, the compatibility between the contract of sale and the contract of carriage is ensured even in the absence of a bill of lading. In this context it should be mentioned that the ICC Commission on Banking Techniques and Practice has initiated the work to develop Rules for «paperless documentary credits» and that the Commission follows the CMI initiative to develop Rules for Electronic Bills of Lading with great interest. The CMI work has also been mentioned in the important study of UNCITRAL on legal issues related to the formation of contracts by electronic means (A/CN. 9/333 18 May 1990) where it is recommended that «international organizations... consider modifying existing legal texts in line with the present Recommendation» (p. 4) and the CMI project is recognized as «a sectorial approach to EDI, with a view to their being applicable in a truly open environment» (p. 22).

EXPLANATORY NOTES ON THE RULES

General observations

As set forth in the first report of the President of the CMI International Subcommittee (Professor Jan Ramberg, Stockholm) the system envisaged would require the parties to agree

— **that** the carrier does not have to tender a bill of lading to the shipper;
— **that**, instead, the carrier in every respect promises to honour his obligation to the shipper/consignee as if a bill of lading had been issued (the mandatory rules of the applicable law relating to carriage of goods thus being preserved);

de transport — par exemple, une lettre de transport maritime — peut consituer une preuve suffisante de la livraison des marchandises au transporteur et permettre au destinataire désigné de réclamer les marchandises au transporteur dès leur arrivée à destination. Mais, en l'absence d'un tel accord, l'acheteur CFR ou CIF doit pouvoir «vendre les marchandises en transit, soit par transfert du document à un acheteur ultérieur (le connaissement négociable), soit par **notification au transporteur**». Les mots soulignés montrent que les Incoterms ont déjà pris en compte le développement résultant des règles du CMI de 1990 relatives aux connaissements électroniques. Bien que les Incoterms 1990 disposent, généralement, que «si le vendeur et l'acheteur conviennent d'utiliser les moyens de communication électroniques le document... peut être remplacé par son message d'échange électronique équivalent (EDI)». Ainsi, la compatibilité entre le contrat de vente et le contrat de transport est garantie même en l'absence d'un connaissement. Dans ce contexte, on doit rappeler que la commission CCI sur les techniques et pratiques bancaires est à l'origine des travaux permettant de développer les règles pour le «crédit documentaire sans document» et que la Commission porte un grand intérêt à l'initiative du CMI pour l'élaboration des règles relatives au connaissement électronique. Les travaux du CMI ont aussi été cités dans une étude importante de la CNUDCI sur les questions juridiques relatives à la formation de contrats par des moyens électroniques (A/CN.9/303 18 mai 1990) dans lesquels il est recommandé que «les organisations internationales envisagent la modification des textes de droit existant conformément à la présente recommandation» (page 4) et le projet CMI est reconnu comme «une approche sectorielle de l'EDI en vue de son application dans un environnement véritablement ouvert» (page 22).

NOTES EXPLICATIVES RELATIVES AUX REGLES

Observations générales

Comme l'expose le président de la commission internationale du CMI dans son premier rapport (Professeur Jan Ramberg, Stockholm), le système envisagé demanderait aux parties de convenir:

— **que** le transporteur ne soit pas tenu de remettre un connaissement au chargeur;
— **que**, en son lieu et place, le transporteur s'engage à respecter ses obligations envers le chargeur-destinataire, en tout points, comme si un connaissement avait été émis, les règles obligatoires du droit applicable relatives au transport de marchandises étant ainsi préservées;

— **that** the carrier, upon the receipt of the goods for carriage, undertakes to record such information with respect to the goods which would have been included in a bill of lading, if issued;

— **that** such information, whenever required, should be made available in the agreed form (paper document or EDI-message) to the party entitled to give instructions to or claim the goods from the carrier;

— **that** the carrier, upon the receipt of the goods for carriage, must give a secret code to the shipper and undertake only to accept instructions with respect to the goods authorized by reference to the secret code;

— **that** the carrier undertakes to destroy the first secret code and to make available new secret codes to subsequent transferees;

— **that**, at destination, the carrier will deliver the cargo only to a party disclosing the secret code then valid;

— **that** the carrier is entitled to accept instructions from and deliver the cargo to a party referring to the secret code;

— **and that** the carrier assumes liability for any financial loss incurred by a shipper, transferor or transferee resulting from a breach of any of his afore-mentioned obligations and according to the same rules which would have applied if a bill of lading had been issued and unauthorized instructions had been followed or cargo delivered to the wrong party.

The CMI Rules for Electronic Bills of Lading are based on the above-mentioned principles. Further, they specifically address the practical implementation of the system observing the need to follow internationally accepted standards (structured data for computer-to-computer communication) and codes of conduct for electronic communication.

The principle to avoid any conflict or «over lap» with the applicable law provisions relating to the contract of carriage has been strictly followed. Thus, in Rule 4 relating to the form and content of the receipt message, the information required with respect to the goods is not specifically mentioned but instead indirectly referred to as the same information «as would be required if a paper bill of lading were issued». In other words, the normal practice in the relevant trade should be observed. Further, in Rule 7 relating to the «right of control and transfer», only what is required

— **que** le transporteur, dès réception des marchandises en vue de leur transport, s'engage à enregistrer les informations relatives aux marchandises qui auraient été consigées sur un connaissement, si celui-ci avait été émis;

— **que**, à la demande de la partie autorisée à donner des instructions ou à réclamer les marchandises au transporteur, de telles informations soient mises à sa disposition sous la forme convenue document papier ou message EDI;

— **que** le transporteur, à réception des marchandises en vue de leur transport, soit tenu d'attribuer un code confidentiel au chargeur et s'engage à n'accepter que les instructions autorisées par référence au code confidentiel en ce qui concerne les marchandises;

— **que** le chargeur s'engage à détruire le premier code confidentiel et à mettre à disposition des nouveaux codes confidentiels aux cessionnaires ultérieurs;

— **que**, arrivé à destination, le transporteur ne livre la cargaison qu'à la partie lui communiquant les codes confidentiels valables à cette date;

— **que** le transporteur ait le droit d'accepter des instructions et de livrer la cargaison à une partie qui ferait référence au code confidentiel;

— et **que** le transporteur supporte la responsabilité de toute perte financière encourrue par le chargeur, cédant ou cessionnaire, pour toute violation des obligations précitées et ceci conformément aux règles qui auraient été appliquées en cas d'émission d'un connaissement, d'exécution d'instructions non autorisées ou d'une erreur relative à la partie concernée lors de la livraison de la cargaison.

Les règles du CMI relatives aux connaissements électroniques sont basées sur les principes susmentionnés, en outre, elles se réfèrent spécifiquement à la mise en œuvre pratique du système en tenant compte du besoin de se conformer aux normes acceptées internationalement (données structurées pour une communication ordinateur-à-ordinateur) et aux codes de conduite relatifs à la communication électronique.

Le principe consistant à éviter tout conflit ou tout «inférence» avec le droit applicable ou les dispositions relatives aux contrats de transport a été strictement suivi. Ainsi dans la règle 4 relative à la forme et au contenu du message de réception, les informations demandées en ce qui concerne les marchandises ne sont pas mentionnées expressément, mais il est fait indirectement référence aux informations qui seraient demandées «en cas d'émission d'un connaissement». En d'autres termes, la pratique normale du trafic concerné doit être observée. En outre, dans la règle 7 relative au

for the system to work has been dealt with and reference is again made to the position which the «Holder» would have had «if he were the holder of a paper bill of lading». And, in Rule 10 dealing with the option to receive a paper document, that document should be the same as the document which the «Holder» would have received if he had been identical with the shipper and requested the document when he delivered the goods to the carrier. Thus, any successive transfers which might have taken place if the document is called for «to the order of the Holder» would not appear from the document. Instead, only the «Holder» would be mentioned as if he were the first «Holder».

Rule 1

Here it is simply made clear that the Rules have no effect by their mere existence and that a «communication contract» is required for their application.

Rule 2

In this Rule only such definitions as are necessary for the operation of the system have been adopted. Again, the principle of «no infringement» with the definitions contained in various international conventions has been adhered to. Thus, there are no definitions of «carrier», «shipper» or «consignee». Instead, the interest is focused on the «Holder» and his «Private Key» which purports to make him equal with the traditional bill of lading holder. The «Private Key» could be of any type provided «the authenticity and integrity of a transmission» is secured.

«Contract of carriage» is defined merely to explain that the Rules should not be used for transports which do not at all relate to **maritime** transport, since then there is no more any need to «imitate» the ocean bill of lading. However, a multimodal transport including a sea leg would fall within the definition of «contract of carriage».

The rest of the definitions need no explanation except, perhaps, the definition of «Confirmation». The International Subcommittee discussed a definition of «Acknowledgement» in addition to the definition of «Confirmation», where the former would only relate to the form and the latter to the substance of the transmission. But this distinction, it was thought, would not be readily understood by the parties. It should be observed, however, that the confirmation, while it refers to the transmission as such («appears to be complete

droit de disposition et de transfert, n'a été traité que ce qui est indispensable à la bonne marche du système et de nouveau, il est fait référence à la disposition que le «Détenteur» aurait «s'il était détenteur d'un connaissement matérialisé par un écrit». Et, selon la règle 10 portant sur l'option relative à la remise d'un document écrit, ce document doit être analogue à celui que le «Détenteur» aurait reçu s'il avait été le chargeur et avait demandé les documents dès livraison des marchandises au transporteur. Ainsi, si on fait appel à un document «à l'ordre du détenteur» aucun des transferts successifs ayant pu intervenir n'apparaîtra sur le document. A la place, seul le détenteur sera mentionné comme s'il était le premier détenteur.

Règle 1

Il est simplement précisé que les règles ne sont pas effectives par leur simple existence, mais qu'un «contrat de communication» est nécessaire pour leur application.

Règle 2

Seules les définitions nécessaires au fonctionnement du système ont été adoptées pour cette règle. De nouveau, le principe de «non interférence» avec les défintions contenues dans les différentes conventions internationales a été respecté. Ainsi il n'y a pas de définition du «transporteur», du «chargeur», ni du «destinataire». En revanche, l'attention est centrée sur le «Détenteur» et sur sa «clé confidentielle» qui visent à lui donner les mêmes prérogatives qu'un détenteur d'un connaissement traditionnel. Le code confidentiel peut revêtir des formes différentes à condition que «l'authenticité et l'intégrité d'une transmission» soient assurées.

Le «contrat de transport» est uniquement défini pour préciser que les Règles ne devraient pas être utilisées pour des transports sans rapport avec le transport **maritime** puisqu'il n'est nullement besoin d'imiter le connaissement maritime. Cependant, un transport multimodal comprenant une étape maritime rentrera dans la définition du contrat de transport.

Les autres définitions n'ont pas besoin d'être explicitées, si ce n'est, peut-être, la définition de la «confirmation». La commission internationale a examiné une définition de l'«acceptation» en plus de la définition de la confirmation, selon laquelle, la première ne ferait référence qu'à la forme, tandis que la seconde ferait référence au contenu de la transmission. Mais on a estimé que cette distinction ne serait pas comprise immédiatement par les parties. Il faut noter, cependant, que la confirmation alors qu'elle se réfère

and correct»), is «without prejudice to any subsequent consideration or action that the content may warrant».

Rule 3

This Rule deals with the basic features of electronic communication. Reference is made to «the relevant UN/EDIFACT standards» and UNCID (for Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Date by Teletransmission). Although it is highly desirable that any proliferation of different standards of conduct is avoided, the parties must be given the possibility to agree on other methods of such date interchange. But, in such cases, Rules 3 b requires such other method to be «acceptable to all of the users».

Rule 3 d, which requires a confirmation before the recipient of a Transmission is entitled to act upon it, is important in several respects. First, it serves to avoid misunderstandings between the parties. Second, it reduces the risk of unauthorized transmissions.

Rule 3 e and f both intend to preserve trade secrets. In particular, Rule 3 f ensures that any transfer of rights should be kept secret to «outsiders». Thus, if successive transfers have taken place, the carrier should not disclose the identity of previous «Holders» of a «Private Key». And if, according to Rule 10, a subsequent «Holder» would opt out of the electronic procedures, the bill of lading issued would not disclose the transfers which might have taken place. The bill of lading would either be issued «to bearer» or to the order of the **last** «Holder».

Rule 4

The «receipt message» is intended to correspond to the «receipt function» of the bill of lading. As has been said, the precise contents of the «receipt message» should be the same as would have been inserted if a bill of lading had been issued. The message should also according to Rule 4 (v) contain the «Private Key».

By the stipulation of Rule 4 **in fine** that the shipper does not become the «Holder» until he has **confirmed** the receipt message to the carrier, the prospective «Holder» is given the opportunity to check the message and, further, his agreement to apply the Rules is recorded.

Rule 4 c enables the «receipt message» to be supplemented by a shipped onboard notation in the same way as a received for

à la transmission en tant que telle («qui paraît complète et exacte») est comprise «sous réserve d'examen ultérieur ou de toute action que le contenu peut justifier».

Règle 3

Cette règle porte sur les caractéristiques fondamentales de la communication électronique. Il est fait appel «aux références en usage dans le UN/EDIFACT» et à l'UNCID «pour les règles de conduite uniformes relatives à l'échange de données commerciales par télétransmission — Règles UNCID 1987». Bien qu'il soit souhaitable d'éviter toute prolifération de normes et d'usages divergents, il faut laisser aux parties la possibilité de convenir d'autres méthodes pour effectuer un tel échange de données, mais, dans ce cas, la règle 3 (b) demande qu'une telle méthode soit «acceptable par tous les utilisateurs».

La règle 3 (d) qui demande une confirmation avant que le réceptionnaire d'une transmission ait le droit d'agir est importante à plusieurs égards. En premier lieu, elle sert à éviter tout malentendu entre les parties. En second lieu, elle réduit le risque de transmissions non autorisées.

Les règles 3 (e) et 3 (f) visent à préserver le caractère confidentiel du trafic. En particulier, la règle 3 (f) garantit qu'aucune cession des droits ne soit révélés à des «tiers». Ainsi, si des transferts successifs ont lieu, le transporteur ne doit pas révéler l'identité des «porteurs précédents» d'une «clé confidentielle». Et si, conformément à la règle 10, un détenteur ultérieur renonçait à la procédure électronique, le connaissement émis ne révélerait pas les transferts qui auraient pu avoir eu lieu. Le connaissement serait émis soit «au détenteur» soit à l'ordre du **dernier** «Détenteur».

Règle 4

«Le message de réception» est censé correspondre à la fonction d'accusé de réception du connaissement. Comme cela a déjà été mentionné, le contenu précis de ce «message de réception» devrait être le même que celui qui aurait été consigé dans un connaissement s'il avait été émis. Conformément à la règle 4 (v), le message devra aussi contenir la clé confidentielle.

Conformément aux stipulations de la règle 4 **in fine** selon lesquelles le chargeur ne devient pas le détenteur avant d'avoir **confirmé** le message de réception au transporteur, le détenteur pressenti a la possibilité de vérifier le message de réception et de plus, son accord pour l'application des règles est enregistré.

La règle 4(c) permet que «le message de réception» soit complété par une notation à bord de la même façon qu'un connais-

shipment bill of lading could be changed to an onboard bill of lading. And, in Rule 4 d, it is stated that the receipt message «should have the same force and effect as if the receipt message were contained in a paper bill of lading».

Rule 5

As has been said, every effort has been made to avoid any conflict between the Rules for Electronic Bills of Lading and the terms and conditions of the contract of carriage. But if, nevertheless, there is such a conflict, Rule 5 c declares that the particular agreement to apply the Rules would prevail.

Electronic procedures replacing documents whould make it impossible, or at least impracticable, to transmit the carrier's terms and conditions **in toto**. Therefore, Rule 5 a stipulates that a mere reference to them suffices to make them a part of the contract of carriage. But, according to Rule 5 b, they «must be readily available to parties». Even if, under the applicable law, more than a mere reference is required to make general rules and conditions effective as contractual stipulations, the parties have by their agreement to apply the Rules for Elecronic Bills of Lading contracted out of such more stringent requirements. Whether this will be accepted in practice depends on the applicable law.

Rule 6

In order to ensure the application of the Hague and Hague-Visby Rules, it is explicitly stated in this Rule that the parties by their agreement to apply the Rules for Electronic Bills of Lading have also agreed to the application of such provisions which would have been compulsority applicable if a paper bill of lading had been issued.

Rule 7

Rule 7 a sets forth such rights of the «Holder» which relate to the «transferability» function of the bill of lading, viz. the rights

— to claim **delivery** of the goods;
— to **transfer** the «Right of Control and Transfer» to another party and
— to give such **instructions** to the carrier as are in accordance with the contract of carriage.

Rule 7 b deals with the «mechanism» of the transmission which must be observed in order to obtain a valid transfer of the

sement pour l'expédition pouvait être transformé en connaissement à bord. Et dans la règle 4 (d) il est stipulé que le message de réception «aura les mêmes forces et effets qu'un reçu établi sous forme d'un connaissement».

Règle 5

Comme cela a déjà été mentionné, tout a été mis en œuvre pour éviter un conflit entre les règles relatives aux connaissements électroniques et les termes et conditions du contrat de transport. Si, néanmoins, un tel conflit survenait, la règle 5 (c) dispose que l'accord particulier pour l'application des présentes règles prévaudrait.

Les procédures électroniques remplaçant les documents rendent impossible, ou du moins impraticable, la transmission des termes et conditions au transporteur **in toto**. En conséquence, la règle 5 (a) stipule qu'une simple référence à ceux-ci suffit à les incorporer au contrat de transport. Mais, conformément à la règle 5 (b), «ils doivent être mis à la disposition des parties». Même si, selon le droit applicable, une simple référence ne suffit pas à rendre les règles et conditions générales effectives en tant que stipulations contractuelles, les parties, en convenant d'appliquer les Règles relatives aux connaissements électroniques, ne sont pas soumises à des dispositions si restrictives. Le fait de savoir si une telle possibilité sera acceptée en pratique dépendra du droit applicable.

Règle 6

Afin d'assurer l'application des règles de La Haye et des règles de La Haye-Visby, il est expressément précisé par ces Règles que les parties en convenant d'appliquer les règles relatives aux connaissements électroniques, ont aussi convenu d'appliquer les dispositions qui auraient été d'application impérative en cas d'émission d'un connaissement.

Règle 7

La règle 7 expose les droits du «Détenteur» relatifs à la fonction de «cessibilité» du connaissement, à savoir les droits pour:

— réclamer la **livraison** des marchandises;
— **transférer** le «droit de disposition et de transfert» à une autre partie et
— donner des **instructions** au transporteur conformément au contrat de transport.

La règle 7 (b) porte sur le «mécanisme» de la transmission qui doit être observé afin d'obtenir une cession valable du «droit de

«Right of Control and Transfer». This «mechanism» follows five stages, viz.

— **notification** of the current «Holder's» intention to transfer;
— the carrier's **confirmation** of such notification;
— the carrier's **transmission of the contents of the receipt message** (except the «Private Key») to the proposed new «Holder»;
— the latter's **acceptance** and
— the carrier's **cancellation** of the current «Private Key» and **issuance** of a new one to the new «Holder».

Rule 7 c deals with the case where the proposed new «Holder» does not accept the transfer. If so, the transfer does not take place, the current «Holder» is notified and the current «Private Key» retains its validity.

It follows from Rule 7 d that the parties have agreed that the transfer now described «shall have the same effect as the transfer of such rights under a paper bill of lading». But it will depend upon the applicable law to what extent their agreement is given effect not only between themselves but also in relation to third parties. In this respect, the problem of the consignee's right to claim the goods from the carrier, or compensation in case they have been lost or damaged, arises. Particularly under English law the combined effect of the doctrine of privity and the doctrine of consideration could make an agreement merely between the shipper and the carrier ineffective in relation to the consignee pending the revision of the 1855 Bill of Lading Act. The CMI Uniform Rules for Sea Waybills, in Rule 3, seek to remedy this problem by declaring that the shipper «on entering into the contract of carriage does so not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the consignee». There is no corresponding arrangement in the Rules for Electronic Bills of Lading, since it is expected that the «electronic bill of lading» in this particular respect may be accepted in the same manner as a paper bill of lading. In any event, if difficulties should arise the electronic procedures could be terminated and a paper bill of lading issued according to Rule 10.

Rule 8

It should be observed that only one person at a time may possess the «Private Key» and that it «is unique to each successive Holder». No transfer could be achieved by the Holder without observing the «transfer mechanism» according to rule 7 b where each transfer requires a communication with the carrier and the

disposition et de transfert». Ce mécanisme comporte cinq étapes, à savoir:

— **notification** de l'intention de cession du présent «Détenteur»;
— **confirmation** par le transporteur d'une telle notification;
— **transmission du contenu du message de réception** du transporteur (à l'exception «de la clé confidentielle») au nouveau détenteur présenti;
— **acceptation** de ce dernier et
— **annulation** de la clé confidentielle par le détenteur et **émission** d'une nouvelle clé au nouveau détenteur.

La règle 7 (c) porte sur les cas où le nouveau détenteur pressenti n'accepte pas la cession. Dans un tel cas, la cession n'a pas lieu, le cédant est informé et la clé confidentielle reste valide.

Il découle de la règle 7 (d) que les parties ont convenu que la cession décrite par le présent alinéa aura les mêmes effets qu'une cession des dits droits par un connaissement matérialisé par un écrit. Mais, selon le droit applicable, l'effet de cet accord n'interviendra pas seulement entre les parties mais par rapport à des tiers. A cet égard, se pose le problème du droit du destinataire à réclamer les marchandises au transporteur ou une indemnisation en cas de perte ou dommage. En particulier, en droit anglais, l'effet combiné de la théorie du lien contractuel et de la théorie de la contrepartie pourrait rendre un accord entre le chargeur et le transporteur uniquement sans effet à l'égard du destinataire, dans l'attente d'une révision du *Bill of Lading Act 1855*. Les règles uniformes du CMI relatives aux lettres de transport maritime, dans la règle 3, visent à remédier à ce problème en déclarant que le chargeur «conclut le contrat de transport non seulement pour son propre compte mais aussi comme mandataire et pour le compte du destinataire». Il n'y a aucune disposition correspondante dans les règles relatives aux connaissements électroniques puisque, il est attendu que le «connaissement électronique» soit accepté, à cet égard, d'une façon analogue à celle d'un connaissement matérialisé par document écrit. En tout état de cause, en cas de difficulté, il pourrait être mis fin aux procédures électroniques et le connaissement par document écrit serait émis conformément à la règle 10.

Règle 8

Il faut observer qu'une seule personne à la fois possède la «clé confidentielle» et qu'«elle est unique pour chaque détenteur successif». Aucun transfert ne pourrait être effectué par le détenteur sans respecter le «mécanisme du transfert» conformément à la règle 7 (b) selon laquelle chaque transfert demande une communi-

issuance of a new «Private Key». This will reduce the risk of fraud and unauthorized transactions. Nevertheless, the «Holder» should, of course, keep the «Private Key» secret in order to prevent unauthorized persons from using it. The carrier, according to Rule 8 b, will be obliged to send its confirmation to the «last Holder to whom it issued the Private Key» and when «such Holder secures the Transmission containing such electronic message by the use of the Private Key».

In Rule 8 c it is declared that the «Private Key» should be distinguished from any means to identify the contract of carriage or the parties (such as security passwords used to get access to the computer network).

Rule 9

This Rule explains the procedure for the delivery of the goods to the person entitled to receive them. First, notification should be given with respect to the place and time of the intended delivery. This follows ordinary «bill of lading practice» where such notice is given to the person usually named under «Notify address». Under the electronic procedure notice is given to the last «Holder» who is then called upon to nominate the consignee — if other than himself — and to give adequate delivery instructions. But this must be verified by the «Private Key». If, for some reason or another, no nomination is forthcoming the last «Holder» is deemed to be the consignee. The delivery of the goods automatically cancels the «Private Key» in the same manner as delivery in return for one original bill of lading would make any other original void and without legal effect.

Rule 9 c stipulates that the carrier is not liable for misdelivery «if it can prove that it exercised reasonable care to ascertain that the party who claimed to be the consignee was in fact that party». Under no circumstances can it be accepted that delivery instructions are followed unless they have been verified by the «Private Key» as stipulated in Rule 9 a. But the carrier may avoid liability if he exercises reasonable care to identify the person to whom he is duly instructed to deliver the goods.

cation avec le transporteur et l'émission d'une nouvelle «clé confidentielle» afin de réduire le risque de fraude et de transactions non autorisées. Néanmoins, le «Détenteur» devra bien entendu s'assurer du secret de la clé confidentielle afin d'éviter qu'elle ne soit utilisée par des personnes non habilitées. Le transporteur, conformément à la règle 8 (b), aura l'obligation d'envoyer sa confirmation au «dernier détenteur pour lequel il émet sa clé confidentielle» et lorsque «ledit Détenteur assure la Transmission contenant le message électronique par l'utilisation de la clé confidentielle».

La règle 8 (c) dispose que la «clé confidentielle» doit être distinguée des autres moyens pour identifier le contrat de transport ou les parties (tel que les mots de passe ou codes utilisés pour accéder au réseau informatique).

Règle 9

Cette règle détaille la procédure de livraison des marchandises à la personne habilitée à les recevoir. En premier lieu, une notification doit être faite en ce qui concerne le lieu et la date de la livraison prévue. Cette procédure suit la pratique normale des connaissements quand une telle signification est faite à la personne normalement désignée sous la rubrique «adresse de notification». Selon la procédure électronique, le dernier «Détenteur» est avisé, celui-ci est alors appelé à désigner le destinataire — s'il s'agit d'une autre personne — et à donner les consignes de livraisons adéquates. Cependant, cette procédure doit être controlée au moyen de la «clé confidentielle». Si pour une raison quelconque, aucune désignation ne survient, le dernier «Détenteur» est considéré comme le destinataire. La livraison des marchandises annule automatiquement la «clé confidentielle» de la même façon qu'une livraison en échange d'un connaissement original rendrait tout autre original nul et sans effet.

La règle 9 (c) dispose que le transporteur n'est pas responsable en cas d'erreur de livraison «s'il peut prouver qu'il a exercé toute diligence raisonnable en vue de s'assurer que le réclamateur qui se prétend le destinataire ou le mandataire de celui-ci a bien cette qualité». En aucun cas, il ne peut être accepté que les instructions de livraisons soient suivies à moins qu'«elles n'aient été vérifiées par la «clé confidentielle» conformément aux dispositions de la règle 9 (a). Mais le transporteur peut éviter d'engager sa responsabilité s'il exerce une diligence raisonnable pour identifier la personne pour laquelle il a dûment reçu les instructions de livraison des marchandises.

Rule 10

Under Rule 10 a and b both the «Holder» and the carrier could opt out of the electronic procedure. The paper bill of lading should, if possible, be made available as determined by the Holder. Any delay resulting from the Holder's exercise of the option must be borne by him. The carrier, according to Rule 10 b, may only opt out if it does not result «in undue delay or disrupts the delivery of the goods».

According to Rule 10 c, the paper bill of lading issued under Rule 10 a or b should, in principle, be the same as would have been issued if a paper bill of lading had been requested when the goods were handed over to the carrier. Thus, the paper bill of lading would **not** reflect anything which might have happened subsequently, except a statement that the bill of lading had been issued «upon termination of the procedures for EDI under the CMI Rules for Electronic Bills of Lading» and that, if a bill of lading to the order of the Holder is requested, the «Holder» exercising the option would be inserted in the bill of lading rather than any previous «Holder».

According to Rule 10 d, the issuance of a paper bill of lading would cancel the «Private Key» and terminate the EDI procedures. However, any rights or obligations which may have accrued at such time are preserved.

Rule 10 e serves to clarify that print-out of the receipt message (except for the «Private Key») marked as «non-negotiable copy» may be demanded by the «Holder» and that such print-out shall **not** cancel the «Private Key» or terminate the EDI procedures.

Rule 11

In order to solve the problems which may arise where it is required that a contractual stipulation or a transaction be evidenced «in writing», Rule 11 stipulates that an electronic recording or a print-out from such recording would suffice. By their agreement to apply the CMI Rules for Electronic Bills of Lading the parties have

Règle 10

Selon la règle 10 (a) et (b) le Détenteur et le transporteur peuvent, tous deux, renoncer à la procédure électronique. Le connaissement matérialisé par écrit devrait, si possible, être mis à disposition, selon les modalités fixées par le Détenteur. Tout retard résultant de l'exercice par le Détenteur de son droit d'option, doit lui être imputé. Le transporteur conformément à la règle 10 (b), peut renoncer à la procédure électronique «sauf si l'exercice de cette option retarde ou perturbe à l'excès la livraison des marchandises».

Conformément à la règle 10 (c), le connaissement matérialisé par écrit émis selon la règle 10 (a) ou 10 (b) devrait être, en principe, analogue au connaissement matérialisé par écrit qui aurait été émis si un connaissement avait été demandé par le transporteur au moment de la réception des marchandises. Ainsi, un connaissement de ce type ne contiendrait pas d'éléments importants exceptée la déclaration que le connaissement a été émis «à l'expiration des procédures EDI relatives aux règles CMI pour le connaissement électronique» et que, si un connaissement à l'ordre du détenteur est exigé, ce sera le «Détenteur» exerçant son droit d'option qui sera consigné sur le connaissement plutôt qu'un «Détenteur» précédent.

Conformément à la règle 10, l'émission d'un connaissement annule la «clé confidentielle» et met fin aux procédures EDI. Cependant, tout droit formé à cette date est préservé.

La règle 10 (e) précise que toute impression à partir de l'ordinateur des messages de réception (à l'exception de la clé confidentielle) désignée comme copie «non négociable» peut être exigée par le détenteur et qu'une telle impression n'annulera pas la «clé confidentielle», ni ne mettra fin aux procédures EDI.

Règle 11

Afin de résoudre les problèmes qui peuvent être soulevés lorsqu'il faut fournir un mode de preuve par écrit d'une stipulation ou transaction contractuelle. La règle 11 stipule que les enregistrements électroniques ou les impressions à partir de l'ordinateur seront suffisants. Les parties en convenant d'appliquer les règles

also agreed «not to raise the defence that this contract is not in writing». However, the applicable law will decide if, and to what extent, such agreement is given the legal effect to fulfil any «in writing»-requirement.

Stockholm, August 1990.

Jan RAMBERG

President of the
CMI International Subcommittee

CMI relatives aux connaissements électroniques conviennent également « de ne pas opposer que ce contrat n'est pas matérialisé par écrit ». Cependant, le droit applicable déterminera dans quelle mesure un accord de ce genre correspond, en droit, aux exigences d'un écrit.

Stockholm, août 1990.

Jan RAMBERG

Président de la
Commission internationale du CMI

CMI RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING

1. Scope of Application

These rules shall apply whenever the parties so agree.

2. Définitions

a. « Contract of Carriage » means any agreement to carry goods wholly or partly by sea.

b. « EDI » means Electronic Data Interchange, i.e. the interchange of trade data effected by teletransmission.

c. « UN/EDIFACT » means the United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport.

d. « Transmission » means one or more messages electronically sent together as one unit of dispatch which includes heading and terminating data.

e. « Confirmation » means a Transmission which advises that the content of a Transmission appears to be complete and correct, without prejudice to any subsequent consideration or action that the content may warrant.

f. « Private Key » means any technically appropriate form, such as a combination of numbers and/or letters, which the parties may agree for securing the authenticity and integrity of a Transmission.

g. « Holder » means the party who is entitled to the rights described in Article 7 (a) by virtue of its possession of a valid Private Key.

h. « Electronic Monitoring System » means the device by which a computer system can be examined for the transactions that it recorded, such as a Trade Data Log or an Audit Trail.

i. « Electronic Storage » means any temporary, intermediate or permanent storage of electronic data including the primary and the back-up storage of such data.

REGLES DU CMI RELATIVES AUX CONNAISSEMENTS ELECTRONIQUES

1. Champ d'application

Les présentes Règles sont applicables toutes les fois que les parties en conviennent.

2. Définitions

a. « Contrat de Transport » désigne tout contrat relatif à un transport de marchandises qui doit être exécuté totalement ou partiellement par mer.

b. « EDI » signifie échange électronique de données, c'est-à-dire l'échange de données commerciales effectué par voie électronique.

c. « UN/EDIFACT » désigne les Règles des Nations Unies relatives à l'échange électronique de données pour l'administration, le commerce et le transport.

d. « Transmission » signifie un ou plusieurs message(s) transmis ensemble électroniquement en un envoi incluant les données d'entrée et de fin de message.

e. « Confirmation » signifie une transmission par laquelle il est indiqué que le contenu d'une transmission paraît exact, sous réserve d'examen ultérieur ou de toute action que le contenu peut justifier.

f. « Clé Confidentielle » désigne tout moyen technique approprié, tel qu'une combinaison de chiffres et/ou de lettres, susceptible d'être convenue entre les parties pour garantir l'authenticité et l'intégrité d'une transmission.

g. « Porteur » désigne la partie titulaire des droits décrits à la Règle 7-a en raison de sa possession d'une Clé Confidentielle en cours de validité.

h. « Système de Contrôle Electronique » signifie le dispositif par lequel un système informatique peut être consulté pour les messages qui s'y trouvent en mémoire, tel qu'une consignation d'informations commerciales ou la trace d'une vérification.

i. « Stockage Electronique » signifie tout stockage temporaire, intermédiaire ou permanent de données électroniques, incluant le stockage initial de données et la sauvegarde dudit stockage des mêmes données.

3. Rules of procedure

a. When not in conflict with these Rules, the Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, 1987 (UNCID) shall govern the conduct between the parties.

b. The EDI under these Rules should conform with the relevant UN/EDIFACT standards. However, the parties may use any other method of trade data interchange acceptable to all of the users.

c. Unless ontherwise agreed, the document format for the Contract of Carriage shall conform to the UN Layout Key or compatible national standard for bills of lading.

d. Unless otherwise agreed, a recipient of a Transmission is not authorised to act on a Transmission unless he has sent a Confirmation.

e. In the event of a dispute arising between the parties as to the data actually transmitted, an Electronic Monitoring System may be used to verify the data received. Data concerning other transactions not related to the data in dispute are to be considered as trade secrets and thus not available for examination. If such data are unavoidably revealed as part of the examination of the Electronic Monitoring System, they must be treated as confidential and not released to any outside party or used for any other purpose.

f. Any transfer of rights to the goods shall be considered to be private information, and shall not be released to any outside party not connected to the transport or clearance of the goods.

4. Form and content of the receipt message

a. The carrier, upon receiving the goods from the shipper, shall give notice of the receipt of the goods to the shipper by a message at the electronic address specified by the shipper.

b. This receipt message shall include:

(i) the name of the shipper;

(ii) the description of the goods, with any representations and reservations, in the same tenor as would be required if a paper bill of lading were issued;

3. Règle de procédure

a. Quand elles ne sont pas contraires aux présentes Règles, les Règles UNCID 1987 s'appliquent aux relations entre les parties.

b. L'EDI relatif aux présentes Règles doit être conforme aux normes en usage dans le UN/EDIFACT. Cependant, les parties peuvent utiliser toute autre méthode d'échange de données commerciales acceptable par tous les utilisateurs.

c. Sauf convention contraire, le document type utilisé pour le Contrat de Transport est conforme à la «UN Layout Key» ou est compatible avec les normes nationales fixées pour le connaissement.

d. Sauf convention contraire, une partie ayant reçu une transmission n'est pas autorisée à donner suite à une transmission tant qu'elle n'aura pas envoyé une confirmation.

e. En cas de désaccord entre les parties au sujet des données effectivement transmises, un Système de Contrôle Electronique peut utilisé à l'effet de vérifier les données reçues. Les données relatives aux autres messages ne concernant pas les données litigieuses doivent être traitées comme étant confidentielles et donc non sujettes à contrôle. Si ces données doivent inévitablement faire partie des éléments de contrôle de l'examen du Système de Contrôle Electronique, elle doivent alors demeurer confidentielles et n'être ni communiquées à un tiers ni utilisées pour un autre motif.

f. Un transfert de droits relatifs à des marchandises doit être traité comme une information confidentielle et ne doit pas être révélé à un tiers n'étant pas concerné par le transport ou le dédouanement des marchandises.

4. Forme et contenu du message de réception

a. Le transporteur, dès réception des marchandises remises par le chargeur, accuse réception des marchandises auprès dudit chargeur au moyen d'un message électronique transmis à l'adresse communiquée à cet effet par le chargeur.

b. Ce message de réception comprend:

(i) le nom du chargeur;

(ii) la description des marchandises, toutes mentions et observations utiles et les éventuelles réserves, selon la teneur qui serait requise si un connaissement avait été émis;

(iii) the date and place of the receipt of the goods;
(iv) a reference to the carrier's terms and conditions of carriage; and
(v) the Private Key to be used in subsequent Transmissions.

The shipper must confirm this receipt message to the carrier, upon which Confirmation the shipper shall be the Holder.

c. Upon demand of the Holder, the receipt message shall be updated with the date and place of shipment as soon as the goods have been loaded on board.
d. The information contained in (ii), (iii) and (iv) of paragraph (b) above including the date and place of shipment if updated in accordance with paragraph (c) of this Rule, shall have the same force and effect as if the receipt message were contained in a paper bill of lading.

5. Terms and conditions of the Contract of Carriage

a. It is agreed and understood that whenever the carrier makes a reference to its terms and conditions of carriage, these terms and conditions shall form part of the Contract of Carriage.
b. Such terms and conditions must be readily available to the parties to the Contract of Carriage.
c. In the event of any conflict or inconsistency between such terms and conditions and these Rules, these Rules shall prevail.

6. Applicable law

The Contract of Carriage shall be subject to any international convention or national law which would have been compulsorily applicable if a paper bill of lading had been issued.

7. Right of Control and Transfer

a. The Holder is the only party who may, as against the carrier:

(1) claim delivery of the goods;
(2) nominate the consignee or substitute a nominated consignee for any other party, including itself;

(iii) la date et le lieu de réception des marchandises;
(iv) une référence aux termes et conditions du Contrat de Transport; et
(v) la Clé Confidentielle devant être utilisée dans les transmissions ultérieures.

Le chargeur doit confirmer ce message de réception auprès du transporteur, ledit chargeur devenant le Porteur par l'effet de cette Confirmation.

c. A la demande du Porteur, le message de réception est actualisé avec la date et le lieu d'embarquement dès que les marchandises ont été mises à bord.
d. L'information contenue en (ii), (iii) et (iv) du paragraphe b. ci-dessus, incluant la date et le lieu de l'embarquement en cas d'actualisation selon ce qui est prévu ci-dessus au paragraphe c. de cette Règle, a les mêmes force et effet qui seraient les siens si elle était contenue dans un connaissement.

5. Termes et conditions du Contrat de Transport

a. Il est entendu et convenu qu'à chaque fois que le transporteur fait référence à ses propres termes et conditions de transport, lesdits termes et conditions sont réputées incorporés au Contrat de Transport.
b. Ces termes et conditions doivent être faciles à obtenir par les parties au Contrat de Transport.
c. En cas de conflit ou d'incompatibilité entre ces termes et conditions et les présentes Règles, ces dernières prévaudraient.

6. Loi applicable

Le Contrat de Transport est soumis à l'application de la convention internationale ou de la loi nationale qui aurait été impérativement applicable si le Contrat de Transport avait donné lieu à l'émission d'un connaissement.

7. Droit de Disposition et de Transfert

a. Le Porteur est la seule partie qui peut, à l'égard du transporteur:
(1) réclamer la livraison des marchandises;
(2) désigner le destinataire ou lui substituer tout autre destinataire, y compris lui-même;

(3) transfer the Right of Control and Transfer to another party;

(4) instruct the carrier on any other subject concerning the goods, in accordance with the terms and conditions of the Contract of Carriage, as if he were the holder of a paper bill of lading.

b. A transfert of the Right of Control and Transfer shall be effected: (i) by notification of the current Holder to the carrier of its intention to transfer its Right of Control and Transfer to a proposed new Holder, and (ii) confirmation by the carrier of such notification message, whereupon (iii) the carrier shall transmit the information as referred to in article 4 (except for the Private Key) to the proposed new Holder, whereafter (iv) the proposed new Holder shall advise the carrier of its acceptance of the Right of Control and Transfer, whereupon (v) the carrier shall cancel the current Private Key and issue a new Private Key to the new Holder.

c. If the proposed new Holder advises the carrier that it does not accept the Right of Control and Transfer or fails to advise the carrier of such acceptance within a reasonable time, the proposed transfer of the Righ of Control and Transfer shall not take place. The carrier shall notify the current Holder accordingly and the current Private Key shall retain its validity.

d. The transfer of the Right of Control and Transfer in the manner described above shall have the same effects as the transfer of such rights under a paper bill of lading.

8. The Private Key

a. The Private Key is unique to each successive Holder. It is not transferable by the Holder. The carrier and the Holder shall each maintain the security of the Private Key.

b. The carrier shall only be obliged to send a Confirmation of an electronic message to the last Holder to whom it issued a Private Key, when such Holder secures the Transmission containing such electronic message by the use of the Private Key.

c. The Private Key must be separate and distinct from any means used to identify the Contract of Carriage, and any security password or identification used to access the computer network.

(3) transmettre le Droit de Disposition et de Transfert à un tiers;

(4) donner toutes instructions au transporteur sur tout autre sujet relatif aux marchandises conformément aux termes et conditions du Contrat de Transport, comme s'il était le porteur d'un connaissement.

b. Toute transmission du Droit de Disposition et de Transfert est effectuée : (i) par une notification du Porteur au transporteur de son intention de transmettre son droit de disposition et de transfert à un nouveau Porteur pressenti et (ii) par Confirmation par le transporteur du message de notification, après quoi (iii) le transporteur transmettra au Porteur pressenti l'information visée à la Règle 4 (à l'exception de la Clé Confidentielle) puis (iv) ledit Porteur pressenti fera part au transporteur de son acceptation du droit de disposition et de transfert, enfin (v) le transporteur annulera en conséquence la Clé Confidentielle ayant cours et attribuera au nouveau Porteur une nouvelle Clé Confidentielle.

c. Si le Porteur pressenti informe le transporteur qu'il n'accepte pas le Droit de Disposition et de Transfert, ou s'abstient de faire part de son acceptation au transporteur dans un délai raisonnable, la transmission envisagée n'a pas lieu. Le transporteur en informe le Porteur et la Clé Confidentielle en cours conserve sa validité.

d. La transmission du Droit de Disposition et de Transfert telle que décrite ci-dessus a les mêmes effets qu'une transmission de ce droit intervenant en vertu d'un connaissement.

8. La Clé Confidentielle

a. La Clé Confidentielle est unique pour chaque Porteur successif. Elle n'est pas transmissible par le Porteur. Le transporteur et le Porteur doivent chacun assurer la sûreté de la Clé Confidentielle.

b. Le transporteur a l'obligation d'envoyer un message électronique de confirmation au dernier Porteur à qui il a attribué une Clé Confidentielle, seulement quant ledit Porteur atteste la sûreté de la transmission contenant ledit message électronique en faisant usage de la Clé Confidentielle.

c. La Clé Confidentielle doit être indépendante et distincte de tout moyen utilisé par ailleurs pour identifier le Contrat de Transport ainsi que de tout mot de passe ou code utilisé pour accéder au réseau informatique.

9. Delivery

a. The carrier shall notify the Holder of the place and date of intended delivery of the goods. Upon such notification the Holder has a duty to nominate a consignee and to give adequate delivery instructions to the carrier with verification by the Private Key. In the absence of such nomination, the Holder will be deemed to be the consignee.

b. The carrier shall deliver the goods to the consignee upon production of proper identification in accordance with the delivery instructions specified in paragraph (a) above; such delivery shall automatically cancel the Private Key.

c. The carrier shall be under no liability for misdelivery if it can prove that it exercised reasonable care to ascertain that the party who claimed to be the consignee was in fact that party.

10. Option to receive a paper document

a. The Holder has the option at any time prior to delivery of the goods to demand from the carrier a paper bill of lading. Such document shall be made available at a location to be determined by the Holder, provided that no carrier shall be obliged to make such document available at a place where it has no facilities and in such instance the carrier shall only be obliged to make the document available at the facility nearest to the location determined by the Holder. The carrier shall not be responsible for delays in delivering the goods resulting from the Holder exercising the above option.

b. The carrier has the option at any time prior to delivery of the goods to issue to the Holder a paper bill of lading unless the exercise of such option could result in undue delay or disrupts the delivery of the goods.

c. A bill of lading issued under Rules 10(a) or (b) shall include: the information set out in the receipt message referred to in Rule 4 (except for the Private Key); and (ii) a statement to the effect that the bill of lading has been issued upon termination of the procedures for EDI under the CMI Rules for Electronic Bills of Lading. The aforementioned bill of lading shall be issued at the option of the Holder either to the order of the Holder whose name for this purpose shall then be inserted in the bill of lading or «to bearer».

d. The issuance of a paper bill of lading under Rule 10(a) or (b) shall cancel the Private Key and terminate the proce-

9. Livraison

a. Le transporteur doit notifier au Porteur le lieu et la date de la prochaine livraison des marchandises. Dès réception de cette notification le Porteur doit désigner un destinataire et donner au transporteur toutes instructions appropriées pour la livraison avec vérification au moyen de la Clé Confidentielle. En l'absence d'une telle désignation, le Porteur est réputé être le destinataire.

b. Le transporteur doit livrer les marchandises au destinataire qui doit justifier de son identité conformément aux instructions relatives à la livraison prévues ci-dessus au paragraphe (a); cette livraison emporte l'annulation automatique de la Clé Confidentielle.

c. Le transporteur n'est pas responsable en cas d'erreur de livraison s'il peut prouver qu'il a exercé diligence raisonnable en vue de s'assurer que le réclamateur qui se prétend le destinataire a bien cette qualité.

10. Option relative à la réception d'un document écrit

a. Le Porteur peut choisir à tout moment avant la livraison des marchandises de demander au transporteur de lui remettre un connaissement. Ce connaissement est mis à la disposition du Porteur en un lieu fixé par lui, à condition qu'aucun transporteur ne soit obligé de remettre ce document en un lieu où il ne dispose d'aucune liaison sachant qu'en pareil cas le transporteur a seulement l'obligation de tenir le document à la disposition du Porteur au lieu le plus proche de celui fixé par ce dernier. Le transporteur n'est pas responsable des livraisons tardives des marchandises résultant de l'exercice de la présente option par le Porteur.

b. Le transporteur peut choisir à tout moment avant la livraison des marchandises de remettre au Porteur un connaissement sauf si l'exercice de cette option retarde ou perturbe la livraison des marchandises.

c. Un connaissement émis conformément aux dispositions des Règles 10 (a) ou (b) contient: (i) l'information fournie dans le message de réception visé à la Règle 4 (à l'exclusion de la Clé Confidentielle); et (ii) une mention indiquant que le connaissement a été émis après qu'il ait été mis fin aux procédures d'EDI visées aux Règles du CMI relatives aux connaissements électroniques. Le connaissement ci-avant sera émis au choix du Porteur, soit à l'ordre du Porteur, dont le nom devra alors figurer dans ce but au connaissement, soit «au porteur».

d. L'émission d'un connaissement conformément à la Règle 10 (a) ou (b) emporte l'annulation de la Clé Confidentielle et met

dures for EDI under these Rules. Termination of these procedures by the Holder or the carrier will not relieve any of the parties to the Contract of Carriage of their rights, obligations or liabilities while performing under the present Rules nor of their rights, obligations or liabilities under the Contract of Carriage.

e. The Holder may demand at any time the issuance of a print-out of the receipt message referred to in Rule 4 (except for the Private Key) marked as «non-negotiable copy». The issuance of such a print-out shall not cancel the Private Key nor terminate the procedures for EDI.

11. Electronic data is equivalent to writing

The carrier and the shipper and all subsequent parties utilizing these procedures agree that any national or local law, custom or practice requiring the Contract of Carriage to be evidenced in writing and signed, is satisfied by the transmitted and confirmed electronic data residing on computer data storage media displayable in human language on a video screen or as printed out by a computer. In agreeing to adopt these Rules, the parties shall be taken to have agreed not to raise the defence that this contract is not in writing.

fin aux procédures de l'EDI visées aux présentes Règles. Le fait, par le Porteur ou par le transporteur de mettre un terme à ces procèdures ne libère pas les parties au Contrat de Transport de leur droits, obligations, ou responsabilités résultant tant des présentes Règles que du Contrat de Transport.

e. Le Porteur peut demander à tout moment l'impression du message de réception visé à la Règle 4 (à l'exception de la Clé Confidentielle) portant la mention «copie non négociable». La production d'une telle impression n'emporte pas l'annulation de la Clé Confidentielle et ne met pas fin aux procédures de l'EDI.

11. Les données électroniques valent des écrits

Le transporteur et le chargeur, ainsi que toute partie ayant recours à ces procédures conviennent que le fait de transmettre et de confirmer des données électroniques stockées dans un ordinateur et susceptibles d'être lisibles en clair sur un écran informatique ou d'être imprimées à partir de l'ordinateur, satisfait aux dispositions de toute loi nationale ou locale ou de toute coutume ou pratique imposant que le Contrat de Transport soit constaté par écrit et signé. En convenant d'adopter ces Règles, les parties sont réputées être convenues de ne jamais prétendre que leur contrat n'est pas constaté par écrit.

8

LECTURE
ON «CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGES IN THE 1990's»
by Professor Dr. Norbert TROTZ

CONFERENCE
SUR LA «RESPONSABILITE CIVILE» EN MATIERE DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DANS LES ANNEES 1990»
par le Professeur Dr. Norbert TROTZ

CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE IN THE 90's*

by Professor Dr. Norbert Trotz**

1. Civil Liability for oil pollution damage in international maritime law is an attempt to safeguard environmental interests by means of private maritime law. It seems that the marriage of the environment and private law is not always happy and peaceful. That should be no surprise. Environmental protection is global in scope. Moreover, it has it special concerns, specific aims and financial needs.

That becomes obvious when we take a closer look at costs for restoration of impaired marine environment, at damages for natural resources destroyed by an oil spill, at compensation for economic loss of those who depend on the use of the marine environment and so on. The compensation of these costs and damages represents a completely new challenge to the traditional system of civil liability. If the traditional system of liability was the only source of compensation available there could be a risk the rules of private law might be overstretched. It should be kept in mind that liability in maritime law was traditionally an instrument to balance the interests of various parties, who participate in shipping. In this respect environmental interests are an alien element and its growing importance makes it difficult to retain the balance of the traditional interests involved.

In order to cope with these problems, the civil liability scheme in international maritime law was adapted to meet the new requirements. The result of these efforts are the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention (1) including the Protocols of 1984 (2) to revise these instruments.

---

* Lecture given at the XXXIVth International Conference of the Comite Maritime International June 1990 in Paris. The author wants to thank Mr. Alfred Popp, Q. C. (Canada) and Dr. Tobias Schulze, LL.M. (Germany) for valuable advice. He also wants to express his gratitude to the CMI-Charitable Trust for its support.

** Director of the Institute of Trade Law and Maritime Law at Rostock, Germany. Member of the Executive Council of the CMI.

(1) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, published in: International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969, IMO Publication 1970. 3, pp. 35. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, published in: International Pollution Compensation Fund, London, pp. 7.

(2) Protocol of 1984 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, LEG/CONF. 6/3, 13.1.1984., International Conventions on Maritime Law, published by the CMI, 1987, pp. 214. Protocol of 1984 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for LEG/CONF. 6/4, 12.1.1984, op. cit., pp. 270.

However, there are limits to such adaptability. Even the new compensation scheme for oil pollution damage is part of the traditional civil liability system. Moreover, it has been adopted with the objective of international unification of maritime law. Both aspects have to remain the guiding principles for any further attempts to introduce new ideas into the existing system which is essentially a compromise between competing interests.

An efficient operation of the compensation scheme requires, that a minimum standard of private law quality and tradition is always maintained. This is particularly true as far as the following subjects are concerned:

— the notion of damage;
— the geographical scope of application insofar as the environment as such is the object of compensation; and
— the limitation of liability.

Furthermore, it should be borne in mind, that any sensible limitation of liability has to take into account the capacity of the international insurance market.

It might be interesting to see to what extent the existing instruments satisfy the needs and requirements of marine environmental protection. Therefore, I will highlight some of the issues discussed in adopting the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention including the Protocols of 1984.

2. The main issue at the Brussels Conference in 1969 where the Civil Liability Convention was adopted, was the subject of limitation. At that time the 1957 Limitation Convention (3) was the governing Convention on Limitation of Liability of shipowners. It was generally accepted that this Convention did not offer sufficient compensation in cases of major oil pollution incidents such as the *Torrey Canyon* (4).

When the maximum liability amounts were discussed at the Conference in 1969 the question of the capacity of the insurance market was raised — more correct — of the insurability of the liability at reasonable costs since it does not seem advisable to speak about the capacity of the insurance market in absolute terms. The figures were finally fixed at the level of 14 million SDR (5).

---

(3) International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957, International Conventions on Maritime Law, op. cit., pp. 107.

(4) That incident occurred in 1967. See for the history Abecassis, D.: IMO and Liability for Oil Pollution from Ships: a restrospective. [1983]1LMCLQ 45.

(5) The maximum amount depends on the size of the ship (133 SDR multiplied with the tonnage of the ship up to a maximum amount of 14 million SDR).

A compromise on the maximum amounts of shipowner's liability could only be reached by agreeing to convene a further conference aimed at adoption of an additional Convention, supplementing the 1969 Liability Convention. It was the aim of that additional instrument, adopted in 1971, to establish a permanent oil pollution funds financed by companies receiving oil in the Contracting States. The Fund itself was finally brought to life as a permanent international Organization in 1978, in the wake of the *Amoco Cadiz* incident (6), when the Convention entered into force. The Civil Liability Convention had already become effective in 1975.

With some exceptions the Fund pays compensation under the same conditions as a shipowner is held liable under the Civil Liability Convention. Thus, the compensation to be paid by the Fund depends on the same rules governing civil liability under the Civil Liability Convention. Within that framework payment by the Fund is due when the owner of a vessel is not capable to meet his obligations under the Civil Liability Convention or the damage exceeds the limits of shipowner's liability.

The Fund is financed by annual contributions of the receivers of oil in the Contracting States. The contribution per ton depends on the financial needs of the Fund to meet its obligation. The Fund pays the compensation from the contributions. No insurance is involved (7).

It is important to note that the Fund has a dual character. On the one hand it is subject to the same liability rules as the shipowner. On the other hand, it is free and independent of the insurance market. In fact, the agreement to establish the IOPC-Fund was an attempt of States in 1969 and 1971 to escape the restrictions caused by the limited capacity of the insurance market at that time and to allow a more independent policy decision. But that is only one half of the story. The room to maneuver for governments is limited by the need to keep the balance between the contribution of the shipowners under the Civil Liability Convention on the one side and the contributions of the cargo through the Fund on the other side. Consequently, the policy of governments regarding the Fund depends indirectly on the capacity of the insurance market because the ceiling of the Fund is to a certain extent dependant on the maximum liability of the shipowner. Apparently, only a Fund-system which is totally independent from

---

(6) The incident occurred in 1978. See the first judgement in the *Amoco Cadiz* case by the US District Court, Northern District of Illinois, Eastern Division, 18.4.1984, [1984] 3 Lloyd's Rep. 2, p. 304.

(7) For the operation of the Fund see Ganten, R. The International Oil Compensation Fund, Environmental Policy and Law [1984] 5 and Abecassis, D.W. Oil Pollution from Ships. — 2nd ed., London: Sevens & Sons Ltd., 1985. — pp. 252-302.

the civil liability system would be flexible enough to meet the altering goals and demands of environmental policy of governments.

In any event, the IOPC-Fund has worked very successfully throughout the last 12 years. 42 cases has been settled and only in one case has the total al all claims exceeded the maximum of compensation available. It is noteworthy that there has been little litigation arising out of the claims procedure.

It is interesting to note, that the Fund has developed a compensation policy which is widely accepted. Since claims are made against the Fund by all member-states the Fund faces different national interpretations of the liability rules. It is perhaps possible to say that the Fund is a melting pot for national interpretations of the liability rules. However, the Fund has to develop a uniform compensation policy in order to ensure equal treatment of all Member-States. That has been successfully done. There is even a feed back from the Fund to the national practice of interpreting the provisions of the Civil Liability Convention. Thus, the Fund is in the end a source of harmonization of liability rules for oil pollution damage — an effect that should not be underestimated.

But it is even more important that the operation of the Fund leads to a world-wide risk spreading. Thereby compensation can be provided at relatively low costs. It follows that national or regional funds, because of the smaller number of contributors will never be able to afford similar compensation at the same level of costs as the IOPC-Fund.

3. The *Protocols of 1984* to revise the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention were an attempt to adapt the liability regime further to the needs of environmental protection. However, the basic approach and the main elements of the existing regime have been retained (8). The maximum amount for ships under the protocol to the Civil Liability Convention would be 60 million SDR. It would be reached by a tanker of a size of some 83.000 tons. The overall ceiling, which includes the compensation to be paid by the shipowner, would be at a first stage, 135 million SDR. At a second stage, where the aggregate quantity of oil imported in three of the contracting States totalled at least 600 million tons, the IOPC-Fund would pay compensation up to a

(8) See: Popp, A.H.E.: Liability and Compensation for Pollution Damage caused by Ships Revisited [1985] LMCLQ 118. Trotz, N.: Die Revision der Konvention über die zivilrechtliche Haftung für Schäden aus olverschmutzung des Meeres und über die Errichtung eines Entschädigungsfonds, Potsdam-Babelsberg 1987.

total amount of 200 million SDR(9). This requirement can only be met if Japan and the USA would join the Protocol to the Fund Convention. For this reason the debate in the Congress of the USA on the ratification of the Protocols was of crucial concern to all States. Since it is now very unlikely that the USA will ever ratify the Protocols, States interested in the application of the Protocols have to reconsider the situation and to take appropriate actions in order to safeguard the liability regime.

In the light of the big incidents, such as the *Exxon Valdez*, it might appear that these new amounts are insufficient to compensate the damage, costs and expenses caused by such incidents.

However, it should be remembered that these amounts are sufficient to provide adequate compensation for damage caused by oil pollution in the vast majority of incidents. This is demonstrated by the application of both the Civil Liability and the Fund Convention during the last decade. This would be particularly true if the 1984 Protocols enter into force.

In any event it is questionable whether the existing compensation scheme for oil pollution damage can be really improved by adjusting the ceiling of compensation and the whole regime of compensation to accommodate a very small number of major tanker disasters. It might be more effective to cover these incidents by supplementary mechanisms outside the existing compensation scheme. The establishment of additional financial funds on a national or regional basis, financed by different sources could serve as such a solution. In this way a multi-stage compensation system could be established. In this regard I refer to the Canadian system where a national Fund provides compensation on top of what is available under the 1969 and 1971 Conventions.

Furthermore, such an approach to compensation of damage is already well know from nuclear law. However, the shipping industry should not pay any contributions to the additional funds. For the existence of international shipping it is essential, that shipowners' liability is governed by internationally unified rules and fixed at a level, where insurance coverage is available at reasonable costs. The Civil Liability and the Fund Conventions, revised by the 1984 Protocols could be considered to be a universally agreed minimum standard acceptable to the majority of countries, that may be supplemented in accordance with the particular requirements of environmental protection. I will come back to this question.

---

(9) Article 6 (3) of the '84 Protocol to amend the Fund Convention reads as follows: «The Maximum amount of compensation ... shall be 200 million units of account with respect to any incident occurring during any period when there are three Parties to this Convention in respect of which the combined relevant quantity of contributing oil received by persons in the territories of such Parties, during the preceding year, equalled or exceeded 600 million tons».

4. The Conference in 1984 also tried to solve the problem posed by oil pollution caused by *small ships*. The present method of calculating the maximum amounts of liability of a ship is based on a fixed sum per ton (133 SDR). The calculation starts at zero so that there is no fixed minimum amount for small ships. This fact results in very low amounts in the case of small ships. Since the Fund is obliged to compensate the damage exceeding the limitation of the liability of the ship, it follows that it has to intervene at a very early stage with high amounts. Consequently, the cargo has to assume through the Fund a relatively big share in the payment of compensation. In this connection it should be borne in mind that 60 % of the incidents involve small ships.

The remedy for this problem which was found in 1984 consists in establishing a fixed minimum amount of 3 million SDR for ships up to a size of 5000 tons. The new rule would solve the problem of small ships while at the same time retaining the balance between the contributions of ship and cargo.

5. The *definition of damage* in both Conventions is obviously an essential element to determine the extent of compensation that has to be paid. Due to the lack of experience at the time of their adaption the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention contain only a very general definition of pollution damage. The definition simply says that pollution damage means loss or damage caused by contamination. This general provision has led to speculative claims based on theoretical models of calculation of the damage to the environment. There was an obvious risk therefore that the unification aimed at by the 1969 Conference could be put in question.

Two cases illustrate this point: the decision of the District Court of Puerto Rico in *The Zeo Colocotroni* (10) (in the 1st instance) and the *Antonio Gramsci* No 1 (11) where the Fund became aware of the USSR legislation, which allowed for an abstract calculation of damage caused to the marine environment.

In order to preserve the uniform application of the damage definition it was clear that something had to be done. Even before any amendment to the Convention in 1984, the Fund attempted to address this problem. In 1980 the Assembly of the Fund adopted a resolution which stated that be assessment of compensation «...is

---

(10) *Commonwealth of Puerto Rico* v. *The SS Zoe Colocontroni*, 628 F 2nd 652, 1981 AMC 2185 (1st Cir. 1980) cert. denied 450 U.S. 912 (1981). See: Brown, E.D.: Making the Polluter Pay for Oil Pollution Damage to the Environment, a note on the Zoe Colocontroni case [1981] LMCLQ 323.

(11) For the USSR-Legislation see the «Study of the EEC: The Scope and the Concept of compensable Damage caused by Marine Oil Pollution with Special Reference to Environmental Damage», sect. 5, December 1981.

not to be made on the basis of an abstract quantification of damage calculated in accordance with theoretical models» (12).

The Conference in 1984 decided to draft a new definition which was more detailed than the provision in the 1969 Civil Liability Convention (13). The first question was to determine whether damage to the marine environment and its resources should be subject to compensation. In accordance with the traditional liability rules only damage to property is compensable. There is no question that the marine environment cannot be considered to be property in the usual legal sense. In the *Amoco Cadiz* [1980] decision the District Court of Chicago held that the ecosystem is a public domain and its resources are subject to the principles of *res nullius*. In the opinion of the Court there was no right for compensation due to the lack of standing.

In a judgement the Court of Appeal in Messina based its decision in *The Patmos* on similar arguments but came to an opposite conclusion. It held that this type of damage may be compensated (14).

The Conference in 1984 did not focus on the theoretical aspects of this question but was more concerned with the practical implications. The main problem is that the environment and its resources have no market value. Of course, the environment has a number of values in respect of climate, recreation, fishing and so on. However, it is impossible to express these values in monetary terms, which would represent «the value» of the marine environment. There are some doubts as to whether assessment procedures can be found which would produce appropriate results. Attempts to find such assessment procedures have been in the past and will be in the future result in abstract calculations on the basis of theoretical methods or in a pure political assessment. Both would cause a risk of opening the floodgates for an uncontrolled development with respect to compensation. The payment of compensation on the basis of civil liability rules must remain a clear, reliable and calculable obligation of any wrongdoer. As a fundamental requirement of certainty of law this principle has to determine any sensible legal policy. It safeguards the basis of civil liability and the operation of the IOPC-Fund.

---

(12) Resolution Number 3 of 10 October 1980 (Fund/A/ES.1/13, Annex I).

(13) See: Silverstone, D. Ship Source Oil Pollution Damage, a Canadian Perspective on Recoverability of Economic Losses and Damage to the Environment [1985] Marine Policy-International Journal of Ocean Affairs 108. Brodezki, Z.: New Definition of Pollution Damage [1985] LMCLQ 382. Jacobsson, M./Trotz, N.: The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention. [1986] 177 JMLC 467.

(14) For the text of the judgment see IOPC-doc. FUND/EXC. 22/2 p. 6.

Referring to my remarks at the beginning we may see here some limits of the civil liability system with regard to environmental policy goals of States.

In the light of these difficulties the Conference did not pursue the matter of compensation for any reduction in value of the environment. However, the Conference decided to include a provision in the definition of damage which would allow for the compensation of costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken.

The reference to «measures being actually undertaken» was introduced in order to exclude from the calculation of damage any costs in respect of measures, based on theoretical models, that are never performed. The District Court of Chicago took the same position in *The Amoco Cadiz*. It rejected claims for costs of replanting if the claimants have not and will not expend any funds on replanting programmes.

The test of reasonableness included in the definition is a substitute for the market price which usually determines limits for compensation of costs for repair of damaged property in ordinary cases. The term «reasonable» requires the proper consideration of all circumstances before a measure can be accepted. The self-cleaning capacity of the marine environment must also be taken into considerations.

The second new element of the revised definition of the notion of damage is the right to claim compensation for loss of profit as a direct consequence of impairment of the environment.

In most countries, a claim for compensation of economic loss is generally accepted only if it relates to damage to a defined and recognized right — for instance a right to property or a right of possession. Since, as previously noted, the environment cannot be considered to be «property» there was some uncertainty as to economic loss arising out of this type of damage.

However, there is a long standing practice of the Fund to compensate loss to fishermen caused by a reduction of the quantity of fish caught after the pollution. This is also true as far as hoteliers are concerned who suffered loss on account of polluted beaches (15). There is a corresponding development in some national legislations.

The new definition of damage in the 1984 Protocols has now confirmed this trend. Of course, the onus to prove this type of damage still remains. Furthermore, the interpretation of the new definition gives rise to certain problems.

---

(15) Jacobsons/Trotz, op. cit. p. 478.

By allowing claims for economic loss without the requirement of property damage one might face «an ocean» of claims without having a safe port which can be used as point of departure for an examination of claims. It seems to be necessary to accept certain criteria which circumscribe the limits for the application of this rule. For instance:

i) an established trade or an economic activity must really exist;

ii) the activity must directly depend on the use of the environment;

iii) the person claiming compensation must have been directly exposed to the risk of pollution.

According to these or similar criteria persons who suffered damage as an indirect result of pollution would not have any right to claim compensation. The Fund has for instance rejected claims of communities for loss tax revenues due to the reduction of income of businessmen as result of pollution. That could also be valid in respect of loss suffered by a supplier of hoteliers due to the reduced business of the hotelier.

6. The *definitions* of «*incident*» and «*preventive measure*» of the 1969 Civil Liability Convention allow only for the compensation of preventive measures if an incident has actually occurred. Incident means, according to the provision of the Convention, any occurrence which causes pollution damage. According to the prevailing interpretation «preventive measures» are only compensable when an oil spill has taken place. Consequently, pre-spill situations are not covered. This rule is apparently a defect which results in unacceptable consequences. A person willing or obliged to take preventive measures would have to wait for a spill in order to get any compensation. In instances where preventive measures are successful in preventing any spill no compensation could be claimed.

The defect was remedied in 1984. The new definition of «incident» also covers an occurrence which creates a grave and imminent threat of causing pollution damage.

The question as to whether the costs of salvage operations may be compensated as costs for preventive measures will now have an even greater importance. However, this problem already arises under the present wording of the definition of «preventive measures». In order to solve this problem of interpretation the so called «primary purpose» — rule was developed. According to this rule a salvage operation cannot be classified as preventive measure if its primary purpose is to rescue ship and cargo.

The Court of Messina applied this principle in *The Patmos* and held that costs of salvage operations were unacceptable as costs

of preventive measures even if the operation of rescuing ship and cargo had the further effect of preventing oil pollution (16).

7. If the marine environment can be the subject of compensation it is important to have clear rules defining the *geographical scope of application* which limits the area where compensation is allowed. Liability is the consequence of damage caused but compensation can only be claimed by a person who has a right in respect of the damaged property. The marine environment cannot be considered to be property in the traditional sense, nevertheless, States have rights and jurisdiction over a certain area. Consequently, the scope of application of the 1969 Convention was limited to the territorial sea. In addition, Article II of the 1969 Convention mentions preventive measures in order to avoid damage in the territory and the territorial sea of a Contracting State. The preamble of the 1971 Fund Convention makes it clear that this wording covers measures wherever taken including measures taken outside the territorial sea in order to prevent damage in this zone. Consenquently, costs of preventive measures outside the territorial sea can give rise to a claim for compensation, provided that they are related to threat of damage in the territorial sea.

In the 1984 Protocols developments in international law were taken into account with the result that the geographical scope of application was extented to the Exclusive Economic Zone or a zone of 200 miles. It is expressly provided that measures wherever taken to prevent damage in this area are covered.

Obviously, it would be impossible to extend further the geographical scope of liability rules. The High Seas are a Common where all States have the same rights but no State is entitled to claim any individual rights in this area. Since pollution in that area would in no way interfere with any individual rights of a particular State there is no liability for damage. Here we have again to recognize a limit set by the traditional civil liability rules.

However, if States would, for instance, cooperate in combating oil pollution on the High Seas they can, of course, establish the necessary legal schemes providing them with the financial funds. These schemes must be based on resources of their own national economy. Preferably, such a solution should be agreed upon within the framework of regional Conventions on the protection of the marine environment because these Conventions are the basis for the cooperation in combating pollution.

---

(16) Relying on this rule the court rejected most claims of this type, in particular the claim of the owner of the vessel in respect of salvage costs. See the report on the case in: International Oil Pollution Compensation Fund, Annual Report 1989, p. 20.

8. *Conclusions*

i) The existing system of the Civil Liability and the Fund Conventions are a efficient system, that provides victims suffering from oil pollution damage with relatively speedy and straightforward compensation. Furthermore, the IOPC-Fund enables a world-wide risk spreading. In the vast majority of incidents the existing compensation scheme permits full compensation of damage. This would be particularly true, if the new versions enter into force. Unfortunately, the fate of the Protocols is now uncertain. Since it is very unlikely that the USA ratify the Protocols the second layer of 200 million SDR would never become effective. Moreover, the coming into force of the Protocols itself would be delayed. Therefore, it might be necessary, to revise least the provisions, governing the entry into force of the Protocols. That opportunity should not be used to discuss any increase of the limits of liability, because that would be counterproductive at this point. It is felt, that it is almost impossible to get any majority of States from all regions of the world, supporting an increase of the ceiling under the 1984 Protocols.

The costs involved in the *Exxon Valdez* incident are about 2 billion USD. At the moment it is impossible to establish any compensation scheme covering such an amount. As a result of this incident Shell has tested the insurance market and has obtained an insurance coverage for one billion USD (700 USD from P & I and 250 USD from the market) (17). However, this coverage seems to be a special offer for the US trade. The average insurance coverage available for oil pollution liability, will probably be below this level.

Taking into account the situation in the insurance market it seems to be much more effective to bring the 1984 Protocols into force as soon as possible. They could be considered to be a unified and enforceable minimum standard. At the same time it is open to States to establish national and regional compensation schemes as a supplement to the universal minimum standard. Those supplementary schemes could be based on regional Conventions for the protection of marine environment. However, the shipping industry must be excluded from those regional solutions because of its worl-wide operation.

As already mentioned, a multi-level compensation scheme as already known from nuclear law (Paris Convention) could be the final result of such an approach to environmental protection in maritime law. The Civil Liability Convention and the Fund closely connected to it would serve as the foundation of the system. The new free standing Funds would supplement this system, as an additional source of compensation being completely independent of

(17) See report in Loyd's List June 12, 1990 p. 3.

both the liability system and the insurance market. Those free standing Funds had to be financed by the industry and/or by the governments, where regional funds are concerned.

ii) A similar conclusion can be drawn as to the preservation of the civil liability system with its characteristic elements. It is never very helpful for the efficiency of a liability system to overtax its abilities. That particularly concerns the geographical scope and the definition of the notion of damage.

Moreover, it seems to be worthwile to maintain the traditional rules because the international negotiations on this subject may become much easier, if they can be based on generally accepted liability rules. The main principles and definitions of the internationally accepted compensation scheme offer fair and clear solutions, which may appear as a significant advantage for difficult international discussions. The free standing Funds established outside the universal liability scheme may exceed this framework if necessary.

9

LIST OF CONFERENCES OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

LISTE DES CONFERENCES DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

CONFERENCES
OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

I. BRUSSELS - 1897
President: Mr. Auguste BEERNAERT.
Subjects: Organization of the International Maritime Committee — Collision. — Shipowner's Liability.

II. ANTWERP - 1898
President: Mr. Auguste BEERNAERT.
Subject: Liability of Owners of sea-going vessels.

III. LONDON - 1899
President: Sir Walter PHILLIMORE.
Subjects: Collisions in which both ships are to blame. — Shipowner's liability.

IV. PARIS - 1900
President: Mr. LYON-CAEN.
Subjects: Assistance, salvage and duty to tender assistance. — Juridiction in collision matters.

V. HAMBURG - 1902
President: Dr. Friedrich SIEVEKING.
Subjects: International Code en Collision and Salvage at sea. — Jurisdiction in collision matters. — Conflict of law as to ownership of vessels. — Mortgages and Liens on ships.

VI. AMSTERDAM - 1904
President: Mr. E.N. RAHUSEN.
Subjects: Conflicts of law in the matter of Mortgages and Liens on ships. — Jurisdiction in collision matters. — Limitation of Shipowner's Liability.

VII. LIVERPOOL - 1905
President: Sir William R. KENNEDY.
Subjects: Limitation of Shipowner's Liability. — Conflict of Laws as to Maritime Mortgages and Liens. — Brussels Diplomatic Conference.

VIII. VENICE - 1907
President: Mr. Alberto MARGHIERI.
Subjects: Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Conflict of laws as to Freight.

IX. BREMEN - 1909
President: Dr Friedrich SIEVEKING.
Subjects: Conflict of laws as to Freight. — Compensation in respect of personal injuries. — Publication of Maritime Mortgages and Liens.

X. PARIS - 1911
President: Mr. Paul GOVARE.
Subjects: Limitation of Shipowner's Liability in the event of loss of life or personal injury. — Freight.

CONFERENCES
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

I. BRUXELLES - 1897
Président: M. Auguste BEERNAERT.
Sujets: Organisation du Comité Maritime International. — Abordage. — Responsabilité des propriétaires de navires.

II. ANVERS - 1898
Président: M. Auguste BEERNAERT.
Sujet: Responsabilité des propriétaires de navires de mer.

III. LONDRES - 1899
Président: Sir Walter PHILLIMORE.
Sujets: Abordages dans lesquels les deux navires sont fautifs. — Responsabilité des propriétaires de navires.

IV. PARIS - 1900
Président: M. LYON-CAEN.
Sujets: Assistance, sauvetage et l'obligation de prêter assistance. — Compétence en matière d'abordage.

V. HAMBOURG - 1902
Président: Dr. Friedrich SIEVEKING.
Sujets: Code international pour l'abordage et le sauvetage en mer. — Compétence en matière d'abordage. — Conflits de lois concernant la propriété des navires. — Privilèges et hypothèques sur navires.

VI. AMSTERDAM - 1904
Président: M. E.N. RAHUSEN.
Sujets: Conflits de lois en matières de privilèges et hypothèques sur navires. — Compétence en matière d'abordage. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

VII. LIVERPOOL - 1905
Président: Sir William R. KENNEDY.
Sujets: Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Conflits de lois en matière de privilèges et hypothèques. — Conférence Diplomatique de Bruxelles.

VIII. VENISE - 1907
Président: M. Alberto MARGHIERI.
Sujets: Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Conflits de lois relatifs au fret.

IX. BREME 1909
Président: Dr. Friedrich SIEVEKING.
Sujets: Conflits de lois relatifs au fret. — Indemnisation concernant des lésions corporelles. — Publication des privilèges et hypothèques maritimes.

X. PARIS - 1911
Président: M. Paul GOVARE.
Sujets: Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en cas de perte de vie ou de lésions corporelles. — Fret.

XI. COPENHAGEN - 1913
President: Dr. J.H. KOCH.
Subjects: London Declaration 1909. — Safety of Navigation. — International Code of Affreighment. — Insurance of enemy property.

XII. ANTWERP - 1921
President: Mr. Louis FRANCK.
Subjects: International Conventions relating to Collision and Salvage at sea. — Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Code of Affreightment. — Exonerating clauses.

XIII. LONDON - 1922
President: Sir Henry DUKE.
Subjects: Immunity of State-owned ships. — Maritime Mortgages and Liens. — Exonerating clauses in Bills of lading.

XIV. GOTHENBURG - 1923
President: Mr. Eliel LÖFGREN.
Subjects: Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code of Affreightment. — International Convention on Bills of Lading.

XV. GENOA - 1925
President: Dr. Francesco BERLINGIERI.
Subjects: Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code of Affreightment. — Maritime Mortgages and Liens.

XVI. AMSTERDAM - 1927
President: Mr. B.C.J. LODER.
Subjects: Compulsory insurance of passengers. — Letters of indemnity. — Ratification of the Brussels Conventions.

XVII. ANTWERP - 1930
President: Mr. Louis FRANCK.
Subjects: Ratification of the Brussels Conventions. — Compulsory insurance of passengers. — Jurisdiction and penal sanctions in matters of collision at sea.

XVIII. OSLO - 1933
President: Mr. Edvin ALTEN.
Subjects: Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in matters of collision on the high seas. — Provisional arrest of ships. — Limitation of Shipowner's Liability.

XIX. PARIS - 1937
President: Mr. Georges RIPERT.
Subjects: Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in the event of collision at sea. — Provisional arrest of ships. — Commentary on the Brussels Conventions. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea.

XX. ANTWERP - 1947
President: Mr. Albert LILAR.
Subjects: Ratification of the Brussels Conventions, more especially of the Convention on Immunity of State-owned ships. - Revision of the Convention on Limitation of the Liability of Owners of sea-going vessels and of the Convention on Bills of Lading. — Examination of the three draft conventions adopted at the Paris Conference 1937. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea. — York and Antwerp Rules. — Rate of interest

XI. COPENHAGUE - 1913
Président: Dr. J.H. KOCH.
Sujets: Déclaration de Londres 1909. — Sécurité de la navigation. — Code international de l'affrètement. — Assurance de propriétés ennemies.

XII. ANVERS - 1921
Président: M. Louis FRANCK.
Sujets: Convention internationale concernant l'abordage et le sauvetage en mer. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Code de l'affrètement. — Clauses d'exonération dans les connaissements.

XIII. LONDON - 1922
Président: Sir Henry DUKE.
Sujets: Immunité des navires d'Etat. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Clauses d'exonération dans les connaissements.

XIV. GOTHEMBOURG - 1923
Président: M. Eliel LÖFGREN.
Sujets: Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Convention internationale des connaissements.

XV. GENES - 1925
Président: Dr. Francesco BERLINGIERI.
Sujets: Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Privilèges et hypothèques maritimes.

XVI. AMSTERDAM - 1927
Président: M. B.C.J. LODER.
Sujets: Assurance obligatoire des passagers. — Lettres de garantie. — Ratification des Conventions de Bruxelles.

XVII. ANVERS - 1930
Président: M. Louis FRANCK.
Sujets: Ratification des Conventions de Bruxellles. — Assurance obligatoire des passagers. — Compétence et sanctions pénales en matière d'abordage en mer.

XVIII. OSLO - 1933
Président: M. Edvin ALTEN.
Sujets: Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en haute mer. — Saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

XIX. PARIS - 1937
Président: M. Georges RIPERT.
Sujets: Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en mer. — Saisie conservatoire de navires. — Commentaires sur les Conventions de Bruxelles. — Assistance et Sauvetage de et par avions en mer.

XX. ANVERS - 1947
Président: M. Albert LILAR.
Sujets: Ratification des Conventions de Bruxelles, plus spécialement de la Convention relative à l'immunité des navires d'Etat. — Revision de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de la Convention sur les connaissements. — Examen des trois projets de conventions adoptés à la Conférence de Paris de 1937. — Assistance et sauvetage de et par avions en mer. — Règles d'York et d'Anvers. — Taux d'intérêt.

XXI. AMSTERDAM - 1949

President: Prof. J. OFFERHAUS.

Subjects: Ratification of the Brussels International Conventions. — Revision of the York-Antwerp Rules 1924. — Limitation of Shipowner's Liability (Gold Clauses). — Combined Through Bills of Lading. — Revision of the draft Convention on provisional arrest of ships. — Draft of creation of an International Court for Navigation by Sea and by Air.

XXII. NAPLES - 1951

President: Mr. Amedeo GIANNINI.

Subjects: Brussels International Conventions. — Draft convention relating to Provisional Arrest of Ships. — Limitation of the liability of the Owners of Sea-going Vessels and Bills of Lading (Revision of the Gold clauses) — Revision of the Convention of Maritime Hypothecations and Mortgages. — Liability of Carriers by Sea towards Passengers. — Penal Jurisdiction in matters of collision at Sea.

XXIII. MADRID - 1955

President: Mr. Albert LILAR.

Subjects: Limitation of Shipowner's Liability. — Liability of Sea Carriers towards passengers. — Stowaways. — Marginal clauses and letters of indemnity.

XXIV. RIJEKA - 1959

President: Mr. Albert LILAR.

Subjects: Liability of operators of nuclear ships. — Revision of Article X of the International Convention for the Unification of certain Rules of law relating to Bills of Lading. — Letters of Indemnity and Marginal clauses. — Revision of Article XIV of the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea. — International Status of Ships in Foreign ports. — Registry of operators of ships.

XXV. ATHENS - 1962

President: Mr. Albert LILAR.

Subjects: Damages in Matters of Collision. — Letters of Indemnity. — International Status of Ships in Foreign Ports. — Registry of Ships. — Coordination of the Conventions on Limitation and on Mortgages. — Demurrage and Despatch Money. — Liability of Carriers of Luggage.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

President: Mr. Albert LILAR.

Subjects: Bills of Lading. — Passengers' Luggage. — Ships under construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

President: Mr. Albert LILAR.

Subject: Revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages.

XXVIII. TOKYO - 1969

President: Mr. Albert LILAR.

Subjects: «Torrey Canyon». — Combined Transports. — Coordination of International Conventions relating to Carriage by Sea of Passengers and their Luggage.

XXIX. ANTWERP - 1972

President: Mr. Albert LILAR.

Subject: Revision of the Constitution of the International Maritime Committee.

XXI. AMSTERDAM - 1949

Président: Prof. J. OFFERHAUS.

Sujets: Ratification des Conventions internationales de Bruxelles. — Revision des règles d'York et d'Anvers 1924. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires (clause or). — Connaissements directs combinés. — Revision du projet de convention relatif à la saisie conservatoire de navires. — Projet de création d'une cour internationale pour la navigation par mer et par air.

XXII. NAPLES - 1951

Président: M. Amedeo GIANNINI.

Sujets: Conventions internationales de Bruxelles. — Projet de Convention concernant la saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Connaissements (Revision de la clause-or). — Revision de la Convention des hypothèques et privilèges maritimes. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Compétence pénale en matière d'abordage en mer.

XXIII. MADRID - 1955

Président: M. Albert LILAR.

Sujets: Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Passagers clandestins. — Clauses marginales et lettres de garantie.

XXIV. RIJEKA - 1959

Président: M. Albert LILAR.

Sujets: Responsabilité des exploitants de navires nucléaires. — Revision de l'article X de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit en matière de connaissements. — Lettres de garantie et clauses marginales. — Revision de l'article XIV de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit relatives à l'assistance et au sauvetage en mer. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des exploitants de navires.

XXV. ATHENES -1962

Président: M. Albert LILAR.

Sujets: Dommages et intérêts en matière d'abordage. — Lettres de garantie. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des navires. — Coordination des conventions sur la limitation et les hypothèques. — Surestaries et primes de célérité. — Responsabilité des transporteurs des bagages.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

Président: M. Albert LILAR.

Sujets: Connaissements. — Bagages de passagers. — Navires en construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

Président: M. Albert LILAR.

Sujet: Revision de la Convention sur les Privilèges et Hypothèques maritimes.

XXVIII. TOKYO - 1969

Président: M. Albert LILAR.

Sujets: «Torrey Canyon». — Transport combiné. — Coordination des Conventions relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

XXIX. ANVERS - 1972

Président: M. Albert LILAR.

Sujet: Révision des Statuts du Comité Maritime International.

XXX. HAMBURG - 1974

President: Mr. Albert LILAR.

Subjects: Limitation of Liability. — York-Antwerp Rules. — Hague Rules. — Shipbuilding Contracts. — Arbitration.

XXXI. RIO DE JANEIRO - 1977

President: Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects: Draft International Convention for the unification of certain rules concerning civil jurisdiction, choice of law, and recognition and enforcement of judgements in matters of collision. — Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft. — Draft Charterparty (Laytime) Definitions.

XXXII. MONTREAL - 1981

President: Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects: Revision of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea and Protocol of signature of 1910. — Draft Convention on Salvage. — Draft Articles for a Convention on Liability and Compensation in connection with the carriage of noxious and hazardous substances by sea.

XXXIII. LISBON - 1985

President: Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects: Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages. — Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of sea-going ships.

XXXIV. PARIS - 1990

President: Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects: CMI Uniform Rules for Sea Waybills. — Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea in de 1990's; Problems under the Hague-Visby Rules and possible Solutions. — CMI Rules for Electronic Bills of Lading. — Revision of Rule VI of the York-Antwerp Rules 1974.

XXX. HAMBOURG -1974

Président: M. Albert LILAR.

Sujets: Limitation de la responsabilité. — Règles d'York et d'Anvers. — Règles de La Haye. — Contrats de construction de navires de mer. — Arbitrage.

XXXI. RIO DE JANEIRO - 1977

Président: M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets: 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. — Projet de Convention sur les engins mobiles «Off-Shore». — Projet de définitions concernant les Chartes-Parties (Staries).

XXXII. MONTREAL - 1981

Président: M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets: Revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et protocole de signature de 1910. — Projet de Convention sur le sauvetage. — Etude de la responsabilité relative au transport par mer de substances nocives et dangereuses.

XXXIII. LISBONNE - 1985

Président: M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets: Revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques maritimes. — Revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire de navires de mer.

XXXIV. PARIS 1990

Président: M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets: Règles Uniformes du CMI relatives aux Lettres de Transport maritime. — Uniformisation de la Loi sur le Transport des marchandises par mer dans les années 1990; Problèmes relatifs aux Règles de La Haye et Visby et solutions possibles. — Règles du CMI relatives aux Connaissements électroniques. — Révision de la Règle VI des Règles de York et Anvers 1974.

INDEX

Pages

1. Agenda and Officers of the Conference . . . 5

2. List of Attendance 9

3. Opening Session 85

4. Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea in the 1990's 103

5. York-Antwerp Rules 1974 — Revised Rule VI . 179

6. CMI Uniform Rules for Sea Waybills 189

7. CMI Rules for Electronic Bills of Lading . . . 209

8. Lecture on «Civil Liability for Oil Pollution Damage in the 1990's» — by Prof. Dr. Norbert Trotz . . 247

9. List of International Conferences of the International Maritime Committee 261

TABLE DES MATIERES

Pages

1. Ordre du jour et Bureau de la Conférence . . 5

2. Liste des participants 9

3. Séance Inaugurale 85

4. Uniformisation de la Loi sur le transport des marchandises par mer dans les années 1990 103

5. Règles de York et d'Anvers 1974 — Nouvelle Règle VI 179

6. Règles uniformes du CMI relatives aux Lettres de Transport maritime 189

7. Règles du CMI relatives aux Connaissements Electroniques 209

8. Conférence sur la « Responsabilité Civile en matière de Pollution par les hydrocarbures dans les années 1990 » — par le Prof. Dr Norbert Trotz . . . 247

9. Liste des Conférences Internationales du Comité Maritime International 261

SUBSCRIPTIONS TO C.M.I. PUBLICATIONS

The applications for subscriptions are being dealt with by the publishers Almqvist & Wiksell International, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O. Box 638, S-101 28 Stockholm, Sweden, Telephone: Stockholm 23.79.90, Telex: 12430 Almqwik S.

ABONNEMENTS AUX PUBLICATIONS DU C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par la maison d'édition Almqvist & Wiksell International, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O. Box 638, S-101 28 Stockholm, Suède, Téléphone : Stockholm 23.79.90, Telex : 12430 Almqwik S.

Verantwoordelijke uitgever:
CMI Secretariaat - Firma Henry Voet-Genicot
Mechelsesteenweg 203 (B.6) - B 2018 Antwerpen