

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1975

I

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

**REPORT ON THE EIGHTH SESSION
OF THE UNCITRAL WORKING GROUP ON
INTERNATIONAL LEGISLATION ON SHIPPING,
HELD AT NEW YORK, FEBRUARY 10-21 1975**

**RAPPORT DE LA HUITIEME SESSION DU
GROUPE DE TRAVAIL DE LA CNUDCI SUR LA
LEGISLATION INTERNATIONALE MARITIME
TENUE A NEW YORK, 10-21 FEVRIER 1975**

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

REPORT

*on the eighth session of the UNCITRAL Working Group
on International Legislation on Shipping
New York, 10-21 February 1975*

The aim of the eighth session was

1. to consider remaining subjects not dealt with earlier, viz
 - a) general rule as to the liability of the shipper
 - b) dangerous goods
 - c) notice of loss or damage
 - d) general average
 - e) relationship of the convention with other maritime conventions;
2. to consider all articles in a second reading of the whole draft.

The CMI was represented by the Chairman of the CMI International Sub-Committee on the Hague Rules, Mr. John R. Cunningham, and the Chief Legal Officer, Professor Jan Ramberg.

Professor Mohsen Chafik was elected President of the meeting and Mr. Stanislaw Suchorzewski and Professor Nehemias Gueiros Vice-Presidents. Professor Erlig Selvig was appointed chairman of the Drafting Group.

The Working Group adopted the enclosed draft Convention on the carriage of goods by sea (encl. 1) which will be submitted to the UNCITRAL Commission, probably in April 1976.

The full discussion on the various articles will appear from the official report. In the following we will confine ourselves to some observations as to important « key issues » and, in particular, to the provisions materially different from the 1924 Bill of Lading Convention and the 1968 Protocol.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

RAPPORT

concernant la huitième session du Groupe de Travail de la CNUDCI sur la Législation Internationale Maritime tenue à New York, 10-21 février 1975 ()*

Les buts visés par la huitième session étaient les suivants :

1. l'examen des sujets qui n'avaient pas encore été traités, à savoir :
 - a) la règle générale visant la responsabilité du chargeur,
 - b) les marchandises dangereuses,
 - c) l'avis des pertes ou des dommages,
 - d) l'avarie commune,
 - e) le rapport entre la Convention et les autres conventions internationales;
2. l'examen en seconde lecture de tous les articles du projet intégral.

Le CMI était représenté par le Président de la Commission Internationale du CMI sur les Règles de La Haye, Mr. John R. Cunningham, et par son Conseiller Juridique Principal, le Professeur Jan Ramberg.

Le Professeur Mohsen Chafik a été élu Président de la session, Mr. Stanislaw Suchorzewski et le Professeur Nehemias Gueiros ont été élus Vice-Présidents.

Le Professeur Erlig Selvig a été chargé de diriger le comité de rédaction.

Le Groupe de Travail a adopté le projet de convention sur le transport maritime des marchandises (annexe 1) qui sera soumis à la Commission de la CNUDCI, probablement en avril 1976.

On trouvera le texte intégral des échanges de vues à propos des différents articles dans le rapport officiel. Nous nous bornerons dans les pages suivantes à quelques observations sur les questions les plus importantes et, en particulier, sur les dispositions qui s'écartent résolument de celles de la Convention sur les Connaissances de 1924 et du Protocole de 1968.

(*) NOTE : La traduction en langue française a été effectuée par les soins du C.A.P. du C.M.I.

1. *The scope of application*

The *geographical* scope of application has been somewhat extended compared with the 1924 Convention and the 1968 Protocol. The Convention shall also apply when the *port of discharge* is located in a Contracting State. But the main problem lies in the « *contractual* » application. While so far the rules in principle only apply to bills of lading, it is now suggested that the Convention should apply to « all contracts for carriage of goods by sea », but excluding charter parties. Hence, the Convention will cover a great variety of contracts for carriage of goods by sea. Further, it is not clear how the borderline between contracts covered by the Convention and contracts within the exception « charter parties » should be determined. There was considerable discussion how contracts concerning the carriage of a certain volume of goods over a certain period of time (« general carrying contracts », « volume contracts » etc.), which are customarily not covered by charter parties, should be treated. Various texts were suggested but none was accepted. This is a difficult problem, since the proposed Convention also contains *sanctions* for derogations from the Convention and failure to state in the document evidencing the contract of carriage that the Convention applies.

The CMI suggested that a mandatory regulation should *not* be enlarged to cover other than « bill of lading relations » and stressed the need for a greater amount of flexibility. The same point was made by the delegation of the United Kingdom and by the International Chamber of Commerce. However, the CMI view was rejected.

2. *Period of responsibility*

The period of responsibility was extended to cover, in principle, the period during which the goods are in charge of the carrier. No material changes were made in the text of the previous draft. The principle adopted is consistent with the corresponding Hamburg Hague Rules Recommendation.

3. *Basis of liability (including delay)*

The CMI filed a submission suggesting the adoption of the Hamburg Hague Rules Recommendation to the effect that the carrier should be permitted to invoke the defences of « error in navigation » (NB *not* « management of the vessel ») and « fire ». The arguments accepted at Hamburg supporting this Recommendation were further enlarged with

1. *Domaine d'application*

Le domaine d'application *géographique* a été quelque peu étendu par comparaison avec celui prévu dans la Convention de 1924 et dans le Protocole de 1968. La Convention sera également applicable lorsque le *port de déchargement* est situé dans un Etat Contractant. Mais le problème majeur réside dans l'application « *contractuelle* ». Alors que jusqu'ici les règles, en principe, ne s'appliquent qu'aux connaissements, il est à présent suggéré que la Convention soit applicable à « tous les contrats de transport de marchandises par mer », à l'exception des chartes-parties. La Convention couvrira désormais une grande diversité de contrats pour le transport maritime de marchandises. En outre, il n'est pas clair comment sera tracée la ligne de démarcation entre les contrats couverts par la Convention d'une part et ceux tombant dans la catégorie de l'exception « chartes-parties » d'autre part. La question de savoir comment traiter les contrats pour le transport d'une quantité déterminée de marchandises durant une certaine période (« contrats de transports généraux », « contrats de location d'espace », etc.), qui, normalement, ne sont pas couverts par des chartes-parties, a fait l'objet de considérables échanges de vues. Divers textes furent suggérés mais aucun ne fut retenu. C'est un problème difficile, étant donné que la Convention proposée contient également des *sanctions* pour des dérogations à la Convention et pour l'omission de mentionner dans le document faisant preuve du contrat de transport que la Convention est applicable.

Il a été suggéré par le CMI que l'on n'étende *pas* les règles impératives au-delà des « relations touchant des connaissements ». L'accent fut également mis par le CMI sur la nécessité de maintenir une plus grande flexibilité. La même observation fut présentée par la délégation du Royaume-Uni et par la Chambre Internationale de Commerce. Cependant, la proposition du CMI fut rejetée.

2. *Durée de la responsabilité*

La durée de la responsabilité a été étendue pour couvrir, en principe, la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur. Aucun changement d'importance n'a été apporté au texte du projet précédent. Le principe, tel qu'il a été adopté, est en harmonie avec la Recommandation correspondante de Hambourg sur les Règles de La Haye.

3. *Fondement de la responsabilité (y compris le retard)*

Une proposition a été déposée par le CMI concernant l'adoption de la Recommandation de Hambourg sur les Règles de la Haye visant à permettre au transporteur d'invoquer les défenses de « la faute dans la conduite du navire » (NB *non pas* « l'administration du navire ») et de « l'incendie ».

information subsequently obtained from insurers. The submission filed by the CMI was included in the agenda (CRP. 4, encl. 2). As a result, four delegations (Belgium, Japan, Poland and USSR) urged the reinsertion into the draft of the above-mentioned defences. The delegation of the United Kingdom later expressed its appreciation of the CMI study and joined in the proposal by the four mentioned delegations. However, the proposal was rejected with 13 votes against and 5 in favour.

The Chief Legal Officer of the CMI explained that the role of the CMI could be regarded as a kind of « market research » to ensure that the draft did not contain any solution which might be difficult for shippers, carriers and their insurers to accept. Since, indeed, it had proved to be difficult to obtain a universal acceptance of the « compromise » contained in the previous UNCITRAL draft — in short a general liability for negligence with a burden of proving non-negligence on the carrier except in case of fire — the CMI deemed it of *vital* importance to seek another compromise which could attract a better support. Further, the Chief Legal Officer stressed the point that the carrier's liability was inextricably linked together with the present system of insurance and that there existed a danger that the shipper would be mandatorily forced to buy — in addition to his cargo insurance — an additional protection from the carrier via an increased freight rate without getting a corresponding reduction of his cargo insurance premiums. Hopefully, the economic implications of a changed risk allocation will be further considered and understood before the next discussion of the draft in UNCITRAL's Commission during 1976.

The draft Convention also contains an express provision making the carrier liable for *delay* as well as a rule whereby the claimant may treat the goods as lost when the goods have not been delivered within 60 days following the expiry of the time for delivery. The insertion of a provision making the carrier liable for delay conforms with the CMI Hamburg Recommendation. But the Working Group declined to accept a text barring recovery for « unforeseeable » losses (proposed by the Japanese delegation) leaving this issue to be decided by national law.

4. *Limitation of liability*

At the present stage, the Working Group, although expressing a certain preference for a pure per kilo limitation, did not adopt any specific alternative. Hence, no less than *five* basic alternatives are sug-

Aux arguments acceptés à Hambourg pour appuyer cette Recommandation furent ajoutés d'autres renseignements reçus, par la suite, d'assureurs. La proposition déposée par le CMI fut reprise dans l'ordre du jour (CRP 4, ann. 2). En conséquence, quatre délégations (Belgique, Japon, Pologne et URSS) préconisèrent la ré-insertion dans le projet des défenses précitées. Par la suite, la délégation du Royaume-Uni exprima son appréciation pour la manière de voir du CMI et se joignit à la proposition des quatre délégués dont question. Cependant, la proposition fut rejetée par 13 voix négatives contre 5 voix favorables.

Le Conseiller Juridique Principal du CMI expliqua que le rôle du CMI pouvait être considéré comme un genre d'« étude de marché » ayant pour but de s'assurer que le projet ne contiendrait aucune solution qui soit difficilement acceptable par les chargeurs, les transporteurs et leur assureurs. Depuis, qu'en fait, il a été démontré qu'il est malaisé de s'entendre universellement sur le « compromis » repris dans le projet précédent de la CNUDCI — en bref, une responsabilité générale pour négligence, avec le fardeau de la preuve de sa non-négligence à la charge du transporteur, excepté dans le cas d'incendie — le CMI a considéré qu'il était d'une importance vitale de rechercher un autre compromis susceptible de recueillir un plus grand nombre de suffrages. En outre, le Conseiller Juridique Principal fit aussi valoir que la responsabilité du transporteur était inextricablement liée au système actuel d'assurance et qu'il existait un danger que le chargeur serait obligatoirement forcé de payer les frais — en dehors de ceux de son assurance sur facultés — d'une protection supplémentaire de la part du transporteur via un accroissement du taux de fret sans obtenir, pour autant, une réduction correspondante des primes de son assurance sur facultés. Il est à espérer que les implications économiques d'une modification dans la distribution des risques seront de nouveau prises en considération et bien comprises avant la prochaine discussion du projet par la Commission de la CNUDCI en 1976.

Le projet de Convention contient également une disposition expresse rendant le transporteur responsable pour le *retard* ainsi qu'une règle d'après laquelle le demandeur peut considérer les marchandises comme perdues lorsque celles-ci n'ont pas été livrées en-déans les 60 jours suivant l'expiration du temps de la délivrance. L'insertion d'une disposition rendant le transporteur responsable pour le retard est conforme à la Recommandation de Hambourg du CMI. Mais le Groupe de Travail refusa d'accepter un texte qui excluait le recouvrement de pertes « imprévisibles » (proposé par la délégation japonaise), laissant la décision de cette question à la loi nationale.

4. *Limites de la responsabilité*

Au stade actuel, le Groupe de Travail, bien qu'ayant exprimé une certaine préférence pour une unique limitation par kilo, n'adopta

gested for consideration by the UNCITRAL Commission. These alternatives comprise a simple per kilo limitation, combined unit and per kilo limitation and, in addition, these two alternatives have in some variants been supplemented by a *special* limitation for delay related to the freight amount. Further, one alternative contains a provision contrary to the « container formula » accepted in the 1968 Protocol.

It might be mentioned that an *unofficial* suggestion was made by the Canadian observer that limitation for *all* claims might be related to the *freight amount*. As neither the unit limitation, nor the per kilo limitation, truly reflected the average value of the cargo, a limitation related to the freight would, in that respect, not be inferior compared with the customary limitation techniques used in transportation law so far. The freight as limitation unit had the further advantage that one could avoid entirely the problems connected with the conversion of gold units into national currencies and it also contained an automatic guard against the consequences of inflation. It seems that this suggestion may well be worthy of further consideration.

5. *Loss of right to limit liability*

While the previous draft contained the provision that the carrier should lose his right to limit liability, not only in case of his *own* wilful misconduct but also in case of such misconduct of *his servants or agents acting within the scope of their employment*, the Working Group decided by seven delegations in favour, six against and four abstentions, to delete the text relating to « servants or agents ». Further, the words « wilful misconduct » were replaced by the longer formula « act or omission... done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result ». This will make the provision consistent with the corresponding rule of the 1974 Athens Convention relating to carriage of passengers by sea and the CMI Hamburg Recommendation.

6. *Deck cargo and live animals*

The present rules, by a narrow definition of « goods », exclude live animals and deck cargo from the application of the liability provisions of the Convention, while the present draft Convention covers these categories as well with a special liability provision with respect to live animals (an exception for « special risks » and a burden of proof rule in the carrier's favour). The provision relating to deck cargo deals with the carrier's *right to carry* the goods on deck and his obligation to insert

pas d'alternative particulière. De sorte que pas moins de *cinq* variantes sont suggérées pour être étudiées par la Commission de la CNUDCI. Ces variantes comprennent une simple limitation par kilo, la combinaison d'une limitation par unité et par kilo et, de plus, ces deux variantes ont, dans certains cas, été complétées par une limitation *spéciale* pour le retard en rapport avec le montant du fret. En outre, une des variantes renferme une disposition qui est en contradiction avec la « formule du conteneur » acceptée dans le Protocole de 1968.

Il convient, peut-être, de signaler qu'une suggestion *officieuse* fut avancée par l'observateur canadien d'après laquelle la limitation pour *toutes* les créances pourrait être liée au *montant du fret*. Puisque ni la limitation par unité, ni la limitation par kilo ne reflètent fidèlement la valeur moyenne de la cargaison, une limitation liée au fret ne serait pas, à cet égard, inférieure par comparaison avec les techniques usuelles de limitation utilisées jusqu'à présent dans le droit des transports. Comme unité de limitation, le fret offrirait l'avantage supplémentaire de pouvoir éviter complètement les problèmes en rapport avec la conversion d'unités or en devises nationales, ainsi que celui d'une garantie automatique contre les conséquences de l'inflation. Il semble que cette suggestion mériterait une étude plus approfondie.

5. *Déchéance du droit de limiter la responsabilité*

Alors que le projet antérieur renfermait une disposition d'après laquelle le transporteur devait perdre son droit de limiter sa responsabilité, non seulement dans le cas de sa *propre* faute intentionnelle, mais également dans le cas de la faute intentionnelle de ses *agents ou préposés dans l'exercice de leur fonctions*, le Groupe de travail décida par sept voix favorables contre six voix négatives et quatre abstentions, de rayer le texte se référant aux « agents ou préposés ». En outre, les mots « fautes préméditées » furent remplacés par la formule plus longue d'« un acte ou une omission... commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement ». La disposition sera ainsi mise en harmonie avec la règle correspondante dans la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport maritime de passagers, ainsi qu'avec la Recommandation de Hambourg du C.M.I.

6. *Marchandises en pontée et animaux vivants*

En raison d'une définition restreinte des « marchandises », les règles de La Haye excluent les animaux vivants et les marchandises en pontée de l'application des dispositions sur la responsabilité de la Convention alors que ces catégories sont également couvertes dans le projet de Convention actuel, avec une disposition particulière de responsabilité concernant les animaux vivants (une exception étant faite pour les « risques particuliers » ainsi qu'une règle prévue en faveur

in the bill of lading or other document that « the goods shall or may be carried on deck ». The words « may be carried on deck » are explained by the situation in container traffic, where, customarily, it is not possible beforehand to know whether, in fact, the goods will be placed under or on deck. In container traffic, there need not be an *express* agreement for on deck carriage; such an agreement may be implied or follow from « the common usage of the particular trade ». Unauthorized carriage on deck will make the carrier liable according to ordinary liability rules of the draft Convention for such loss or damage or delay in delivery « which results solely from the carriage on deck ». However, if such carriage is contrary to an *express* agreement for carriage under deck, the carrier will lose his right to limit the liability.

7. *Contracting and actual carrier*

The draft Convention introduces the distinction between the « contracting carrier » and the « actual carrier ». This distinction becomes of legal significance when the carriage is performed by another person than the person by whom or in whose name the contract has been concluded. In such case, the two carriers will be liable jointly and severally for the entire carriage according to the provisions of the Convention but the aggregate of the amounts recoverable from them and their servants and agents shall not exceed the limits of the Convention. The Convention does not deal with the right of recourse as between the contracting carrier and the actual carrier, but it should be borne in mind that the former may have concluded a contract of carriage with the latter — covered by a bill of lading or not — which falls within the mandatory scope of application of the Convention.

The Working Group first decided to define « actual carrier » in the same manner which had been used in the 1974 Athens Convention relating to carriage of passengers by sea. That definition reads : « 'Performing carrier' means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage ». However, the Drafting Group chose to deviate from that decision and maintained the definition used in the previous drafts, namely : « 'Actual carrier' means any person to whom the contracting carrier has entrusted the performance of all or part of the carriage of goods ». The CMI observed that such wording seemed to be both too broad and too narrow. It was questionable whether all

du transporteur concernant le fardeau de la preuve). La disposition se référant aux marchandises en pontée traite *du droit* du transporteur *de transporter* les marchandises en pontée et de son obligation de mentionner dans le connaissement ou autre document que « les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être ». Les mots « pourront être transportées en pontée » trouvent leur signification dans certaines situations se présentant dans le trafic des conteneurs où, habituellement, il n'est pas possible de savoir à l'avance si, en fait, les marchandises seront arrimées en cale ou en pontée. Dans le trafic des conteneurs, il n'est pas besoin d'un accord *explicite* pour le transport en pontée : un tel accord peut être implicite ou résulter des « usages particuliers à ce commerce ». Le transporteur sera responsable d'un transport non-autorisé conformément aux règles ordinaires de responsabilité du projet de Convention pour les dommages ou le retard dans la délivrance « qui résulte des risques inhérents au transport en pontée ». Toutefois, si ce transport est contraire à un accord *explicite* pour le transport en cale, le transporteur perdra son droit de limiter sa responsabilité.

7. *Transporteur contractuel et transporteur substitué*

Le projet de Convention aborde la distinction à faire entre le « transporteur contractuel » et le « transporteur substitué ». Cette distinction revêt une signification légale lorsque le transport est exécuté par une personne autre que celle ayant conclu le contrat ou au nom de laquelle le contrat a été conclu. Dans ce cas, les deux transporteurs seront, suivant les dispositions de la Convention, responsables conjointement et solidairement pour le transport entier, mais le total des montants recouvrables des transporteurs et de leurs préposés et agents ne dépassera pas les limites de la Convention. La Convention ne traite pas du droit de recours entre le transporteur contractant et le transporteur de fait mais il faut garder en mémoire que le premier peut avoir conclu un contrat de transport avec le second — couvert ou non par un connaissement — qui tombe dans le champ d'application obligatoire de la Convention.

Le Groupe de travail décida en premier lieu de définir le « transporteur substitué » de la même manière que celle qui avait été utilisée dans la Convention d'Athènes de 1974 visant le transport maritime de passagers. Cette définition s'énonce comme suit : « "Transporteur substitué" désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur, ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ». Toutefois, le comité de rédaction décida de s'écarter de cette décision et maintint la définition reprise dans les projets antérieurs, à savoir : « "Transporteur substitué" signifie toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises ». Le CMI fit remarquer que ces termes semblaient à la fois trop étendus et trop restreints. Il est permis de douter que

intermediaries — such as cargo consolidators, various voyage or time charterers — should be included in the definition and, on the other hand, the definition did not mention the person who actually performs the carriage. Owing to the limited time available for the Working Group, when considering the text proposed by the Drafting Group, no correction could be made at that stage.

8. *Through carriage*

In case of a regular through carriage — say an initial and/or terminal short-sea carriage and an intermediate ocean carriage — the ocean carrier will frequently issue a through bill of lading. He will then be an « actual carrier » for the ocean carriage performed by him and a « contracting carrier » for the portion of the through carriage performed by the « local » short-sea carriers. This would follow already from the basic provision dealing with the liability of contracting and actual carriers. However, the ocean carrier may in his capacity as « contracting carrier » for the local carriage exonerate himself from liability, where the contract provides that he shall only perform part of the carriage himself and, further, provided that the burden of proving that any loss, damage or delay in delivery was caused by events occurring while the goods were in charge of the actual carrier shall rest upon the contracting ocean carrier. This possibility of avoiding liability for the « local » carriage was previously met by strong opposition from a number of delegations but was now accepted by a substantial majority, since a mandatory liability for the through carrier might well result in a refusal of the carrier to issue one through document covering the whole transit, which, in turn, would create difficulties for sellers to satisfy the requirements under commercial letters of credit.

9. *Bill of lading particulars*

The draft Convention spells out a number of *mandatory* particulars which have to be inserted in every bill of lading. The observers from the CMI and the International Chamber of Commerce stressed the need for a greater amount of flexibility so as not to prevent the pending rationalization of documentary procedures and the delegation of the United Kingdom proposed that the information should be inserted in the bill of lading unless the parties agreed otherwise. Still, the Working Group decided to retain the mandatory list. However, the *sanctions* for non-compliance, with some few exceptions, are not so serious, since

tous les intermédiaires — tels que groupiers de marchandises, divers affréteurs au voyage ou à terme — doivent être inclus dans la définition et, d'autre part, il n'est pas fait mention dans la définition de la personne qui assure effectivement le transport. En raison du temps limité dont disposait le Groupe de travail lors de l'étude du texte proposé par le comité de rédaction, aucune correction n'a pu se faire à ce stade.

8. *Transports par transporteurs successifs*

Dans le cas d'un transport régulier par transporteurs successifs — disons un transport maritime de cabotage au départ et/ou à l'arrivée, et un transport de haute mer intermédiaire — il arrive fréquemment que le transporteur émette un connaissement direct. Il sera alors un « transporteur substitué » pour le transport de haute mer qu'il exécute lui-même et un « transporteur contractuel » pour la portion du transport exécutée par les transporteurs de cabotage « locaux ». Cette situation aurait d'ailleurs déjà résulté de la disposition de base visant la responsabilité des transporteurs contractuels et des transporteurs substitués. Toutefois, le transporteur de haute mer peut, en tant que « transporteur contractuel » pour le transport local, s'exonérer de sa responsabilité lorsque le contrat prévoit qu'il n'exécutera lui-même qu'une partie du transport et pourvu, en outre, que le fardeau de la preuve que toute perte, avarie ou retard à la livraison a été causé par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, repose sur le transporteur contractuel transatlantique.

Cette possibilité d'éviter la responsabilité en ce qui concerne le transport « local » a précédemment rencontré une vive opposition de la part de certaines délégations mais a, cette fois, été acceptée par une majorité substantielle du fait qu'une responsabilité obligatoire pour le transporteur transatlantique pourrait bien aboutir à un refus de la part de ce transporteur d'émettre un document unique couvrant le transport dans son entièreté, ce qui, à son tour, créerait des difficultés pour les vendeurs devant satisfaire les exigences découlant de lettres de crédit commercial.

9. *Contenu du connaissement*

Le projet de Convention énumère une série d'indications que chaque connaissement doit contenir. Les observateurs du CMI et de la Chambre de Commerce Internationale insistèrent sur le besoin d'une plus grande flexibilité afin de ne pas faire obstacle à la rationalisation future des procédures documentaires. La délégation du Royaume Uni a proposé que ces indications soient contenues dans les connaissements, à moins que les parties en décident autrement. Malgré cela, le groupe de travail a décidé de conserver la liste obligatoire. Toutefois, à quelques exceptions près, les *sanctions* pour défaut d'observation ne sont pas tellement lourdes, puisque l'absence de l'une ou de

the absence of one or more particulars does not affect the validity of the bill of lading as much. When the carrier fails to note the apparent condition of the goods, or to inform in the bill of lading whether freight is payable by the consignee, he shall be deemed to have noted that the goods were in an apparent good condition and it shall be presumed that no freight is payable by the consignee. The bill of lading shall be *prima facie* evidence of the carrier's taking over of the goods as described and no proof to the contrary shall be admissible in relation to third parties having acquired the bill of lading in good faith (cf. the « estoppel »-principle of the 1968 Protocol).

10. *Back-letters*

The observers from the International Chamber of Commerce and the CMI urged that the provisions contained in the previous draft relating to « letters of guarantee » (« back-letters ») should be deleted. *First*, it goes without saying that a letter of guarantee issued to the carrier could have no effect whatsoever against third parties. *Second*, a provision invalidating back-letters when the carrier and the shipper have *intended to defraud* a third party may well be understood as an indirect approval of the great majority of back-letters falling outside this category. *Third*, the sanction to invalidate the back-letters in relation to the carrier is, indeed, a primitive one, since the carrier has to reimburse a bona fide purchaser of goods for missing or defective parcels without recourse to the shipper-seller who thus may benefit from the full purchase price for a non-contractual delivery. *Fourth*, this sanction — which seems to be based on the principle that no one can base an action on his own wrong (« *ex turpi causa non oritur actio* ») — would probably not serve as a significant deterrent. A person who cannot restrain himself from becoming a party to a criminal arrangement with the shipper would presumably not hesitate to ask for advance payment as security for his co-operation to issue a clean bill of lading. And, in such a case, it would seem that the shipper would be the loser, since the principle that no one can base an action on his own wrong will now be invoked against him. *Fifth*, the few cases where an intent to defraud a third party can really be proved would mainly be situations where the bill of lading has been ante-dated so as to mislead the bona fide third party that the goods have been tendered to the carrier in time. Surprisingly enough, these cases do not seem to be covered by the provisions at all. In spite of all this, the Working Group decided to retain the provisions dealing with back-letters.

plusieurs indications n'affectent pas pour autant la validité du connaissement. Lorsque le transporteur omet de mentionner l'état apparent des marchandises ou d'indiquer dans le connaissement que le fret doit être payé par le destinataire, il sera supposé d'avoir indiqué que les marchandises étaient en bon état apparent et on présumera qu'aucun fret ne sera dû par le destinataire. Le connaissement fera foi, *sauf preuve contraire*, de la prise en charge des marchandises par le transporteur telles qu'elles sont décrites et la preuve contraire par le transporteur ne sera pas admise à l'encontre d'un tiers ayant acquis le connaissement de bonne foi (voir : principe « estoppel » du Protocole de 1968).

10. *Les lettres de garantie*

Les observateurs de la Chambre de Commerce Internationale et du CMI ont insisté pour que les dispositions de l'ancien projet relatives aux lettres de garantie (back-letters) soient abolies. *En premier lieu*, il va sans dire qu'une lettre de garantie remise au transporteur ne peut avoir aucun effet à l'égard des tiers. *En second lieu*, une disposition rendant nulles et sans effet les lettres de garantie lorsque le transporteur et le chargeur ont eu *l'intention de causer préjudice* à un tiers, pourrait être comprise comme une approbation indirecte de la grande majorité des lettres de garantie qui tombent en dehors de cette catégorie. *En troisième lieu*, la sanction rendant nulles les lettres de garantie à l'égard du transporteur est, en réalité, primitive, étant donné que dans ce cas le transporteur doit rembourser un acheteur de bonne foi de marchandises pour des colis manquants ou défectueux sans pouvoir recourir contre le chargeur-vendeur qui pourra ainsi bénéficier du prix complet pour une livraison non conforme au contrat. *En quatrième lieu* cette sanction — qui semble être fondée sur le principe que personne ne peut intenter une action basée sur sa propre faute (« *ex turpi causa non oritur actio* ») — ne servira probablement pas comme moyen de prévention de quelque signification. Une personne qui ne peut pas s'empêcher de prendre part à un arrangement criminel avec le chargeur, n'hésiterait probablement pas à demander un paiement anticipé comme garantie de sa collaboration à la production d'un connaissement « sans réserves ». Et, dans ce cas, il semble que le chargeur serait le perdant, étant donné que le principe que personne ne sera entendu lorsqu'il invoque sa propre faute, pourra être invoqué contre lui. *En cinquième lieu*, les quelques cas dans lesquels l'intention de tromper un tiers pourra être réellement prouvée, seront principalement des situations où le connaissement a été anti-daté afin de faire croire au tiers de bonne foi que, contrairement à la réalité, les marchandises ont été présentées à temps au transporteur. Il est étonnant que ces cas ne semblent pas du tout couverts par les dispositions du projet. En dépit de tout ce qui précède, le groupe de travail a décidé de maintenir les dispositions concernant les lettres de garantie.

11. « *Prima facie* » rule for documents other than bills of lading

The 1924 Convention and the 1968 Protocol do not contain any provisions relating to other documents than bills of lading. In view of the fact that bills of lading seem to be on the decrease and that other documents may be used more frequently in the future, the present draft Convention contains a *prima facie* evidence rule with respect to the description of the goods in such documents. Since only bills of lading are regarded as negotiable, there are no special provisions protecting bona fide third parties relying on information in other documents. Further, there are no requirements with respect to the information to be inserted in such other documents, the reason being that one cannot at the present stage foresee what type of documents will be used.

12. *Notice of loss*

The delegation of the United Kingdom observed that the present provision in the 1924 Convention with respect to notice of loss did not seem to have any effect, since even irrespective of the provision the claimant has to prove that the loss or damage had resulted from an occurrence during the time the goods were in the custody of the carrier. However, the Working Group decided to retain the provision dealing with notice of loss as one could not exclude that a failure to notify the carrier might affect the evaluation of the evidence and, in addition, such a provision might have a disciplinary effect. The present *three* days period was deemed far too short and instead the Working Group decided to adopt a period of *ten* days. There is no exception for Sundays and Holidays and consequently the ten days period means *consecutive days*. Further, a special period of twenty-one days from the time that the goods were handed over to the consignee has been introduced with respect to compensation for delay in delivery. This provision conforms with the rules of the Warsaw Convention (as amended by the 1955 Hague Protocol) relating to carriage of goods by air and the provision of the European Convention on carriage of goods by road (CMR).

13. *Time bar (prescription)*

Within the Working Group the views were equally divided whether one should retain the present *one year period* or extend the period to *two years*. Hopefully, the arguments used in support of the CMI Hamburg Recommendation to retain the one year prescription period will be recognized when the choice is made. The provisions relating to the *calculation of the period* are somewhat more elaborate than the pro-

11. *Force probante de documents autres que les connaissements*

Il n'existe pas dans la Convention de 1924 ni dans le Protocole de 1968 de disposition traitant d'autres documents que de connaissements. Eu égard au fait que les connaissements semblent aller en décroissant et que d'autres documents peuvent être employés plus fréquemment à l'avenir, le présent projet de Convention contient une règle disposant que de tels documents feront foi, *jusqu'à preuve du contraire*, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Comme seuls les connaissements sont considérés comme négociables, il n'existe pas de dispositions spéciales protégeant les tiers de bonne foi qui se fient aux indications d'autres documents. En outre, il n'est pas prévu d'exigences particulières concernant les indications que doivent contenir ces autres documents, la raison en étant que personne ne peut, en ce moment, prévoir quel genre de documents seront utilisés.

12. *Avis de perte*

La délégation du Royaume Uni a observé que la disposition actuelle dans la Convention de 1924 concernant l'avis de perte, ne semble pas avoir d'effet puisque, même indépendamment de la dite disposition, le réclamant a le fardeau de la preuve du lien de cause à effet entre la perte ou l'avarie et un événement qui soit survenu dans la période où les marchandises étaient sous la garde du transporteur. Toutefois, le groupe de travail a décidé de conserver une disposition concernant l'avis de perte parce qu'il n'est pas possible d'exclure que l'omission d'aviser le transporteur puisse affecter l'évaluation de la preuve et qu'au surplus une telle disposition pourrait avoir un effet disciplinaire. La période actuelle de *trois jours* a été jugée trop courte et, à sa place, le groupe de travail a décidé d'adopter une période de *dix jours*. Il n'y a pas d'exception pour les dimanches et les jours fériés et, en conséquence, la période de dix jours vise des *jours courants*. En outre, une période particulière de vingt-et-un jours, à partir du moment où les marchandises sont remises au destinataire, a été introduite concernant la compensation pour retard à la livraison. Cette disposition est conforme aux règles de la Convention de Varsovie (telle qu'amendée par le Protocole de La Haye de 1955) concernant le transport de marchandises par air et aux dispositions de la Convention Européenne sur le transport de marchandises par route (CMR).

13. *Prescription de l'action*

Au sein du groupe de travail les opinions étaient également partagées; les uns retenant la période actuelle *d'un an*, les autres désirant étendre cette période à *deux ans*. Il est souhaitable que les arguments qui ont été employés pour appuyer la recommandation de Hambourg du CMI visant à retenir une période de prescription d'un an, seront pris en considération lorsque le choix sera fait. Les dispositions concernant le *calcul de la période* sont quelque peu plus

visions of the 1924 Convention and the 1968 Protocol. A distinction is made between cases of « partial loss or damage to the goods or delay », on the one hand, and all other cases, on the other hand. In the former situation the period runs from the last day on which the carrier has delivered any of the goods and in the latter case the period runs from the ninetieth day after the time the carrier has taken over the goods or, if this has not been done, from the time the contract was made. The provisions from the 1968 Protocol that the period may be extended by agreement between the parties, with the addition that such agreement has to be in writing, and the special period allowed for actions for indemnity of the 1968 Protocol, have been retained.

14. *Jurisdiction and arbitration*

The 1924 Convention and 1968 Protocol do not contain any provisions relating to jurisdiction and arbitration. These matters are rather controversial, since some countries do not want to accept any restrictions whatsoever of the claimant's possibility to institute legal actions, while other countries are fully prepared to accept jurisdiction and arbitration clauses in the transport documents. The draft Convention contains a compromise by giving the claimant a number of options. Since the carrier should not be given the possibility to neutralize these options by an arbitration clause, the provision relating to arbitration stipulates that these options shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and that the arbitration tribunal shall apply the rules of the Convention.

15. *Relationship with other conventions*

This is primarily a technical drafting matter, but it should be observed that the Working Group did *not* choose to follow the principles of the 1974 Athens Convention relating to carriage of passengers by sea restricting the reference to the « global » limitation of liability to such provisions which may be contained in *international conventions* (omitting the reference to *national laws*). The present draft Convention expressly mentions national laws as well.

16. *Duty of non-derogation and reference to the Convention in documents*

The principles that a derogation from the mandatory stipulations of the Convention can have no effect and that the carrier may increase his responsibilities and obligations under the Convention correspond with present rules. However, it is now stipulated that a bill of

élaborées que celles de la Convention de 1924 et du Protocole de 1968. Une distinction est faite entre, d'une part les cas « de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard », et d'autre part tous les autres cas. Dans la première situation la période commence à courir à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises et dans l'autre cas à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi. Les dispositions du Protocole de 1968 relatives à la prolongation de cette période par voie d'accord entre les parties, pourvu que cet accord soit fait par écrit, et la période particulière permise par le Protocole de 1968 pour les actions récursoires, ont été retenues.

14. *Compétence et arbitrage*

La Convention de 1924 et le Protocole de 1968 ne contiennent aucune disposition concernant la compétence et l'arbitrage. Ces problèmes donnent lieu à controverse, parce que certains pays répugnent à accepter une quelconque restriction de la possibilité pour le réclamant d'introduire une action en justice, alors que d'autres pays sont disposés à accepter des clauses de compétence et d'arbitrage dans les documents de transport. Le projet de Convention contient un compromis donnant au réclamant le choix entre plusieurs solutions. Afin de priver le transporteur de la possibilité de neutraliser ce choix par une clause d'arbitrage, la disposition concernant l'arbitrage mentionne que ce choix sera réputé être inclus dans toute clause ou pacte compromissaire et que le tribunal arbitral devra appliquer les règles de la Convention.

15. *Relation avec d'autres Conventions*

Cette question est en premier lieu un problème technique de rédaction, mais il convient d'observer que le groupe de travail n'a pas choisi de suivre les principes de la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport des passagers par mer qui restreignent la référence en ce qui concerne la limitation « globale » de la responsabilité aux dispositions qui peuvent être contenues dans des *Conventions internationales* (en omettant la référence aux *lois nationales*). Le présent projet de Convention mentionne expressément les lois nationales.

16. *Devoir de non-dérogation et référence à la Convention dans les documents*

Les principes qu'une dérogation aux dispositions impératives de la Convention doit rester sans effet et que le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues à la Convention, correspondent aux règles actuelles. Toutefois, il est maintenant disposé que le connaissement ou tout autre document

loading or another document evidencing the contract of carriage shall contain a statement that the carriage is subject to the provisions of the Convention. Further, the draft Convention contains a rule making the carrier liable to pay compensation for such costs which the claimant may incur by reason of invalid clauses and an omitted reference to the Convention.

Vancouver and Stockholm in March 1975.

John R. Cunningham
Chairman of the CMI
International Sub-Committee
on the Hague Rules

Jan Ramberg
Chief Legal Officer
of the CMI

constatant le contrat de transport contiendra une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la Convention. En outre, le projet de Convention contient une disposition en vertu de laquelle le transporteur est tenu de rembourser le préjudice et les frais que l'ayant droit à la marchandise pourrait encourir à raison d'une stipulation nulle et de l'omission de la référence à la Convention.

Vancouver et Stockholm, mars 1975.

John R. Cunningham
Président de la Commission
Internationale du CMI
« Règles de La Haye »

Jan Ramberg
Conseiller Juridique
Principal du CMI

**DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF
GOODS BY SEA PREPARED BY THE UNCITRAL
WORKING GROUP ON INTERNATIONAL
LEGISLATION OF SHIPPING TO BE SUBMITTED
TO THE UNCITRAL COMMISSION**

**PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES PAR MER PREPARE PAR
LE GROUPE DE TRAVAIL DE LA CNUDCI SUR
LA LEGISLATION INTERNATIONALE MARITIME
ET A SOUMETTRE A LA COMMISSION
DE LA CNUDCI**

DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention :

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

2. « Actual carrier » means any person to whom the contracting carrier has entrusted the performance of all the carriage of goods.

3. « Consignee » means the person entitled to take delivery of the goods.

4. « Goods » means any kind of goods, including live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, « goods » includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

5. « Contract of carriage » means a contract whereby the carrier agrees with the shipper to carry by sea against payment of freight, specified goods from one port to another where the goods are to be delivered.

6. « Bill of lading » means a document which evidences a contract for the carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention shall be applicable to all contracts for carriage of goods by sea between ports in two different States, if :

a) The port of loading as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or

b) The port of discharge as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or

c) One of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. Définitions

Dans la présente Convention :

1. « Transporteur » ou « transporteur contractuel » signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.
2. « Transporteur substitué » signifie toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises.
3. « Destinaire » signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
4. « Marchandises » signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou, lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » comprend ladite unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur.
5. « Contrat de transport » signifie un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées.
6. « Connaissance » signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.

Article 2. Domaine d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :
 - a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
 - b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
 - c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage is issued in a Contracting State, or

e) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of paragraph 1 of this article are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. A Contracting State may also apply, by its national legislation, the rules of this Convention to domestic carriage.

4. The provisions of this Convention shall not be applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention shall apply to such a bill of lading where it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

1. « Carriage of goods » covers the period during which the goods are in the charge of the carrier at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier shall be deemed to be in charge of the goods from the time the carrier has taken over the goods until the time the carrier has delivered the goods :

a) By handing over the goods to the consignee; or

b) In cases when the consignee does not receive the goods, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

c) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee shall mean, in addition to the carrier or the consignee, the servants, the agents or other persons acting pursuant to the instructions, respectively, of the carrier or the consignee.

d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Un Etat contractant peut également appliquer, dans sa législation nationale, les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs.

4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement.

Article 3. Interprétation de la Convention

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité.

DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 4. Durée de la responsabilité

1. « Transport de marchandises » couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement pendant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

a) En remettant les marchandises au destinataire,

b) Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement,

c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement.

Article 5. General rules

1. The carrier shall be liable for loss, damage or expense resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage within the time expressly agreed upon in writing or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when they have not been delivered as required by article 4 within 60 days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. In case of fire, the carrier shall be liable, provided the claimant proves that the fire arose due to fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents.

5. With respect to live animals, the carrier shall be relieved of his liability where the loss, damage or delay in delivery results from any special risks inherent in that kind of carriage. When the carrier proves that he has complied with any special instructions given him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it shall be presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier shall not be liable for loss, damage or delay in delivery resulting from measures to save life and from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents, concurs with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier shall be liable only for that portion of the loss, damage or delay in delivery attributable to such fault or negligence, provided that the carrier bears the burden of proving the amount of loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

Alternative A

1. The liability of the carrier according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed.

Article 5. Règles générales

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu par écrit ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur, et que selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable du préjudice résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que de la fraction du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. Limites de la responsabilité

Variante A

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalente à (...)francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

Alternative B

1. a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed (double) the freight.

c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

Alternative C

1. The liability of the carrier according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping units or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed, whichever is the higher.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules shall apply :

a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport shall be deemed one shipping unit.

b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport shall, when not owned or otherwise supplied by the carrier, be considered one separate shipping unit.

Alternative D

1. a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed :

variation X : (double) the freight;

Variante B

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalent à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le (double du) fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Variante C

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalent à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Variante D

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalent à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas :

Sous-variante x : le (double du) fret.

variation Y : an amount equivalent to (x - y) francs per package or other shipping unit or (x - y) francs per kilo of gross weight of the goods delayed, whichever is the higher ⁽¹⁾.

c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules shall apply :

a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport shall be deemed one shipping unit.

b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport shall, when not owned or otherwise supplied by the carrier, be considered one separate shipping unit.

Alternative E

1. a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed (double) the freight.

c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, limitation based on the package or other shipping unit shall not be applicable.

The following paragraphs apply to all alternatives :

A francs means a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

(1) It is assumed that the (x - y) will represent lower limitations on liability than those established under subparagraph 1 (a).

Sous-variante y : une somme équivalant à (x - y) francs par colis ou par unité de chargement ou (x - y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable ⁽¹⁾.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Variante E

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas le (double du) fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la limitation par colis ou par unité de chargement ne s'applique pas.

Les paragraphes ci-après sont à insérer à la suite de toutes les variantes :

Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

(1) On a supposé que (x - y) représenteraient des limites de responsabilité du transporteur inférieures à celles qui sont établies par l'alinéa a).

The amount referred to in paragraph 1 of this article shall be converted into the national currency of the State of the court or arbitration tribunal seized of the case on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined in the preceding paragraph of this article on the date of the judgment or arbitration award. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purposes of this Convention.

Article 7. Actions in tort

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage, as well as of delay in delivery, whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier and any persons referred to in the preceding paragraph, shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit liability

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that 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 such damage would probably result. Nor shall any of the servants or agents of the carrier be entitled to the benefit of such limitation of liability with respect to damage resulting from an act or omission of such servants or agents, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier shall be entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper, with the usage of the particular trade or with statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier shall insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier shall have the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been

La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe précédent du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

Article 7. Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en ce qui concerne les dommages résultant d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 9. Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord

entered into; however, the carrier shall not be entitled to invoke such an agreement against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article, the carrier shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, which results solely from the carriage on deck, in accordance with the provisions of articles 6 and 8. The same shall apply when the carrier, in accordance with paragraph 2 of this article, is not entitled to invoke an agreement for carriage on deck against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for the carriage under deck shall be deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Article 10.

Liability of contracting carrier and actual carrier

1. Where the contracting carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, the contracting carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The contracting carrier shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. The actual carrier also shall be responsible, according to the provisions of this Convention, for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of the second sentence of article 8 shall apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

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

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

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

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

pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissance.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles 6 et 8, de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissance.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10.

Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué

1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et celles de la seconde phrase de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier imposant au transporteur contractuel des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit.

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

5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué.

Article 11. Through carriage

1. Where a contract of carriage provides that the contracting carrier shall perform only part of the carriage covered by the contract, and that the rest of the carriage shall be performed by a person other than the contracting carrier, the responsibility of the contracting carrier and of the actual carrier shall be determined in accordance with the provisions of article 10.

2. However, the contracting carrier may exonerate himself from liability for loss, damage or delay in delivery caused by events occurring while the goods are in the charge of the actual carrier, provided that the burden of proving that any such loss, damage or delay in delivery was so caused, shall rest upon the contracting carrier.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper shall not be liable for loss or damage sustained by the carrier, the actual carrier or by the ship unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

Article 13.

Special rules on dangerous goods

1. When the shipper hands dangerous goods to the carrier, he shall inform the carrier of the nature of the goods and indicate, if necessary, the character of the danger and the precautions to be taken. The shipper shall, whenever possible, mark or label in a suitable manner such goods as dangerous.

2. Dangerous goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier, as the circumstances may require, without payment of compensation by him where they have been taken by him without knowledge of their nature and character. Where dangerous goods are shipped without the carrier having knowledge of their nature or character, the shipper shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.

3. Nevertheless, if such dangerous goods, shipped with knowledge of their nature and character, become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier, as the circumstances may require, without payment of compensation by him except with respect to general average, if any.

Article 11. Transport par transporteurs successifs

1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur contractuel, la responsabilité du transporteur contractuel ainsi que celle du transporteur substitué est déterminée conformément aux dispositions de l'article 10.

2. Toutefois, le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison des marchandises qui ont été causés par des événements qui se sont produits pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué, étant entendu qu'il incombe au transporteur contractuel de prouver que ladite perte, avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 12. Règle générale

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le transporteur substitué, ou causés au navire, à moins que ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires.

Article 13.

Règles particulières sur les marchandises dangereuses

1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses.

2. Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées sans en connaître la nature et le caractère. Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

3. Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on en connaissait la nature et le caractère deviennent un danger pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the goods are received in the charge of the contracting carrier or the actual carrier, the contracting carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things the particulars referred to in article 15.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the contracting carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods shall be deemed to have been signed on behalf of the contracting carrier.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading shall set forth among other things the following particulars :

a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

b) The apparent condition of the goods;

c) The name and principal place of business of the carrier;

d) The name of the shipper;

e) The consignee if named by the shipper;

f) The port of loading under the contract of carriage and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

g) The port of discharge under the contract of carriage;

h) The number of originals of the bill of lading;

i) The place of issuance of the bill of lading;

j) The signature of the carrier or a person acting on his behalf; the signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if the law of the country where the bill of lading is issued so permits;

k) The freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him; and

l) The statement referred to in paragraph 3 of article 23.

2. After the goods are loaded on board, if the shipper so demands, the carrier shall issue to the shipper a « shipped » bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article shall state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper shall surrender

QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur sur sa demande un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel.

Article 15. Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom; la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous forme de symboles ou par tout autre moyen mécanique ou électronique si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire; et

1. La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement « embarqué » qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces

such document in exchange for the « shipped » bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a « shipped » bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a « shipped » bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article shall not affect the validity of the bill of lading.

Article 16. Bills of lading : reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a « shipped » bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person shall make special note of these grounds or inaccuracies, or of the absence of reasonable means of checking.

2. When the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered :

a) The bill of lading shall be *prima facie* evidence of the taking over or, where a « shipped » bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

b) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including any consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight shall be payable by the consignee, shall be *prima facie* evidence that no freight is payable by the consignee. However, proof to the contrary by the carrier shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including any consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods,

marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement « embarqué ». Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement « embarqué ».

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du connaissement.

Article 16. Connaissement : réserves et force probante

1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou qu'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire mention spéciale de ces raisons ou des inexactitudes, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement « embarqué », de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa k) ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret n'est dû par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur sera réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs

their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage or expense resulting from inaccuracies of such particulars. The shipper shall remain liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss, damage or expense resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, shall be void and of no effect as against any third party, including any consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement shall be valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including any consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. If in such a case, the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier shall have no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case referred to in paragraph 3 of this article the carrier shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expense incurred by a third party, including a consignee, who has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading issued (2).

Article 18. Documents other than bills of lading

When a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence a contract of carriage, such a document shall be *prima facie* evidence of the taking over by the carrier of the goods as therein described.

(2) In regard to drafting changes that may be necessary, see section B, footnote 17, of the Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its eighth session, 10 to 21 February 1975 (A/CN.9/105).

marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité, en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages ou dépenses résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention ou connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle et sans effet à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si en pareil cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses subis par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement ⁽²⁾.

Article 18. Documents autres que les connaissements

Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

(2) Pour les modifications de forme qui pourraient être nécessaires, voir section B, note de bas de page 17, du rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa huitième session, tenue du 10 au 21 février 1975 (A/CN.9/105).

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, be given in writing by the consignee to the carrier not later than at the time the goods are handed over to the consignee, such handing over shall be *prima facie* evidence of the goods by the carrier in good condition and as described in the document of transport, if any.

2. Where the loss or damage is not apparent, the notice in writing must be given within 10 days after the completion of delivery, excluding that day.

3. The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their delivery been the subject of joint survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 21 days from the time that the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to the actual carrier shall have the same effect as if it had been given to the contracting carrier.

Article 20. Limitation of action

1. The carrier shall be discharged from all liability whatsoever relating to carriage under this Convention unless legal or arbitral proceedings are initiated within (one year) (two years) :

a) In the case of partial loss of or damage to the goods, or delay, from the last day on which the carrier has delivered any of the goods covered by the contract;

b) In all other cases, from the ninetieth day after the time the carrier has taken over the goods or, if he has not done so, the time the contract was made.

2. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

3. The period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

CINQUIEME PARTIE. DROIT ET ACTIONS

Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel.

Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le jour où la livraison a été achevée.

3. L'avis écrit est inutile si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur contractuel.

Article 20. Prescription de l'action

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention, à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai (d'un an) (de deux ans) :

a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;

b) Dans tous les autres cas, à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi.

2. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

3 Le délai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

4. The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this article shall apply correspondingly to any liability of the actual carrier or of any servants or agents of the carrier or the actual carrier.

5. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the period of limitation provided for in the preceding paragraphs if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than ninety days commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21. Jurisdiction

1. In a legal proceeding arising out of the contract of carriage the plaintiff, at his option, may bring an action in a contracting State within whose territory is situated :

- a) The principal place of business or, in the absence thereof, the ordinary residence of the defendant; or
- b) The place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- c) The port of loading; or
- d) The port of discharge; or
- e) A place designated in the contract of carriage.

2. a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be brought before the courts of any port in a contracting State at which the carrying vessel may have been legally arrested in accordance with the applicable law of that State. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgment that may subsequently be awarded to the claimant in the action;

b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court at the place of the arrest.

3. No legal proceedings arising out of the contract of carriage may be brought in a place not specified in paragraphs 1 and 2 of this article. The provisions which precede do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the contracting State for provisional or protective measures.

4. a) Where an action has been brought before a court competent under paragraphs 1 and 2 of this article or where judgment has been delivered by such a court, no new action shall be started between the

4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent selon les cas à toute responsabilité du transporteur substitué ou des préposés ou mandataires du transporteur ou du transporteur substitué.

5. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. Compétence

1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
- c) Le port de chargement;
- d) Le port de déchargement;
- e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;

b) Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins

same parties on the same grounds unless the judgment of the court before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the new proceedings are brought;

b) For the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgment shall not be considered as the starting of a new action;

c) For the purpose of this article the removal of an action to a different court within the same country shall not be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties after a claim under the contract of carriage has arisen, which designates the place where the claimant may bring an action, shall be effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the rules of this article, parties may provide by agreement that any dispute that may arise under a contract of carriage shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceeding shall, at the option of the plaintiff, be instituted at one of the following places :

a) A place in a State within whose territory is situated

i) The port of loading or the port of discharge, or

ii) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the ordinary residence of the defendant, or

iii) The place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

b) Any other place designated in the arbitration clause or agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage has arisen.

PART VI. DEROGATIONS FROM THE CONVENTION

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation of the contract of carriage or contained in a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a

que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Article 22. Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage.

2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé

i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

ii) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou

iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu,

b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport.

SIXIEME PARTIE.

DISPOSITIONS DEROGATOIRES A LA CONVENTION

Article 23. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement

stipulation shall not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, shall be null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. When a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage is issued, it shall contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in the preceding paragraph, the carrier shall pay compensation to the extent required in order to give the claimant full compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier shall, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked shall be determined in accordance with the law of the court seized of the case.

Article 24. General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding general average. However, the rules of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods shall govern the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any contribution to general average.

Article 25. Other conventions

1. This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants or agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage :

aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente convention et toute stipulation qui y déroge au préjudice du chargeur ou destinataire est nulle.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire.

Article 24. Avaries communes

1. Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale. Toutefois, au cas où le destinataire doit contribuer aux avaries communes, le transporteur sera tenu d'indemniser le destinataire en vertu des règles de la présente Convention relatives à la responsabilité pour pertes ou dommages causés aux marchandises.

Article 25. Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) Under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

b) By virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

The Working Group took note of the following observations by the Drafting Party :

To article 4 :

The Drafting Party noted that the Commission might wish to consider the harmonization of paragraph 1 of this article with paragraph 1 of article 5 and with the definition of the term « contract of carriage » in article 1.

To article 6 :

Some representatives expressed the view that in alternative D, variation Y should retain the formula « (X-Y) » in stating the equivalent to francs per kilo and francs per package. These representatives stated that an explanatory foot-note should then be added along the lines of foot-note 23 of A/CN.9/WG.III/WP.19) which states : « It is assumed that (X-Y) will represent lower limitations on liability than those established under subparagraph 1 (a). »

To article 13 :

Some representatives pointed out that paragraph 1 of article 13 imposed upon the shipper who hands dangerous goods to the carrier the obligation not only to inform the carrier of the nature of the goods and the character of the danger but also of the precautions to be taken. However, paragraph 2 of article 13 omitted any reference to « precautions to be taken ». In the view of these representatives the second sentence of paragraph 2 should therefore be modified along the following lines : « Where dangerous goods are shipped without the carrier having knowledge of their nature or dangerous character or of the precautions to be taken, the shipper shall be liable... ».

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

**ATHENS CONVENTION RELATING
TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974**

**CONVENTION D'ATHENES DE 1974
RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER
DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES**

ATHENS CONVENTION RELATING
TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows :

Article 1
Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them :

1. 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;

b) « performing carrier » means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;

2. « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;

3. « ship » means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;

4. « passenger » means any person carried in a ship,

a) under a contract of carriage, or

b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5. « luggage » means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding :

a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

b) live animals;

6. « cabin luggage » means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

**CONVENTION D'ATHENES DE 1974
RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER
DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES**

Les Etats parties à la présente Convention,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

Article 1
Définitions

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1. 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;

b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;

3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire :

a) en vertu d'un contrat de transport, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception :

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. « loss of or damage to luggage » includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. « carriage » covers the following periods :

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on quay or in or on any other port installation;

b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. « International carriage » means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. « Organization » means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if :

a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. « transport » concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. « transport international » signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

10. « Organisation » désigné l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque :

a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou

c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, insofar as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

Article 3
Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

Article 4
Performing carrier

1. If the performance of the carriage or 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.

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 3

Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Article 4

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, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

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. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this 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.

Article 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

Article 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

Article 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

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.

Article 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

Article 6

Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700.000 francs par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, la capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.
4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Monetary unit and conversion

1. The francs mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.
2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.
2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 8

Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12.500 francs par passager et par transport.
2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 50.000 francs par véhicule et par transport.
3. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18.000 francs par passager et par transport.
4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.750 francs en cas de dommages causés à un véhicule et 200 francs par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

Article 9

Unité monétaire et conversion

1. Le franc mentionné dans la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.
2. Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'il considère comme la parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

Article 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.
2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Article 11

Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

Article 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing 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 carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that 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 such damage would probably result.

Article 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

Article 12

Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Article 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 14

Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

Article 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent :
 - a) in the case of apparent damage to luggage :
 - i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
 - ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;
 - b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.
2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.
3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.
2. The limitation period shall be calculated as follows :
 - a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
 - b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

Article 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

- a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :
 - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
 - ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;
- b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

- a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
- b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le

injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that court is located in a State Party to this Convention :

a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the

cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Article 17

Jurisdiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention :

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf

burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 19

Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident :

a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

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

Article 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

Article 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 20

Dompage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;

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

Article 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

Article 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

Article 23

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31 December 1975 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may become Parties to this Convention by :

- a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- c) accession.

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

Article 24

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 25

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Article 23

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

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

Article 24

Entrée en vigueur

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

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

Article 25

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Article 26
Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.
3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

Article 27
Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall :
 - a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of :
 - i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - ii) the date of entry into force of this Convention;
 - iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;
 - b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States which have acceded to this Convention.
3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 28
Languages

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

DONE AT ATHENS this thirteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.

Article 26

Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.
3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

Article 27

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation :
 - a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :
 - i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 28

Langues

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

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT A ATHENES ce treize décembre mil neuf cent soixante-quatorze.

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

INSTRUMENTS OF RATIFICATION OF NORWAY

In a communication dated May 30th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on May 13th 1975 the instruments of ratification of Norway were deposited with the Belgian Government for the following international acts :

1. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF
VESSELS UNDER CONSTRUCTION
SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27th 1967.
2. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO
MARITIME LIENS AND MORTGAGES
SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27th 1967.

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

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

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

4

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

INSTRUMENTS DE RATIFICATION DE LA NORVEGE

Suivant une communication datée du 30 mai 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 13 mai 1975 ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments de ratification de la Norvège concernant les actes internationaux suivants :

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

NAVIRES EN CONSTRUCTION

SIGNEE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967.

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

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

SIGNEE A BRUXELLES LE 27 MAI 1967.

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

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

| <i>Etat</i> | <i>Date dépôt ratification</i> | <i>Date dépôt adhésion</i> |
|---------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Yougoslavie | 3 mai 1971 | |
| Grèce | 12 juillet 1974 | |
| République Arabe Syrienne | | 1er août 1974 |
| Norvège | 13 mai 1975 | |

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

« In accordance with Article 14, the Government of the Kingdom of Norway makes the following reservations :

1. To put the present Convention into force by inserting the provisions of the present Convention in the national legislation in a form suitable to this legislation.
2. To apply the International Convention relating to the Limitation of Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on October 10th 1957. »

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

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

| <i>State</i> | <i>Date when ratification was deposited</i> | <i>Date when accession was deposited</i> |
|----------------------|---|--|
| Syrian Arab Republic | nil | August 1st 1974 |
| Norway | May 13th 1975 | |

SIGNATURE AND RATIFICATION BY LEBANON

In a communication dated June 17th 1975, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on June 3rd 1975 H.E. Mr. Antoine Francis, Ambassador of the Republic of Lebanon in Brussels, appended his signature to the following International Acts at the same time as he deposited the instrument of ratification relating to these Acts :

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIABILITY OF OPERATORS OF NUCLEAR SHIPS AND ADDITIONAL PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS MAY 25th 1962

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

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

« Conformément à l'article 14, le Gouvernement du Royaume de Norvège fait les réserves suivantes :

1. de mettre la présente Convention en vigueur en incluant les dispositions de la présente Convention dans la législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation.
2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957. »

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

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

| <i>Etat</i> | <i>Date dépôt ratification</i> | <i>Date dépôt adhésion</i> |
|---------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| République Arabe Syrienne | néant | 1er août 1974 |
| Norvège | 13 mai 1975 | |

SIGNATURE ET RATIFICATION PAR LE LIBAN

Suivant une communication datée du 17 juin 1975, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 3 juin 1975 S.E. Monsieur Antoine Francis, Ambassadeur de la République Libanaise à Bruxelles, a procédé à la signature des actes internationaux suivants, ainsi qu'au dépôt de l'instrument de ratification concernant ces mêmes actes :

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE NAVIRES NUCLEAIRES ET PROTOCOLE ADDITIONNEL FAITS A BRUXELLES LE 25 MAI 1975

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

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

| <i>State</i> | <i>Date when ratification was deposited</i> | <i>Date when accession was deposited</i> |
|----------------------|---|--|
| Malgache Republic | | July 13th 1965 |
| Zaire Republic | | July 17th 1967 |
| Portugal | July 31st 1968 | |
| Netherlands (*) | March 20th 1974 | |
| Syrian Arab Repulibc | | August 1st 1974 |
| Lebanon | June 3rd 1975 | |

(*) For the Kingdom of the Netherlands in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies.

A l'heure actuelle, la liste des ratifications et adhésions se présente comme suit :

| <i>Etat</i> | <i>Date dépôt ratification</i> | <i>Date dépôt adhésion</i> |
|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| République Malgache | | 13 juillet 1965 |
| Zaire, République du | | 17 juillet 1967 |
| Portugal | 31 juillet 1968 | |
| Pays-Bas (*) | 20 mars 1974 | |
| Syrienne, Rép. Arabe | | 1er août 1974 |
| Liban | 3 juin 1975 | |

(*) Pour le Royaume en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises.

CORRIGENDUM

DOCUMENTATION CMI 1974
VOLUME IV

Correct address — Adresse correcte :
Page 503

DENMARK

DANSK SØRETSFORENING
(Danish Branch of Comité Maritime International)

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

Alterations :
Modifications :

BULGARIA

BULGARIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
V. Levski Str. 9, Sofia

Chairman :

Prof. Slava STEFANOVA, Professor at the Sofia University.

Deputy Chairmen :

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

Mr. Boris SHUBEKOV.

Chief Secretary :

Mme. Ekaterina TERZIEVA, Ministry of Transport.

Treasurer :

Mr. Ivan ANTOV, Ministry of Foreign Trade.

Members :

- Rear Admiral Dicho UZUNOV, Ministry of National Defence.
Mr. Ivan IVAN, Council of Ministers of the People's Republic of Bulgaria.
Mr. Ivan LAZAROV, Deputy Director General of the State Shipping Corporation.
Mr. Marin SLAVCHEV, Navibulgar.
Mr. Nikolai NEDIALKOV, State Economic Association « Fish Industry ».
Mr. Simeon SIMEONOV, Ministry of Transport.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris

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

Année de fondation : 1897

Comité de Direction

Président :

- M. Jacques POTIER, Directeur honoraire de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, 75008 Paris.

Présidents honoraires :

- M. le Doyen Paul CHAUVEAU, Professeur honoraire de la Faculté de Bordeaux, 78, rue de Passy, 75016 Paris. Villa Larrecq, Espoey, 64420 Soumoulou.
M. Jean WAROT, Avocat à la Cour, 71, Boulevard Raspail, 75006 Paris.

Premier Vice-Président :

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

Deuxième Vice Président :

- M. Paul REMBAUVILLE-NICOLLE, Président du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 59, rue de Richelieu, 75002 Paris.

Vice-Président honoraire :

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

Secrétaire Général :

M. Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour, 39, rue Scheffer, 75016 Paris.

Secrétaires Généraux adjoints :

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

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

Trésorier :

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

Membres :

M. Claude BERNARD, Chef du Département des Affaires contentieuses et administratives de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, 75008 Paris.

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

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

M. Pierre BOULOY, Avocat à la Cour, 5, rue de Chaillot, 75116 Paris.

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

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

M. Jean CALAIS-AULOY, Professeur de la Faculté de Droit et des Sciences Economiques de Montpellier, Le Mas de Franc, 18, Chemin du Mas du Diable, 34 Castelnau-le-Lez.

M. Michel DUBOYS de LABARRE, Assureur Maritime, 3, rue d'Amboise, 75002 Paris.

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

M. Pierre EMO, Avocat à la Cour, Bâtonnier de l'Ordre, 4, Avenue Galliéni, 76130 Mont Saint-Aignan.

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

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

Nombre de membres : environ 300

NEDERLAND

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEE- EN LUCHTRECHT
(Netherlands Maritime and Air Law Association)

Van Nijenrodeweg 892, Amsterdam-1011

As from April 1, 1975/A partir du 1er avril 1975

President/Président :

Prof. Mr. J.C. SCHULTSZ, Pieter de Hoochstraat 42, Amsterdam-Z.
(replacing/en remplacement de : Prof. Mr. M.F. baron VAN DER FELTZ).

YUGOSLAVIE

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

Jadranski Institut, Opaticka 18, 41000 Zagreb

Année de fondation : 1924, reconstituée en 1954

Comité de Direction

Président :

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

Secrétaire à Zagreb :

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

Secrétaire à Rijeka :

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

Trésorier :

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

Nombre de membres :

Institutions et entreprises : 32
Membres à titre individuel : 120

6

**NEW TITULARY MEMBERS OF THE COMITE
MARITIME INTERNATIONAL ELECTED AT THE
FIFTH ASSEMBLY OF THE CMI HELD
AT THE PALAIS D'EGMONT, BRUSSELS,
MARCH 14th 1975**

**NOUVEAUX MEMBRES TITULAIRES DU
COMITE MARITIME INTERNATIONAL ELUS
A LA CINQUEME ASSEMBLEE DU CMI
TENUE AU PALAIS D'EGMONT, BRUXELLES,
LE 14 MARS 1975**

Ilija COLOVIC

Conseiller au Comité Fédéral du Transport et des Communications, Bran-
kova 9, 11000 Beograd, Yougoslavie.

Simon COTTON

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

Sir John Francis DONALDSON

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

Armando dos ANJOS HENRIQUES

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

Velimir FILIPOVIC

Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Zagreb, Savska Cesta 34,
41000 Zagreb, Yougoslavie.

Neil GORDON

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

Rolf HERBER

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

John P. HONOUR

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

Branko JAKASA

Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Zagreb, Ulica Prole-
terskih brigada 52, 41000 Zagreb, Yougoslavie.

Hrvoje KACIC

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

Herbert M. LORD

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

Mlle Françoise MOUSSU

Chef du Service Juridique du Comité Central des Armateurs de France,
73 Boulevard Haussmann, 75008 Paris, France.

Paul REMBAUVILLE-NICOLE

Président du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, 58 rue
de Richelieu, 75002 Paris, France.

Walter RICHTER

Professor, President of the Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, Söge-
strasse 62, 2800 Bremen 1, B.R.D.

Zvone RIHTMAN

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

Richard RUTHERFORD

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

Henrik SCHAUMBURG

Assurance-Compagniet Baltica-Scandinavia A/S, 40 Bredgade, DK-1260 Co-
penhagen K, Denmark.

Milan TRAMPUZ

Conseiller Juridique de la « Jugolinija », Kozala K-7/IV, 51000 Rijeka, You-
goslavie.

D.J. Lloyd WATKINS

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

IN MEMORIAM

Nous regrettons d'annoncer le décès de Monsieur M. PRODROMIDES le 16 avril 1975.

Monsieur PRODROMIDES a, pendant plus de cinquante ans, occupé une place éminente dans le milieu international des affaires maritimes. Il a détenu pendant de nombreuses années le poste de trésorier de l'Association Française du Droit Maritime et a également contribué dans une très large part aux travaux du Comité Maritime International.

Grâce à ses interventions toujours savantes et précises, Monsieur PRODROMIDES a pris une part active aux travaux de maintes conférences internationales. Il était Conseiller Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France.

Le défunt laisse le souvenir d'un homme de haute valeur et d'une chaleureuse affabilité.

Le Comité Maritime International prie l'Association Française du Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

We regret to announce that Mr. M. PRODROMIDES passed away on April 16, 1975.

Mr. PRODROMIDES held a prominent position in the world of international maritime affairs for over fifty years. He assumed over a period of many years the duties of Treasurer of the Association Française du Droit Maritime and also contributed to a very large extent to the activities of the Comité Maritime International.

Thanks to his interventions, always skilful and precise, Mr. PRODROMIDES took an active part in the work of many international conferences. He was the Legal Expert of the Comité Central des Assureurs Maritimes de France.

The deceased will be remembered as a man of great value and cordial affability.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Association Française du Droit Maritime.

INDEX

DOCUMENTATION CMI - 1975 N° I

1. REPORT ON THE EIGHTH SESSION OF THE UN-
CITRAL WORKING GROUP ON INTERNATIONAL
LEGISLATION ON SHIPPING, HELD AT NEW YORK,
FEBRUARY 10-21 1975 2
*RAPPORT DE LA HUITIEME SESSION DU GROUPE
DE TRAVAIL DE LA CNUDCI SUR LA LEGISLATION
INTERNATIONALE MARITIME, TENUE A NEW
YORK, 10-21 FEVRIER 1975* 3
2. DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF
GOODS BY SEA 24
*PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES PAR MER* 25
3. ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CAR-
RIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY
SEA, 1974 58
*CONVENTION D'ATHENES DE 1974 RELATIVE AU
TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE
LEURS BAGAGES* 59
4. RIDERS TO THE STATEMENT OF THE RATIFICA-
TIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNA-
TIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS 80
*AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHE-
SIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE
DROIT MARITIME* 81
5. CORRIGENDUM 86
6. NEW TITULARY MEMBERS OF THE COMITE MARI-
TIME INTERNATIONAL ELECTED AT THE FIFTH
ASSEMBLY OF THE CMI HELD AT THE PALAIS
D'EGMONT, BRUSSELS MARCH 14, 1975 90
*NOUVEAUX MEMBRES TITULAIRES DU COMITE
MARITIME INTERNATIONAL ELUS A LA CINQUIE-
ME ASSEMBLEE DU CMI TENUE AU PALAIS D'EG-
MONT, BRUXELLES LE 14 MARS 1975* 90
7. IN MEMORIAM 92

C.M.I. DOCUMENTATION

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

DOCUMENTATION C.M.I.

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