

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Avril, 1978, April

BULLETIN TRIMESTRIEL

The 1978 CMI Assembly

The Assembly meeting took place in Hamburg (7-8 March) for the convenience of those who also participated in the diplomatic conference on the UNCITRAL draft convention for carriage of goods by sea. The following matters were considered :

ARBITRATION

The final draft Rules for ICC/CMI Arbitration - which with the exception of some minor improvements were identical to the draft rules sent out to the National Associations in 1977 - were adopted by the Assembly for immediate implementation by the Executive Council. The Rules differ from the ICC Rules for ordinary arbitration in many respects. The CMI has succeeded in improving these Rules for special maritime arbitration so as to provide for greater flexibility and less formality. The system of drafting "terms of reference" and of determining administrative costs and arbitrators' fees according to scales as well as the scrutinizing of the award has not been adopted. As CMI representatives to the ICC/CMI Joint Standing Committee were elected :

Mr.W.Hasche (Federal Republic of Germany)

Mr.K.Pineus (Sweden)

Mr.J.Potier (France)

Mr.K.Spiliopoulos (Greece)

Mr.S.Suchorzewski (Poland)

The Assembly further decided that, in case of resignation by any of the persons elected, the Executive Council is authorized to appoint any of the following persons :

Mr.Olavo Correa (Portugal)

Mr.H. Kacic (Yugoslavia)

Mr.R. Sarasin (Switzerland)

Mr.L. Tricot (Belgium).

It has been agreed between the CMI and the ICC that parties who have referred disputes in maritime affairs to ICC Arbitration under the ordinary Rules may, if they both agree, require the dispute to proceed under the ICC/CMI Rules for maritime arbitration, once those Rules have been finally adopted by the ICC, which is expected to be when they come before the ICC Council in June 1978. This is important since it will take some time before a reference to those Rules will be incorporated in maritime contracts by the following text :

L'Assemblée du C.M.I. de 1978

La réunion de l'Assemblée s'est tenue à Hambourg (7 et 8 mars) pour la facilité de ceux qui participaient aussi à la Conférence diplomatique sur le projet de Convention CNUDCI pour le transport de marchandises par mer.

ARBITRAGE

Le projet final des règles d'arbitrage CCI/CMI qui, à part quelques améliorations mineures, est identique au projet distribué aux associations nationales en 1977 - a été adopté par l'Assemblée pour que ces règles soient immédiatement rendues effectives par le Conseil Exécutif. Les règles diffèrent à maints égards des règles de la CCI pour l'arbitrage ordinaire. Le CMI a réussi à améliorer ces dernières de manière à amener une plus grande souplesse et moins de formalisme. Le système qui consiste à rédiger des "instructions", à fixer les frais d'administration et les honoraires des arbitres suivant une tarification et à vérifier la sentence, n'a pas été accepté. Les personnalités suivantes ont été élues comme représentants du CMI dans le Comité permanent CCI/CMI :

M. W.Hasche (République Fédérale d'Allemagne)

M. K.Pineus (Suède)

M. J.Potier (France)

M. K.Spiliopoulos (Grèce)

M. S.Suchorzewski (Pologne)

L'Assemblée a également décidé qu'en cas de désistement de la part d'une personnalité élue, le Conseil Exécutif a le pouvoir de désigner l'une quelconque des personnalités suivantes :

M. Olavo Correa (Portugal)

M. H. Kacic (Yugoslavie)

M. R. Sarasin (Suisse)

M. L. Tricot (Belgique)

Il a été convenu entre le CMI et la CCI que les parties qui ont soumis un différend dans des affaires maritimes à l'arbitrage de la CCI sous l'empire des règles ordinaires pourront, si elles s'accordent, exiger que le procès soit poursuivi conformément aux règles pour l'arbitrage maritime, dès que ces dernières auront été finalement adoptées par la CCI, ce qui est attendu lorsqu'elles seront présentées au conseil de la CCI en juin 1978. Ceci est important parce qu'un certain temps s'écou-

" All disputes arising from this Contract shall be finally settled in accordance with the ICC/CMI International Maritime Arbitration Rules by one or more arbitrators appointed in accordance with the said Rules "

It is advisable that the parties agree on the number of arbitrators, the place for the arbitration proceedings as well as the applicable law and the language to be used.

THE AFTERMATH OF THE RIO CONFERENCE

The two draft Conventions on "Jurisdiction, choice of law, and recognition and enforcement of judgments in collision cases and on "Off-shore Mobile Craft" have been introduced into the working programme of IMCO's Legal Committee for deliberation during 1979. The Rio de Janeiro charter-party (laytime) definitions are now being discussed with BIMCO and GCBS (General Council of British Shipping) and a joint working group of these bodies is trying to ascertain the attitude of the industry.

THE CONVERSION OF GOLD LIMITATION UNITS INTO SDRs.

Professor J.C.SCHULTSZ (Netherlands) has prepared draft Protocols to the 1924 and the 1924/1968 Brussels Conventions on Bills of Lading and to the 1924 and the 1957 Conventions on the limitation of shipowners' liability and contact has been made with the depositary of these Conventions - the Belgian Government - for convening a diplomatic conference. The Belgian Government has suggested that a similar draft Protocol be prepared for the 1962 Convention on Nuclear Ships (Convention on the liability of operators of nuclear ships and additional Protocol, Brussels May 25th, 1962).

A particular problem existed with respect to the 1924 Conventions, since one might take the view that the 1968 Protocol and the 1957 Limitation Convention with the new limits contained therein superseded the old 1924 conventions and that, consequently, Protocols should only be added to the 1968 Protocol and the 1957 Limitation Convention. Further, when converting the old pound sterling to SDRs, an arbitrary decision would have to be made which was different from the simple conversion of 15 francs Poincaré to 1 SDR.

The Assembly decided to set up an International Sub-Committee and appointed Professor SCHULTSZ as Chairman.

JAN RAMBERG - NEW SECRETARY GENERAL EXECUTIVE.

Professor Jan RAMBERG - the former Chief Legal Officer who resigned from his office at the Rio de Janeiro Conference owing to the pending restructuring of the CMI organization - was elected as new Secretary General Executive in place of the Honorary Vice-President Kaj PINEUS who also left his office at the Rio de Janeiro Conference. The post of Chief

lera avant qu'une référence à ces règles puisse être incorporée dans les contrats maritimes en ces termes :

" Tous différends résultant de ce contrat seront finalement tranchés conformément aux règles CCI/CMI pour l'arbitrage maritime international par un ou plusieurs arbitres désignés conformément à ces règles".

Il est recommandé que les parties s'accordent sur le nombre des arbitres, le lieu où se déroulera la procédure d'arbitrage, la loi applicable et la langue du procès.

LES SUITES DE LA CONFERENCE DE RIO

Les projets d'une convention sur la compétence civile, le choix de la loi, la reconnaissance et l'exécution des jugements en matière d'abordage et de celle sur les engins mobiles "off-shore" ont été introduits dans le programme des travaux de la commission juridique de l'OMCI pour être examinés au cours de l'année 1979.

Les définitions de Rio de Janeiro concernant les chartes-parties (staries) font en ce moment l'objet d'échanges de vue avec BIMCO et GCBS (General Council of British Shipping) en vue de leur adoption définitive.

LA CONVERSION DES UNITES-OR DE LIMITATION EN DTS.

Le professeur J.C.SCHULTSZ (Pays-Bas) a préparé des projets de protocoles aux conventions de Bruxelles de 1924 et 1924/1968 sur les connaissances et de 1924 et 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Des contacts ont été pris avec le dépositaire de ces conventions - le gouvernement belge - dans le but de pouvoir réunir une conférence diplomatique. Le gouvernement belge serait favorable à ce qu'un projet de protocole semblable soit envisagé en ce qui concerne la convention de 1962 sur les navires nucléaires (convention relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires et protocole additionnel, Bruxelles 25 mai 1962).

Il existe un problème particulier en ce qui concerne les conventions de 1924 parce que l'on peut estimer que le protocole de 1968 et la convention sur la limitation de 1957, qui prévoient de nouvelles limites, prévalent sur les anciennes conventions de 1924 et qu'en conséquence il suffit d'ajouter des protocoles au protocole de 1968 et à la convention sur la limitation de 1957. En outre, s'il fallait convertir la livre sterling en droits de tirage spéciaux il y aurait lieu de prendre une décision arbitraire qui serait différente de la simple conversion de 15 francs Poincaré en un DTS.

L'Assemblée a décidé de créer une commission internationale et a désigné le professeur SCHULTSZ pour la présider.

JAN RAMBERG - LE NOUVEAU SECRETAIRE GÉNÉRAL EXECUTIF.

Le professeur Jan RAMBERG - l'ancien Conseiller Juridique Principal qui avait démissionné de ses fonctions à la

Legal Officer was left vacant. A revision of the Constitution to reflect the new organization will be considered when - after some time - more experience has been gathered.

NEW MEMBER ASSOCIATION

A maritime law association has been established in Ecuador and the Assembly authorized the Executive Council to accept the Ecuador Association as a new member of the CMI.

ALBERT LILAR FOUNDATION

The first prize of the Foundation will be awarded in May 1978 (200,000 Belgian Francs) and will thereafter be awarded every three years.

NEW CMI SEMINAR

A new CMI Seminar will be arranged in late 1978 or early 1979. Several subjects have been suggested - many of them related to the new UN Convention on the carriage of goods by sea. The Executive Council will decide on the subject, place and time for the Seminar at its next meeting (10 May).

NEW SUBJECTS FOR STUDY WITHIN THE CMI

The Assembly decided to explore the feasibility of including the following subjects in its working programme :

- Legal matters relating to collisions at sea (rapporteur: Prof. N.HEALY)
- Legal problems arising in maritime contracts as a consequence of changed economic circumstances (rapporteur: Prof. J.RAMBERG)
- Towage and salvage (rapporteur: Mr. C.PALME)
- Expert evidence in maritime cases (rapporteur: Vice-President A.BOAL).

NEXT ASSEMBLY AND CONFERENCE

The 1979 Assembly will meet on 30-31 March. It was suggested that the next CMI Conference should be held in 1980 or 1981 at a place yet to be considered.

Conférence de Rio de Janeiro en raison de la prochaine restructuration de l'organisation du CMI - a été élu secrétaire général exécutif; il succède au Vice-Président d'honneur Kaj PINEUS qui s'était, lui aussi, démis de ses attributions à Rio de Janeiro. Le poste de Conseiller Juridique Principal reste sans titulaire. Une révision des statuts destinée à refléter la nouvelle organisation sera examinée lorsqu'après quelques temps on aura acquis plus d'expérience.

NOUVELLE ASSOCIATION, MEMBRE DU CMI

Une Association de droit maritime a été fondée en Equateur et l'Assemblée a donné pouvoir au Conseil Exécutif d'accepter l'Association de l'Equateur en qualité de nouveau membre du CMI.

LA FONDATION ALBERT LILAR

Le prix de la fondation (francs belges: 200.000.) sera attribué pour la première fois au mois de mai 1978 et, par la suite, tous les trois ans.

NOUVEAU SEMINAIRE DU CMI

Un nouveau séminaire sera organisé par le CMI à la fin de 1978 ou au début de 1979. Divers sujets ont été proposés, la plupart en relation avec la nouvelle convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer. Le Conseil Exécutif décidera du sujet, du lieu et de la date du séminaire à sa prochaine réunion (le 10 mai)

NOUVEAUX SUJETS

L'Assemblée a décidé d'explorer la possibilité d'inclure les sujets suivants dans son programme de travail:

- les questions de droit en rapport avec les abordages en mer (rapporteur : professeur N.HEALY)
- les problèmes juridiques surgissant dans les contrats maritimes à la suite du changement dans les conditions économiques (rapporteur: professeur J.RAMBERG)
- le remorquage et le sauvetage (rapporteur: M.C.PALME)
- la preuve par experts en matière maritime (rapporteur: le vice-président A.BOAL).

PROCHAINES ASSEMBLEE ET CONFERENCE

L'Assemblée de 1979 se réunira les 30 et 31 mars. Il a été suggéré que la prochaine conférence du CMI devrait avoir lieu en 1980 ou 1981 en un lieu encore à déterminer.

The UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (the «Hamburg Rules»)

La Convention de 1978 des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Les Règles de Hambourg)

The Diplomatic Conference was held 6-31 March at Hamburg. 78 States participated and the Convention was unanimously adopted (Canada, Greece and Switzerland abstaining). The CMI was represented by Professor Jan RAMBERG and Dr.H.G. ROHREKE, each for part of the time. Professor Rolf HERBER was elected as President of the Conference and Professor M. CHAFIK (Egypt) presided over the First Committee where the substantive provisions were discussed and adopted. Mr. D.POPOV (Bulgaria) presided over the Second Committee ("final clauses").

The crucial question to be resolved was, of course, the extent of the carrier's liability and the changed risk allocation proposed in the "UNCITRAL draft" (arts. 5, 6 and 8). At an early stage, the relation between the basis of the carrier's liability (art.5) and the amount of limitation (art.6) as well as the provisions allowing recovery exceeding the limits (art.8) was underlined. This, then, became the basis for a compromise where the more stringent carrier's liability was set off against "moderate" and, in practice, "unbreakable" limits. In substance, the basis of liability proposed in the UNCITRAL draft was accepted. The defences contained in the Hague Rules have been deleted, in particular the defences of management of the ship and error in navigation and of fire. However, with respect to fire, the claimant must prove that the fire arose from the carrier's fault or neglect. In view of the words used to express the general basis of liability, a "common understanding" was adopted to the effect that the carrier's general liability should be understood as resting "on the principle of presumed fault or neglect".

The limits are expressed differently for loss or damage and for delay.

The "double criterion" - unit and per kilo limitation - is maintained and the level of the 1968 Protocol accepted with a 25 % inflation increment. The freight is chosen as a basis for the limitation of liability for delay (2 1/2 times the freight payable for the goods delayed but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage).

The text proposed in the UNCITRAL draft relating to the carrier's loss of the right to limit liability was not accepted. Instead, the wording used in the 1974 Athens convention for the carriage of passengers and their luggage by sea and in the 1976 London limitation of liability convention was adopted which, in practice, makes the limits almost "unbreakable".

La Conférence Diplomatique a été tenue à Hambourg du 6 au 31 mars. 78 Etats y ont participé et la Convention a été adoptée à l'unanimité, le Canada, la Grèce et la Suisse s'étant abstenus. Le CMI était représenté, à tour de rôle, par le Professeur Jan RAMBERG et le Dr.H.G. ROHREKE. Le Professeur Rolf HERBER fut élu Président de la Conférence et le Professeur M. CHAFIK (Egypte) présida le Premier Comité, où les dispositions de fond furent débattues et adoptées. M. D.POPOV (Bulgarie) présida le Second Comité ("clauses finales").

La question décisive qui devait être résolue était, bien entendu, l'étendue de la responsabilité du transporteur et la modification dans la répartition du risque, proposée dans le projet CNUDCI (art. 5, 6 et 8). Dès les débuts, l'accent fut mis sur le rapport entre la base de la responsabilité du transporteur (art.5), le montant de la limitation (art.6) et les dispositions accordant le recouvrement en excès des limites (art.8). Ceci donc, servit de base à un compromis dans lequel la responsabilité du transporteur, plus rigoureuse, fut compensée par des limites "modérées" et, pratiquement, "intransgressibles". En substance, la base de responsabilité proposée dans le projet CNUDCI fut reçue plus ou moins favorablement. Les exonérations reprises dans les Règles de La Haye ont été supprimées, notamment les exonérations en rapport avec l'administration du navire et pour les erreurs de navigation, ainsi que celles ayant trait à l'incendie. Il ne reste de renversement du fardeau de la preuve au profit du transporteur qu'en ce qui concerne l'incendie ; le réclamant doit prouver que l'incendie résulte de la faute ou de la négligence du transporteur. Compte tenu des termes formulant la base générale de la responsabilité, un "accord général" fut adopté, stipulant qu'il doit être entendu que la responsabilité générale du transporteur est fondée "sur le principe de la faute ou de la néGLIGENCE présumée".

Les limites sont différentes d'après qu'il s'agit de pertes et de dommages ou de retard. Le "double critère" - limitation par unité et par kilo - est maintenu et le niveau du Protocole de 1968 accepté, avec une augmentation de 25% pour tenir compte de l'inflation. Le fret a été pris comme base pour la limitation de la responsabilité pour le retard (2 fois et demie le fret payable pour les marchandises arrivées en retard, mais ne dépassant pas le montant du fret total payable suivant le contrat de transport).

Le texte proposé dans le projet CNUDCI, visant la perte du droit du transporteur de limiter la responsabilité, ne fut pas accepté. On adopta, à sa place, les

In spite of the "compromise", the "Hamburg Rules" undoubtedly place a much heavier risk on the carrier than the Hague Rules even as amended by the 1968 Protocol. It is therefore important to study the implications of the "Hamburg Rules" on traditional insurance practices.

The "Hamburg Rules" are much more comprehensive than the Hague Rules which is also reflected by the title - "carriage of goods by sea". Still, one should not be misled and believe that the "Hamburg Rules" deal with all important legal questions relating to carriage of goods by sea. Indeed, the "commercial risks" following from various clauses ("scope of voyage"-, "liberty"-, "deviation"-, "war"-, "strike"-, "freight"- clauses etc.) are mainly outside the scope of the "Hamburg Rules". When comparing the "Hamburg Rules" with the Hague Rules, the following "innovations", in particular, should be observed :

- a distinction is made between the "carrier" (contracting carrier) and the "actual carrier" (performing carrier) both being liable jointly and severally (arts. 1 and 10)
- the requirement that a bill of lading be issued for the Convention to apply has been deleted, the Convention applies to the "contract of carriage" as such, except in so far as the contract is governed by a charter-party (arts. 1 and 2)
- the scope of application has been extended geographically ("inbound" shipments are also covered, art.2)
- the period of responsibility has been extended to include, in principle, the whole time when the carrier is in charge of the goods at the ports of loading and discharge (art.4).
- a provision on through-carriage has been included, the carrier is mandatorily liable unless he fulfils some stringent requirements purporting to preserve the shipper's right of compensation from the on-carrier (art.11)
- the mandatory contents of the bill of lading have been considerably enlarged (no less than 15 pieces of information some of which are not readily available at the time of the issuance of the bill of lading, art.15)
- a regulation of "back-letters" has been introduced distinguishing between "fraudulent" and other cases (art.17)
- the time for notice of loss or damage has been considerably extended (the next working day in case of apparent loss or damage and 15 days when the loss or damage is not apparent; in case of delay notice is required 60 days after the goods were handed over failing which no compensation is payable, art.19)
- the time-bar has been extended to two years and also applies to actions by the carrier against the shipper (art. 20)

termes repris dans la Convention d'Athènes de 1974 pour le transport des passagers et de leurs bagages par mer, et ceux repris dans la Convention sur la limitation de la responsabilité de Londres de 1976, ce qui, en pratique, rend les limites à peu près "intransgressibles".

En dépit du "compromis", les "Règles de Hambourg" imposent incontestablement au transporteur un risque beaucoup plus lourd que ne le font les Règles de La Haye, même après que celles-ci ont été modifiées par le protocole de 1968. Il est donc important que l'on examine les implications des "Règles de Hambourg" visant les pratiques traditionnelles de l'assurance.

Les "Règles de Hambourg" ont une portée beaucoup plus large que les Règles de La Haye, ceci étant également réfléchi dans le titre - "transport de marchandises par mer". Cependant, on ne doit pas se leurrer et croire que les "Règles de Hambourg" traitent de toutes les questions juridiques importantes visant le transport de marchandises par mer. En effet, les "risques commerciaux" qui découlent de diverses clauses (clauses se référant à : "portée du voyage"-, "faculté"-, "déviation"-, "guerre"-, "grève"-, "fret"-, etc.), ne sont pas, dans l'ensemble, compris dans le champ d'application des "Règles de Hambourg". Lorsque l'on compare les "Règles de Hambourg" avec les Règles de La Haye, il faut, en particulier, tenir compte des "innovations" suivantes :

- on fait une distinction entre le "transporteur" (transporteur contractant) et le "transporteur substitué" (transporteur exécutant), qui sont solidairement responsables (articles 1 et 10).
- l'exigence que soit émis un connaissement pour que la Convention s'applique, a été supprimée; la Convention s'applique au "contrat de transport", comme tel, excepté dans la mesure où le contrat est soumis à une charte-partie (articles 1 et 2).
- le champ d'application a été élargi géographiquement parlant (les expéditions "à l'entrée" sont également couvertes, article 2).
- la période de responsabilité a été étendue de façon à inclure, en principe, la totalité du temps pendant lequel les marchandises sont sous la garde du transporteur (article 4).
- une disposition pour le transport par transporteurs successifs a été incluse; le transporteur est impérativement responsable, à moins qu'il ne remplisse certaines conditions rigoureuses, destinées à préserver le recours du chargeur contre le transporteur suivant (article 11).
- les mentions obligatoires du connaissement ont été multipliées (pas moins de 15 rubriques pour des informations dont certaines ne sont pas aisément disponibles au moment de l'émission du connaissement, article 15).

- provisions on jurisdiction and arbitration have been introduced (arts. 21-22)
- a sanction applies for failure to refer to the Convention in the contract of carriage and for inserting invalid clauses (art. 23).

The Convention comes into effect when 20 States have ratified it (no "tonnage requirement"). A ratification requires a denunciation of the 1924 and the 1924/1968 Brussels conventions but a Contracting State may, if it deems it desirable, defer such denunciations for a maximum period of five years from the entry into force of the Convention. Since it is evident that we will have a complicated situation for quite a long "transition" period with different countries adhering to no less than three different conventions, it is of vital importance to study the implications of the "Hamburg Rules" on the legal position of the contracting parties, insurance, "forum shopping" etc. so as to avoid, or in any event cushion the effect of a decline of the unification of the law in this important field.

For the convenience of the reader the substantive provisions of the UN Convention are reproduced below.

The French text of this Convention will be printed in the next CMI NEWS LETTER.

- un règlement concernant les "lettres de garantie" a été introduit, qui fait la distinction entre les cas "frauduleux" et les autres cas (article 17).
- le temps pour donner avis d'une perte ou d'un dommage a été considérablement étendu (le prochain jour ouvrable, lorsque la perte ou le dommage sont apparents et 15 jours lorsqu'ils ne sont pas apparents; en cas de retard, l'avis est exigé 60 jours après la livraison des marchandises, faute de quoi aucune indemnité n'est payable, article 19).
- la prescription a été portée à deux ans et est également applicable aux actions du transporteur contre le chargeur (article 20).
- des dispositions sur la compétence et l'arbitrage ont été introduites (articles 21 et 22).
- des sanctions sont prévues si l'on omet de faire référence à la Convention dans le contrat de transport et si l'on y insert des clauses invalides (article 23).

La Convention entrera en vigueur lorsque 20 Etats l'auront ratifiée (il n'y a pas d'exigence quant au "tonnage"). Toute ratification demande la dénonciation des conventions de Bruxelles de 1924 et de 1924/1968, mais un Etat Contractant peut, s'il le désire, se soustraire à ces dénonciations pendant une période de cinq ans au maximum à partir de l'entrée en vigueur de la Convention.

Comme il est évident que nous allons passer par une situation compliquée pendant une période de "transition" assez longue, au cours de laquelle divers pays adhéreront à pas moins de trois conventions différentes, il est d'une importance capitale que l'on étudie les implications des "Règles de Hambourg" sur la position juridique des parties contractantes, sur l'assurance, sur le "forum shopping", etc., de manière à éviter, ou tout au moins à atténuer, un déclin de l'unification du droit dans ce domaine important.

Pour la facilité du lecteur les dispositions essentielles de la Convention (texte en langue anglaise) ont été reproduites ci-après.

Le texte en langue française de la Convention sera reproduit dans le prochain numéro de CMI NEWS LETTER.

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION, HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea, HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows :

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

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

2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

5. "Goods" includes 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.

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage 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.

8. "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

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

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

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

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

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea 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 this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

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

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party the provisions of paragraph 3 of this article apply.

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. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods 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 is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods :

- (i) by handing over the goods to the consignee; or
- (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, 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
- (iii) 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 paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5. Basis of Liability

1. The carrier is liable for loss 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 or 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 by sea within the time expressly agreed upon 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 if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

- (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
- (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to 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 is 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 neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme 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 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(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 (a) of this article, the following rules 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, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if

not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7. Application to non-contractual claims

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

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, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by 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 must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier

has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the 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 or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

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

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

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

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

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

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

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

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

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character :

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any

person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

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

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars :

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character 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 by sea 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 by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

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

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

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

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that

the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must 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 must surrender such document in exchange for a "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 does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

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 must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If 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 is 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 is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a 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 is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a 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 is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea 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 resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by 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, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is 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 a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to

evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

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, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.
2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.
3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.
4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.
5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when 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 him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.
7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.
8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed

to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.
 2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.
 3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.
 4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.
 5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.
- ##### Article 21. Jurisdiction
1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places :
 - (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual 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 the port of discharge; or
 - (d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.
 2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. 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 judgement 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 of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4.(a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to 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, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to 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 by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated :

- (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (ii) 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

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

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

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

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does 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, is 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. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must 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 paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant 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 must, 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 are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.
2. With the exception of article 20 the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.
2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.
3. 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 :
 - (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.
4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.
5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as :

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of Article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.
3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.
2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.
3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.
4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.
5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.
6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Brussels Conventions - Conventions de Bruxelles

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

ACCESSION BY THE SENEgal

In a communication dated March 3rd 1978, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on February 14th, 1978 the instruments of accession of the Senegal were deposited with the Belgian Government concerning the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING AND PROTOCOL OF SIGNATURE signed at Brussels on August 25th, 1924

In accordance with the provisions of Article 14, this Convention, as regards the Senegal, will come into force on August 14th, 1978.

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

ADHESION PAR LE SENEgal

Suivant une communication datée du 3 mars 1978, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 14 février 1978 ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments d'adhésion du Sénégéal concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE DE SIGNATURE signés à Bruxelles le 25 août 1924.

Conformément aux dispositions de son article 14, cette Convention entrera en vigueur, à l'égard du Sénégéal, le 14 août 1978.

Corrigendum

Deletion
Suppression

DOCUMENTATION CMI 1977 VOLUME III

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

at page 268 :

PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO BILLS OF LADING
Signed at Brussels on August 25th, 1924
(Brussels, February 23rd 1968)

delete footnote :

"(This Protocol has not yet come into force, the conditions required in Article 13 not having been fulfilled)".

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

page 268 :

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT
Signé à Bruxelles le 25 août 1924
(Bruxelles, 23 février 1968)

supprimer la note au bas de la page :
"(Ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 13 n'étant pas remplies)".

Personalia

MEMBRES TITULAIRES - TITULARY MEMBERS

Ont été élus nouveaux membres titulaires:
Were elected as new Titulary Members :

CANADA : Arthur J. STONE Q.C.
FRANCE : André PIERRON
ITALIE : Sergio M. CARBONE
Prof. Nicola BALESTRA
Prof. Franco BONELLI

JAPAN : Prof. Kozabuto MATSUNAMI
Prof. Takashi KOJIMA
U.S.A. : David R. OWEN
VENEZUELA: Dr. Luis COVA ARRIA

Published by CMI headquarters:

c/o Messrs. HENRY VOET-GENICOT, Borzestraat 17, B-2000 Antwerp - Belgium.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Juillet, 1978, July.

BULLETIN TRIMESTRIEL

Warehousing Contracts

A Study Group appointed by UNIDROIT met in Rome in April to discuss the feasibility to elaborate an international convention on warehousing contracts. The CMI was represented by the Secretary General Executive, Prof. J.Ramberg, and Dr. Alessandra Xerri, Rome.

It was agreed that UNIDROIT should seek to elaborate a text to an international convention, while the CMI - following-up its initiative from 1975 (CMI Documentation 1975 II p.94) - should prepare such standard conditions which would be patterned on the same basic principles as the draft convention elaborated by UNIDROIT. Such a method has been used before in the co-operation between UNIDROIT and the CMI, namely when the Tokyo Rules on combined transports were "converted" into the TCM-draft and subsequently used as a model for the current combined transport documents and the ICC Rules for such documents.

At the meeting, an observer from IAPH (International Association of Ports and Harbours) was also present. He agreed to collaborate with the CMI in order to ascertain that any standard conditions prepared would be accepted by port authorities all over the world. It has later been agreed with the ICC that the standard conditions should be prepared in co-operation between the CMI, the ICC and IAPH.

The Study Group consisted of the chairman, professor Kurt Grönfors (Sweden), professor René Rodière (France), professor Donald Hill (United Kingdom), who had prepared the working papers, professor Johann Helm (Federal Republic of Germany) and Dr Dolly Richter-Hannes (German Democratic Republic). It appeared that, at the outset, some members of the Study Group were against the elaboration of standard conditions and in favour of a mandatory international convention on the liability of warehousemen. However, the Study Group finally unanimously agreed on the following recommendations :

- UNIDROIT should elaborate a draft convention on the liability for such warehousemen who received goods intended for international transport by any means of conveyance for storage

Contrats d'entrepôt

Un groupe d'étude désigné par UNIDROIT s'est réuni à Rome en avril afin de débattre la possibilité d'élaborer une convention internationale sur les contrats d'entrepôt. Le CMI était représenté par le Secrétaire Général Exécutif, le Prof. Jan Ramberg et par la Dr. Alessandra Xerri, de Rome.

Il fut convenu qu'UNIDROIT chercherait à élaborer le texte d'une convention internationale, cependant que le CMI - sur la lancée de son initiative en 1975 (Documentation CMI 1975, II, p.94) - établirait des conditions de référence qui seraient modelées sur les mêmes principes de base que le projet de convention élaboré par UNIDROIT. Pareille méthode a été précédemment employée dans la collaboration entre UNIDROIT et CMI, lorsque les Règles de Tokyo, relatives au transport combiné, furent "converties" en un projet TCM et, par la suite, utilisées comme modèle pour les documents actuels de transport combiné et les Règles de la CCI pour ces mêmes documents.

Un observateur de l'IAPH (International Association of Ports and Harbours), assistait également à cette réunion. Il accepta de collaborer avec le CMI en vue de s'assurer que toutes conditions de référence qui pourraient être élaborées seraient universellement acceptées par les autorités portuaires. Il a été convenu par la suite avec la CCI que les conditions de référence seraient élaborées grâce à une collaboration entre le CMI, la CCI et l'IAPH.

Le groupe d'étude était composé du président, le professeur Kurt Grönfors (Suède), du professeur René Rodière (France), du professeur Donald Hill (Royaume-Uni), qui avait préparé les documents de travail, du professeur Johann Helm (République Fédérale d'Allemagne) et du docteur Dolly Richter-Hannes (République Démocratique Allemande). Il apparut que, dans les débuts, certains membres du groupe d'étude étaient opposés à l'élaboration de conditions de référence et étaient partisans d'une convention internationale impérative sur la responsabilité de l'entrepositaire. Toutefois, en fin de compte, un accord unanime fut réalisé sur les recommandations suivantes :

- UNIDROIT élaborera un projet de convention sur la responsabilité de l'entrepositaire qui a reçu des marchandises destinées à un transport international par n'importe quel moyen de transport

before shipment and after the transport had come to an end.

- The liability should be based upon negligence with the burden of proving non-negligence placed on the warehouseman.
- The limitation of liability should be the lowest level applicable to any basic mode of transport, that is in principle the level of liability accepted in the recent "Hamburg Rules" but should not incorporate the "double criterion" (that is unit in addition to per kilo limitation) but be based on kilo only.
- The convention should not be mandatory in the traditional sense but the Contracting States should agree not to license, authorize or permit any warehouseman to use the name (still to be invented) which could hold the warehouseman out as a person referred to in the convention.
- The convention should not include pure domestic warehousing activities and such warehousing which only indirectly related to the international transport of goods. However, in order to be successful, such a convention must contain "incentives" so as to tempt warehousemen to voluntarily subject themselves to the legal régime contained therein.

As such "incentives" were mentioned the modern trend, existing particularly in the Federal Republic of Germany, not to approve any kind of limitation of liability without legislative support. The difficulty to provide protection for subcontractors (the Himalaya-problem) also required legislative action as would the creation of a negotiable document ("warehouse warrant") - at least in some countries. Further, with a growing acceptance of the principles of liability of the convention, private warehouses, if they operated with substandard liability, would risk to lose customers wherever a competitive situation existed. The representative of IAPH also stressed that the ports would have an interest to agree on the same standards in order to prevent an unfair competition between ports with different liability schemes.

The Study Group kindly requested the representatives of the CMI, the ICC and IAPH to take part in the elaboration of a draft text to such an international convention and a restrictive group will meet for this purpose during the fall of 1978. As soon as the first draft text has been prepared by the restrictive group, the CMI, the ICC and IAPH could initiate the work on the preparation of

soit pour l'entreposage avant le chargement soit lorsque le transport est terminé

- La responsabilité sera basée sur la négligence, le fardeau de la preuve de la non-négligence incombe à l'entrepositaire.
- La limitation de la responsabilité sera fixée au niveau le plus bas applicable à l'importe quel mode de transport, c.à.d. en principe, au niveau de responsabilité accepté dans les récentes "Règles de Hambourg", mais le "double critère" (c.à.d. la limitation par unité en plus de celle par kilo) n'y sera pas incorporé et elle sera basée sur le kilo seulement.
- La convention ne sera pas impérative au sens traditionnel de cette expression, mais les Etats contractants devront convenir de ne permettre à aucun entrepositaire par voie de licence ou d'autre pouvoir, de se prévaloir du nom (encore à trouver) qui pourrait faire passer cet entrepositaire pour l'une des personnes visées dans la convention.
- La convention ne devra inclure ni des activités d'entreposage purement nationales, ni tout entreposage qui ne se rapporte qu'indirectement au transport international de marchandises. Toutefois, pour avoir du succès, une telle convention devra comporter certains "encouragements" susceptibles d'inciter des entrepositeurs à se soumettre volontairement au régime juridique qu'elle contient.

Parmi ces "encouragements" on mentionna la tendance moderne qui s'est fait jour, en particulier, en République Fédérale d'Allemagne, de n'approuver aucune espèce de limitation de la responsabilité sans une sanction de la part du législateur. La difficulté de prévoir une protection en faveur du sous-contractant (le problème dans l'affaire "Himalaya") rend également nécessaire une action du législateur; telle serait aussi la condition de la création d'un document négociable ("récépissé d'entrepôt") - tout au moins dans certains pays. En outre, en cas d'acceptation croissante des principes de la responsabilité repris dans la convention, des entrepôts privés qui n'opéreraient qu'avec une responsabilité au-dessous de la normale, risqueraient de perdre des clients là où la concurrence serait libre. Le représentant de l'IAPH insista également sur le fait que les ports auraient tout intérêt à se mettre d'accord sur des normes d'une égale valeur afin d'éviter une concurrence déloyale entre des ports où existeraient des systèmes de responsabilité différents.

Le groupe d'étude pria les représentants du CMI, de la CCI et de l'IAPH de bien vouloir collaborer à l'élaboration d'un projet de texte pour une pareille convention internationale; un groupe restreint se réunira à cette fin en automne 1978. Dès que ce groupe aura rédigé le premier projet, le CMI, la CCI et l'IAPH pourraient amorcer les travaux en vue de la préparation des

standard conditions which, of course, would contain not only provisions relating to liability but other matters as well. A meeting where other organizations (particularly representing developing countries such as UNCTAD) would be invited will take place in Rome 23-27 January 1979.

The Executive Council, at its meeting 1978-05-10, decided that a CMI Working Group be set-up to implement the project.

The next CMI Colloquium

The Executive Council has decided to hold a Colloquium on the "Hamburg Rules" in Vienna from the 8th to the 10th January, 1979. The Chairman will be Lord Diplock.

Briefly, the aims of the Colloquium will be to compare the Hague Rules/ Hague Visby Rules with the Hamburg Rules. To consider the legal, practical and economic effects of the principle changes made by the Hamburg Rules and finally to examine the more ambiguous provisions in the Rules and consider what interpretation is likely to be given to them.

The comparative study and the legal, economic and practical effects of the principle changes will be dealt with by speakers on the first day of the Colloquium. The examination of the more ambiguous provisions will be undertaken by the delegates themselves who will be divided into discussion groups under the guidance of a Chairman for this purpose. There will also be an opportunity for delegates to question speakers and participate in general debate on the points raised during the Colloquium.

Full documentation including speakers' papers will be made available to delegates before the commencement of the Colloquium and they will be provided with a summary of the discussions and other relevant reports after the conclusion of the Colloquium.

A leaflet containing more detailed information on the Colloquium will shortly be sent to National Associations for circulation.

Any enquiries concerning the Colloquium should be directed to :

Miss Fiona Pellatt,
Thos. R. Miller & Son,
14-20, St. Mary Axe,
LONDON, EC3A 8DA.

Brussels Conventions - Conventions de Bruxelles

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

ACCESSION AND DECLARATION OF CONTINUITY BY THE KINGDOM OF TONGA

In a communication dated July 12th, 1978, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopéra-

conditions de référence qui, évidemment, contiendraient des stipulations ne visant pas seulement la responsabilité, mais également d'autres sujets. Une réunion, où l'on envisage d'inviter d'autres organisations (particulièrement celles qui, comme CNUCED, représentent les pays en voie de développement) aura lieu à Rome du 23 au 27 janvier 1979.

En sa réunion du 10 mai 1978 le Conseil Exécutif a décidé la constitution d'un groupe de travail du CMI chargé de la mise en oeuvre du projet.

Le prochain colloque du C.M.I.

Le Conseil Exécutif a décidé de tenir à Vienne du 8 au 10 janvier 1979 un colloque consacré aux "Règles de Hambourg". Il sera présidé par Lord Diplock.

En bref, l'objet du colloque sera de comparer les Règles de La Haye et de Visby avec les Règles de Hambourg: on étudiera les effets juridiques, pratiques et économiques des changements majeurs apportés par les Règles de Hambourg pour terminer par l'examen des dispositions les plus ambiguës de ces Règles et l'interprétation qui leur sera vraisemblablement accordée.

L'étude comparative et les effets juridiques, économiques et pratiques des changements majeurs seront traités par des orateurs le premier jour du colloque. L'étude des dispositions les plus ambiguës sera entreprise par les délégués eux-mêmes; ils seront, à cette fin, partagés en plusieurs groupes sous la conduite d'un président. Les délégués auront également l'occasion d'interroger les orateurs et de prendre part à la discussion générale sur les questions soulevées pendant le colloque.

Avant que le colloque ne débute, une documentation complète, y compris les travaux des orateurs, sera mise à la disposition des délégués; après le colloque il leur sera remis un résumé des débats et d'autres documents d'importance.

Des brochures contenant des renseignements plus détaillés concernant le colloque seront envoyées sous peu aux Associations Nationales, pour être distribuées par elles.

Toute demande de renseignements doit être adressée à :

Miss Fiona Pellatt,
Thos. R. Miller & Son,
14-20, St. Mary Axe,
LONDON, EC3A 8DA.

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

ADHESIONS ET DECLARATION DE CONTINUITÉ PAR LE ROYAUME DU TONGA

Suivant une communication datée du 12 juillet 1978, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de

tion au Développement de Belgique, advises that on June 13th 1978 the instruments of accession and a Declaration of Continuity were deposited with the Belgian Government by the Kingdom of Tonga, in respect of the following Conventions:

1. International Convention for the unification of certain rules relating to
COLLISIONS BETWEEN VESSELS and Optional Protocol (Brussels, September 23rd, 1910)
Entry into force on July 13th, 1978 (cfr.art.15).
2. International Convention for the unification of certain rules relating to
ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA and Optional Protocol (Brussels, September 23rd, 1910)
Entry into force on July 30th, 1978 (cfr.art.17).
3. International Convention for the unification of certain rules relating to
CIVIL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION (Brussels, May 10th, 1952)
Entry into force on December 13th, 1978, (cfr.art.13, subpar.3)
4. International Convention for the unification of certain rules relating to
PENAL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION OR OTHER INCIDENTS OF NAVIGATION (Brussels, May 10th, 1952)
Entry into force on December 13th, 1978, (cfr.art.9, subpar.3).

Reservations:

- "(1) The Government of Tonga reserves the right not to observe the provisions of Article 1 of the said Convention in the case of any ship if the State whose flag the ship was flying has as respect that ship or any class of ship to which that ship belongs consented to the institution of criminal or disciplinary proceedings before judicial or administrative authorities in Tonga.
- (2) The Government of Tonga reserves the right under Article 4 of the said Convention to take proceedings in respect of offences committed within the territorial waters of Tonga".
5. International Convention for the unification of certain rules relating to
ARREST OF SEA-GOING VESSELS (Brussels, May 10th, 1952)
Entry into force on December 13th, 1978 (cfr.art.15, subpar.3).

Reservation :

"The Government of Tonga reserves the right not to apply the provisions of this Convention to warships or vessels owned or in the service of a State".

la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 13 juin 1978, ont été déposés auprès du Gouvernement belge les instruments d'adhésion et une déclaration de continuité du Tonga concernant les conventions suivantes :

1. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'
ABORDAGE et Protocole de signature (Bruxelles, 23 septembre 1910)
Entrée en vigueur le 13 juillet 1978 (cfr.art.15).
2. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'
ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES et Protocole de signature (Bruxelles, 23 septembre 1910)
Entrée en vigueur le 30 juillet 1978 (cfr.art.17).
3. Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la COMPETENCE CIVILE EN MATIERE D'ABORDAGE (Bruxelles 10 mai 1952)
Entrée en vigueur le 13 décembre 1978 (cfr.art.13, alinéa 3)
4. Convention internationale pour l'unification de certaines règles relative à la COMPETENCE PENALE EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION (Bruxelles 10 mai 1952)
Entrée en vigueur le 13 décembre 1978 (cfr.art.9, alinéa 3)

Réerves :

- "(1) The Government of Tonga reserves the right not to observe the provisions of Article 1 of the said Convention in the case of any ship if the State whose flag the ship was flying has as respect that ship or any class of ship to which that ship belongs consented to the institution of criminal or disciplinary proceedings before judicial or administrative authorities in Tonga.
- (2) The Government of Tonga reserves the right under Article 4 of the said Convention to take proceedings in respect of offences committed within the territorial waters of Tonga".
5. Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la SAISIE CONSEVATOIRE DES NAVIRES DE MER (Bruxelles 10 mai 1952)
Entrée en vigueur le 13 décembre 1978 (cfr.art.15, alinéa 3).

Réserve :

"The Government of Tonga reserves the right not to apply the provisions of this Convention to warships or vessels owned or in the service of a State".

6. International Convention relating to the LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS and Optional Protocol, signed at Brussels on October 10th, 1957.
Entry into force on December 13th, 1978 (cfr.art.12,subpar.3).

Reservations:

"(1) In accordance with the provisions of sub-paragraph (a) of paragraph (2) of the Protocol of Signature, the Government of the Kingdom of Tonga excludes paragraph (1), (c), of Article 1 from their application of the said Convention.

(2) In accordance with the provisions of sub-paragraph (b) of paragraph (2) of the Protocol of Signature, the Government of the Kingdom of Tonga will regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to ships of less than 300 tons".

7. Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968, to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to

BILLS OF LADING
(dated August 25th, 1924)

Entry into force on September 13th, 1978 (cfr.art.13, subpar.2).

The Kingdom of Tonga advises also that Tonga considers that

the International Convention for the unification of certain rules of law relating to

BILLS OF LADING

and Protocol of signature, signed at Brussels on August 25th, 1924

has entered into force in respect of their Kingdom, following the extension on December 2nd, 1930 by Great Britain (entry into force on June 2nd, 1931).

6. Convention internationale sur la LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER et Protocole de signature, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.
Entrée en vigueur le 13 décembre 1978 (cfr.art.12,alinéa 3).

Réserve:

"(1) In accordance with the provisions of sub-paragraph (a) of paragraph (2) of the Protocol of Signature, the Government of the Kingdom of Tonga excludes paragraph (1), (c), of Article 1 from their application of the said Convention.

(2) In accordance with the provisions of sub-paragraph (b) of paragraph (2) of the Protocol of Signature, the Government of the Kingdom of Tonga will regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to ships of less than 300 tons".

7. Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de CONNAISSEMENT (du 25 août 1924)

Entrée en vigueur le 13 septembre 1978 (cfr.art.13,alinéa 2).

Le Royaume du Tonga notifie que le Tonga considère que

la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de CONNAISSEMENT

et Protocole de signature, signés à Bruxelles le 25 août 1924

est en vigueur à son égard, suite à l'extension faite le 2 décembre 1930 par la Grande-Bretagne (entrée en vigueur le 2 juin 1931).

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

Convention Internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

The Secretary-General of I.M.C.O. advises that in accordance with article 40(1) of the above mentioned Convention, this Convention shall enter into force on October 16, 1978.

The Secretary-General has therefore decided to convene the first session of the Assembly of the International Oil Pollution Compensation Fund at IMCO Headquarters (101-104 Piccadilly, London W.1) on Monday, 13 November 1978 at 11.00 a.m. The session is expected to continue until Friday, 17 November, 1978.

Le Secrétaire-Général de l'O.M.C.I. avise que conformément à l'article 40(1) de la présente Convention, cette Convention entrera en vigueur le 16 octobre 1978.

Le Secrétaire-Général a dès lors décidé de réunir la première session de l'Assemblée du Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, au siège de l'O.M.C.I. (101-104, Piccadilly, London W.1) le lundi 13 novembre 1978 à 11 heures. Il est prévue que la session continuera jusqu'au vendredi 17 novembre 1978.

CONVENTION ON A CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES :

The UNCTAD Secretariat advises that by June 5, 1978, 29 countries had made definitive signatures (s), ratified (r) or acceded(a) to the Convention. The countries, arranged in chronological order, are :

Ghana	24 June 1975	r
Chile	25 June 1975	s
Togo	25 June 1975	s
Pakistan	27 June 1975	s
Gambia	30 June 1975	s
Sri Lanka	30 June 1975	s
Venezuela	30 June 1975	s
Bangladesh	24 July 1975	a
Nigeria	10 September 1975	a
Benin	27 October 1975	a
United Republic of Tanzania	3 November 1975	a
Niger	14 January 1976	r
Philippines	2 March 1976	r
Guatemala	3 March 1976	r
Mexico	6 May 1976	a
United Republic of Cameroon	15 June 1976	a
Cuba	23 July 1976	a
Indonesia	11 January 1977	r
Ivory Coast	17 February 1977	r
Central African Empire	13 May 1977	a
Senegal	20 May 1977	r
Zaire	25 July 1977	a
Madagascar	23 December 1977	a
Cape Verde	13 January 1978	a
India	14 February 1978	r
Kenya	27 February 1978	a
Mali	15 March 1978	a
Sudan	16 March 1978	a
Gabon	5 June 1978	r

Personalia

Mr James J. Donovan of New York has been elected President of The Maritime Law Association of the United States on May 5, 1978. The list of the new Officers of this Association will be printed in the yearbook of Documentation C.M.I. 1978.

M. James J. Donovan (New York) a été élu Président de l'Association de Droit Maritime des Etats Unis le 5 mai 1978. La liste complète des nouveaux membres du Bureau de cette Association sera publiée dans l'annuaire 1978 du C.M.I.

Change in address

Changement d'adresse

BULGARIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
c/o Mr Nikolay Mikhaylov, Executive
Secretary,
5 Gurko Str., V fl., room Nol3,
1000 Sofia, Bulgaria.

Albert Lilar Foundation - La Fondation Albert Lilar

The first prize of the Albert Lilar Foundation has been awarded in Antwerp on the 11th May, 1978 to Mr. Nicolas Reuter of the University of Clermont-Ferrand for his book : "La notion d'assistance en mer".

Le prix de la Fondation Albert Lilar a été attribué pour la première fois le 11 mai 1978 à Anvers à Monsieur Nicolas Reuter, de l'Université de Clermont-Ferrand pour son ouvrage intitulé : "La notion d'assistance en mer".

Texte de la Convention de 1978 des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Les Règles de Hambourg)*

Préambule

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION ,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

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

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. Définitions

Dans la présente Convention :

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

2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confié par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou

dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les 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.

8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

*Note: The English text of this Convention has been printed in the CMI NEWS LETTER of April 1968.

e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance 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 connaissance, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3. Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIEME PARTIE.

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 4. Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur:

a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

- i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
- ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

- i) en remettant les marchandises au destinataire; ou
- ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
- iii) en remettant les marchandises

à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne 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 par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable :

- i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires ;

- ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il

s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. Limite de la responsabilité

1.

a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte 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 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable 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. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :
a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout

autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

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

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévue par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette 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, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait 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 ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation 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 du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

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

Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

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

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

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

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

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

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

Article 11. Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIEME PARTIE.

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 12. Règle Générale.

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et
b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. Emission du connaissance

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissance.

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

3. La signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis.

Article 15. Contenu du connaissance

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

a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, 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 a été désigné par le chargeur;

f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;

h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissance, s'il en existe plusieurs;

i) le lieu d'émission du connaissance;

j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

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

l) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;

m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;

n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et

o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissance "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement.

Si le transporteur a précédemment délivré un connaissance ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissance "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissance "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissance "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. Connaissance : réserves et force probante

1. Si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance 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, si un connaissance "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissance que les marchandises étaient en bon état apparent.

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

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

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

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

Article 17.

Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissance. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le

chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissance a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissance sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissance a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du 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 un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

Article 18.

Documents autres que les connaissances

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

Article 19.

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

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

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchan-

dises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

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

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action réурсoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

- a) l'établissement principal du défenseur 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 ou le port de déchargement ;
- d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international.

Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des jurisdictions visées 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 adjugées au demandeur ;

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

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des

tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins 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, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, 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 par mer est valable.

Article 22. Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

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

i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

ii) 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; ou

iii) le port de chargement où le port de déchargement.

b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contrarie est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord

relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIÈME PARTIE.

DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 23. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement 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 assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. 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 à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention en s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

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. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de 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) en application soit la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile 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 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou

b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de 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.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant

qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à :

12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou

37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 27. Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31.

Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention, notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Pro-

tocol de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 33. Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

October, 1978

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL —

Octobre, 1978

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

Arbitration

The Arbitration rules of the CMI-ICC and the model clause with comments were presented briefly in the April issue. The rules are printed in this issue and additional copies are available at the Secretariats of the CMI, 17 Borzestraat, 2000 Antwerp and of the ICC, 38 Cours Albert Ier, 75008 Paris.

In the meantime some salient features are indicated here.

If the parties have not themselves appointed Arbitrator(s) or have agreed otherwise the Standing Committee (StC) shall appoint the Arbitrator(s). If the dispute is to be referred to 3 Arbitrators and each party nominates one Arbitrator, these two elect the third. If a party fails to nominate an Arbitrator, the StC shall do so instead; Likewise, if the two Arbitrators fail, within the time fixed by the parties or the StC, to agree on the third Arbitrator, he/she will be nominated by the StC / Art 6.

The place of Arbitration shall be the one agreed on by the parties. If they do not agree, the StC will fix the place. Art./8. The parties are free to determine the law to be applied. If there is no indication in this respect the Arbitrator(s) "shall apply the law designated as the proper law by the rules of conflict of laws, which he deems appropriate" / Art.10:1/. The language(s) to be used shall be determined by the Arbitrator(s) /Art 11:8.

Documents (=pleadings, written statements etc.) shall be sent, with one copy of each, to:

- (i) the Secretariat,
- (ii) the other party and
- (iii) the Arbitrator(s),

such documents to be considered validly delivered against receipt or if sent by registered mail /Art.11.

Time limits allotted to the parties are brief /Art.4/ and also to the Arbitrators, i.e. 6 months after the constitution of the Arbitral Tribunal /Art.12. The time limits may be extended by agreement or, failing agreement, by the StC/Art.4:6,

12:2. The registration fee is \$100--. The amount to be deposited to cover secretarial charges, based on expenses and costs incurred /Annexe III § 3a/ and the fee and charges of the Arbitrator(s) will be decided by the StC, after consultation with him/her or them./Art.7., the Arbitrator(s) taking into account the complexity of the subject matter and the time spent /Art.18.

The arbitral award shall be final/Art. 15. Thus it is not subject to review before or after delivery.

Time will show to what extent the rules will be used by the parties. The proof of the pudding lies in the eating.

Kaj Pineus.

Arbitrage

Le C.M.I. s'est préoccupé depuis long-temps de la création de règles d'arbitrage maritime international. A la Conférence de Hambourg, en 1974, une résolution avait été adoptée en vue de faire avancer les travaux entrepris dans cette voie .

Dans le même temps, la Chambre de Commerce internationale, dont la Cour d'arbitrage avait déjà rendu des décisions en matière maritime, entreprenait d'organiser des procédures simplifiées et adaptées à certaines activités particulières.

C'est ainsi qu'était créé, au sein de cette institution, un groupe de travail des "arbitrages spécialisés", présidé par M.J.A.Cremades, qui mettait aussi-tôt à l'étude les problèmes relatifs à l'arbitrage maritime.

Les contacts ayant été établis entre ce groupe de travail et les membres de la commission de l' arbitrage du C.M.I., présidée par Me.J.Warot, il en résulte une décision commune d'offrir aux milieux maritimes une nouvelle possibilité d'arbitrage international maritime C.M.I.-C.C.I.

Des règles pour la conduite de ces arbitrages, et une clause modèle, furent alors élaborées.

Dans leur forme définitive, ces documents ont été adoptés par le C.M.I. lors de son assemblée, tenue à Hambourg, en mars 1978 (voir CMI NEWS LETTER d'avril 1978), et par la CCI, lors de la réunion du Conseil de la Chambre, en juin 1978.

Ces documents sont reproduits ci-après; ils sont aussi disponibles tant au Secrétariat du C.M.I. qu'à celui de la C.C.I., 38, Cours Albert Ier, 75008, Paris.

Il faut souhaiter qu'ils seront accueillis favorablement et prendront place parmi les moyens dont disposent les milieux intéressés pour résoudre leurs litiges dans les conditions les meilleures.

Le règlement C.M.I.-C.C.I. apporte un élément de choix nouveau aux parties, dont, évidemment, la liberté reste entière. Il tient compte des habitudes des milieux maritimes, qui sont habitués à une liberté d'action plus grande que d'autres activités commerciales, en ce domaine de l'arbitrage.

Le règlement traite, en premier lieu, de l'organisation de l'arbitrage C.M.I.-C.C.I. L'article 1er, qui traite de la compétence, permet d'utiliser pratiquement les règles nouvelles dans toutes les affaires maritimes.

L'article 2 crée un "Comité permanent", dont le siège est situé 38 Cours Albert Ier, et qui a pour mission d'assurer l'application du règlement. Le "Comité permanent" se compose de douze membres dont six sont désignés par le C.M.I. et six par la C.C.I.

Le Président du "Comité permanent" est nommé conjointement par le C.M.I. et la C.C.I. C'est M.Rolf Stödter (R.F.d'A), armateur, et professeur à l'université de Hambourg et ancien président de la C.C.I., qui a été désigné comme premier président. Me.J.A.Cremades (Espagne) et M.Kaj Pineus (Suède) ont été nommés vice-présidents.

Le règlement indique les conditions que doit remplir la demande d'arbitrage, ainsi que la réponse de la partie défenderesse (art.3 et 4). Les délais donnés aux parties sont brefs. Ils peuvent toutefois être prolongés soit par accord des parties, soit, à défaut, par le Comité permanent.

L'arbitrage peut être rendu par un arbitre unique, ou par un collège arbitral composé de trois arbitres.

Le règlement prévoit le cas où une des parties soulève un ou plusieurs moyens relatifs à l'existence ou à la validité de la Convention d'arbitrage (art.5), et fixe les pouvoirs du Comité permanent ainsi que des arbitres.

Si les parties n'ont pas désigné elles-mêmes les arbitres, ou si elles n'ont pas été d'accord pour un autre mode de désignation, c'est le Comité permanent

qui procèdera à cette désignation selon les modalités fixées par l'article 6. Le troisième arbitre, qui assume la présidence du tribunal arbitral, est également désigné par le Comité permanent si les parties ne l'ont pas elles-mêmes désigné, ou s'il n'a pas été prévu que ce sont les arbitres eux-mêmes qui le désigneront.

Lorsque le "Comité permanent" devra nommer un arbitre unique, ou un président du tribunal arbitral, celui-ci devra être pris dans un pays autre que ceux auxquels ressortissent les parties. Toutefois, si les circonstances le justifient, il pourra en être différemment. Ceci montre bien la souplesse du système qui a été adopté.

Le montant des sommes qui doivent être déposées pour couvrir les frais administratifs d'arbitrage et les honoraires et frais de l'arbitre sera fixé par le Comité permanent, après consultation avec le ou les arbitres (art.7). Ceux-ci tiendront compte de la complexité du sujet et du temps passé.

L'article 8 est important. Il prévoit que le siège de l'arbitrage sera choisi par les parties. Il faut donc souligner que le recours à l'arbitrage selon le règlement C.M.I.-C.C.I. n'impose nullement l'arbitrage à Paris (où se trouve le siège du Comité permanent). Si les parties ne sont pas d'accord sur le lieu de l'arbitrage, le Comité permanent en décidera.

La loi applicable au fond du litige sera également choisie par les parties. A défaut, c'est l'arbitre qui en décidera selon la règle de conflits de loi qu'il jugera appropriée à l'espèce (art.10). La langue utilisée sera déterminée par les arbitres. L'article 11 est consacré à la procédure arbitrale. Les documents devront être adressés chacun avec une copie, au Secrétariat, à l'autre partie, et aux arbitres; ces documents seront considérés comme remis valablement contre reçu, ou s'ils sont envoyés recommandés.

Les conditions dans lesquelles doit être rendu la sentence sont fixées par les articles 12 et 13, les articles suivants étant consacrés aux mesures à prendre pour la faire connaître aux parties et aux formalités nécessaires en vue de son exécution. Les arbitres disposent, en principe, de six mois pour rendre la sentence, après la constitution du tribunal arbitral.

Seul l'usage qui en sera fait permettra de dire si les nouvelles règles rendront des services à la communauté maritime internationale. Il faut constater que l'usage de l'arbitrage se développe constamment.

Les Conventions récentes prévoient l'arbitrage (v.par exemple, la Convention de Hambourg de 1978), ce qui n'était pas le cas des anciennes Conventions.

Claire Legendre.

ICC-CMI International Maritime Arbitration Rules.

Règlement International d'Arbitrage Maritime CCI-CMI.

THE ICC-CMI ARBITRAL ORGANIZATION

Article 1

The International Chamber of Commerce (ICC) and the International Maritime Committee (CMI) have jointly decided, with a view to providing a service to the maritime world at large, to issue rules for the conduct of arbitration disputes relating to maritime affairs including inter alia contracts of chartering, contracts of carriage by sea or of combined transport, contracts of marine insurance, salvage, general average, shipbuilding and ship repairing contracts, contracts of sale of vessels and other contracts creating rights in vessels.

Article 2

- § 1 An institutional body known as the "Standing Committee on Maritime Arbitration" (hereinafter referred to as the Standing Committee) will have the duty of ensuring the application of these Rules.
- § 2 The Standing Committee shall be composed of twelve members : six appointed by the ICC and six by the CMI.

The members of the Standing Committee shall be appointed for three years.

- § 3 The Chairman of the Standing Committee, selected from among its members, shall be appointed jointly by the ICC and the CMI.

Likewise from among the members of the Standing Committee, two Vice-Chairmen shall be appointed: one by the ICC and one by the CMI.

- § 4 The Secretariat of the Standing Committee shall be provided by the ICC and its costs shall be met by the parties seeking arbitration under these rules.

The seat of the Standing Committee will be 38, Cours Albert Ier, 75008 PARIS (France), where the meetings of the Standing Committee will be held unless otherwise agreed.

- § 5 The Standing Committee shall have power to deliberate when at least two of the members appointed by the ICC and two of the members appointed by the CMI are present. Decisions shall be taken within the Committee by a simple majority. If no majority is attained, the Chairman of the meeting shall have a casting vote.

REQUEST FOR ARBITRATION AND DEFENDANT'S ANSWER

Article 3

- § 1 Where the parties have agreed that disputes between them shall be referred to arbitration under these Rules, such disputes shall be settled

L'ORGANISATION DE L'ARBITRAGE CCI-CMI

Article 1

La Chambre de Commerce Internationale (CCI) et le Comité Maritime International (CMI) ont décidé conjointement, en vue d'offrir une solution au monde maritime dans son ensemble, d'élaborer des règles pour la conduite des arbitrages relatifs aux affaires maritimes incluant entre autres les contrats d'affrètement, de transport maritime ou combiné d'assurance maritime, le sauvetage, les avaries communes, la construction et la réparation des navires, les contrats de vente de navires et autres contrats créateurs de droits réels concernant les navires.

Article 2

- § 1 Il appartient à un organisme institutionnel dit "Comité Permanent d'Arbitrage Maritime" (ci-après le Comité Permanent), d'assurer l'application du présent Règlement.

- § 2 Le Comité Permanent se compose de douze membres, désignés à raison de six par la CCI et de six par le CMI.

Les membres du Comité Permanent sont nommés pour trois ans.

- § 3 Le Président du Comité Permanent, choisi au sein de ce dernier, est nommé conjointement par la CCI et le CMI.

Deux Vice-Présidents sont désignés respectivement par la CCI et par le CMI, parmi les membres du Comité Permanent.

- § 4 Le siège du Comité Permanent est situé au 38, Cours Albert Ier, 75008 - Paris (France) où se tiennent les réunions du Comité Permanent sauf stipulation contraire.

Le Secrétariat du Comité Permanent est assuré par la CCI et ses frais sont remboursés par les parties recourant à l'arbitrage selon ce règlement.

- § 5 Le Comité Permanent délibère valablement lorsqu'au moins deux des membres désignés par la CCI et deux des membres désignés par le CMI sont présents. Les décisions sont prises au sein du Comité, à la majorité des voix. Si aucune majorité ne se dégage, la voix du Président de séance est prépondérante.

DEMANDE D'ARBITRAGE ET REPONSE DE LA PARTIE DEFENDERESSE

Article 3

- § 1 Lorsque les parties sont convenues de soumettre tous différends les opposant à l'arbitrage conformément au présent Règlement, ces différends

in accordance with these Rules subject to such modification as the parties may agree.

§ 2 A party wishing to have recourse to ICC-CMI maritime arbitration shall submit its Request to the Secretariat of the Standing Committee with a copy of it to the Defendant.

The date when the Request is received by the Secretariat shall be deemed, for all purposes, to be the date of commencement of the arbitration proceedings.

§ 3 The Request for arbitration shall contain the following information:

- names in full, description, and addresses of the parties,
- a summary of the claimant's points of claim,
- the document containing the arbitration clause of the arbitration agreement,
- Such documents as are deemed relevant to clarify the subject matter of the dispute,
- all relevant particulars concerning the number and appointment of arbitrators.

§ 4 Disputes shall be settled by a sole arbitrator or by three arbitrators if circumstances so require. In the following Articles, the word "arbitrator" denotes a single arbitrator or three arbitrators as the case may be.

Article 4

§ 1 The Defendant shall within 21 days from the date on which he receives the Claimant's request for arbitration state whether he agrees that the dispute be submitted to arbitration according to these Rules and, if so, comment on the proposals made concerning the number and appointment of arbitrators and, where appropriate, nominate an arbitrator.

§ 2 If the Defendant objects to submitting the dispute to arbitration according to these Rules, the Claimant shall have a period of 15 days from the day such objection is communicated to him to comment on the Defendant's objection. If the Claimant agrees that there is no agreement that the dispute be submitted to arbitration under these Rules, the parties will be informed by the Secretariat that the proceedings are discontinued. If the Claimant maintains that there is a valid arbitration agreement, the matter shall be referred to the Standing Committee and resolved according to the provisions of Art. 5.

§ 3 The Defendant's failure to reply within the time mentioned above to the Claimant's request for arbitration shall be considered as an objection to the request.

seront tranchés suivant ce Règlement, sous réserve de toute modification que les parties pourraient apporter d'un commun accord.

§ 2 Toute partie désirant avoir recours à l'arbitrage maritime CCI-CMI adresse sa demande au Secrétariat du Comité Permanent et en notifie une copie à la partie défenderesse.

La date de réception de la demande par le Secrétariat est, en toute hypothèse, celle de l'introduction de la procédure d'arbitrage.

§ 3 La demande contient les informations et documents suivants :

- les noms, prénoms, qualités et adresses des parties ;
- un résumé des prétentions du demandeur ;
- le document comportant la clause compromissoire ou le compromis ;
- tout document de nature à clarifier l'objet du différend ;
- toutes indications utiles concernant le nombre des arbitres et leur choix.

§ 4 Les différends seront tranchés par un arbitre unique ou par trois arbitres si les circonstances l'exigent. Dans les articles suivants, l'expression "l'arbitre" vise indifféremment le ou les arbitres.

Article 4

§ 1 La partie défenderesse doit, dans un délai de vingt et un jours au plus à dater du jour où elle reçoit la demande d'arbitrage de la partie demanderesse, indiquer si elle accepte que le différend soit soumis à l'arbitrage conformément au présent Règlement et, dans l'affirmative, se prononcer sur les propositions qui auront été formulées concernant le nombre des arbitres et leur désignation et désigner éventuellement un arbitre.

§ 2 Si la partie défenderesse refuse de soumettre le différend à l'arbitrage suivant le présent Règlement, la partie demanderesse disposera d'un délai de 15 jours, à compter du jour où ce refus lui est communiqué, pour se prononcer sur ledit refus de la partie défenderesse. Si la partie demanderesse convient qu'aucun accord n'a été conclu à l'effet de soumettre le différend à l'arbitrage selon le présent Règlement, le Secrétariat informe les parties que la procédure est interrompue. Si la partie demanderesse soutient qu'il existe une convention d'arbitrage valable, l'affaire est portée devant le Comité Permanent, puis tranchée conformément aux dispositions de l'Article 5.

§ 3 Si la partie défenderesse ne répond pas à la demande d'arbitrage de la partie demanderesse dans le délai prévu, son abstention est considérée comme un refus opposé à la demande

§ 4 The Defendant shall have a period of 30 days from the date when he has notified the Secretariat of his agreement to the Claimant's request for arbitration or, failing such agreement, from the date when he has received notice of the Standing Committee's decision that the arbitration shall proceed, to file his defence and supply relevant documents.

§ 5 Within the last-mentioned time limit the Defendant may in his defence make a counterclaim to which the Claimant may file a reply within 21 days from the date it was communicated to him.

§ 6 The time limits stipulated in this article may, upon the request of either party, be extended by the Secretariat but not for more than an additional period of 30 days unless the parties otherwise agree. If a longer extension is requested, or failing such an agreement if the Secretariat refuses to grant an extension, the request shall be submitted to the Standing Committee.

VALIDITY OF THE ARBITRATION AGREEMENT

Article 5

§ 1 Should one of the parties raise one or more pleas concerning the existence or validity of the agreement to arbitrate, and should the Standing Committee be satisfied of the *prima facie* existence of such an agreement, the Standing Committee may, without prejudice to the admissibility or merits of the plea or pleas, decide that the arbitration shall proceed. In such a case any decision as to the arbitrator's jurisdiction shall be taken by the arbitrator himself.

§ 2 Unless otherwise provided, the arbitrator shall not cease to have jurisdiction by reason of any claim that the contract containing the arbitration agreement is null and void or allegation that it is non-existent provided that he upholds the validity of the agreement to arbitrate. He shall continue to have jurisdiction, even though the contract itself may be non-existent or null and void, to determine the respective rights of the parties and to adjudicate upon their claims and pleas.

§ 3 If one of the parties refuses or fails to take part in the arbitration, the arbitration shall proceed notwithstanding such refusal or failure.

CONSTITUTION OF THE ARBITRAL TRIBUNAL

Article 6

§ 1 Insofar as the parties have not themselves appointed arbitrators, and

§ 4 La partie défenderesse dispose pour exposer ses moyens de défense et fournir ses pièces d'un délai de trente jours à compter de la date où elle a notifié au Secrétariat son acceptation de la demande d'arbitrage de la partie demanderesse, ou à défaut de cette acceptation, à compter de la date où elle a reçu communication de la décision du Comité Permanent selon laquelle l'arbitrage doit avoir lieu.

§ 5 Dans les délais prévus, la partie défenderesse peut également formuler une demande reconventionnelle; la partie demanderesse peut, dans un délai de vingt et un jours à compter de la date de communication de cette demande reconventionnelle, présenter une note en réponse.

§ 6 Tout délai prévu au présent article peut, à la demande de l'une des deux parties, être prorogé par le Secrétariat sans que la période additionnelle dépasse trente jours, à moins que les Parties n'en décident autrement. Si une prorogation plus importante est demandée, ou à défaut d'un tel accord, si le Secrétariat refuse d'accorder la prorogation, la demande doit être soumise au Comité Permanent.

VALIDITE DE LA CONVENTION D'ARBITRAGE

Article 5

§ 1 Lorsqu'une des parties soulève un ou plusieurs moyens relatifs à l'existence ou à la validité de la convention d'arbitrage, le Comité Permanent, ayant constaté "*prima facie*" l'existence de cette convention, peut décider, sans préjuger la recevabilité ou le bien-fondé de ces moyens, que l'arbitrage aura lieu. Dans ce cas, il appartient à l'arbitre de prendre toute décision sur sa propre compétence.

§ 2 Sauf stipulation contraire, la prétendue nullité ou inexistence alléguée du contrat n'entraîne pas l'incompétence de l'arbitre s'il retient la validité de la convention d'arbitrage. Il reste compétent, même en cas d'inexistence ou de nullité du contrat, pour déterminer les droits respectifs des parties et statuer sur leurs demandes et conclusions.

§ 3 Si l'une des parties refuse ou s'abstient de participer à l'arbitrage, celui-ci a lieu, nonobstant ce refus ou cette abstention.

CONSTITUTION DU TRIBUNAL ARBITRAL

Article 6

§ 1 Si les parties n'ont pas désigné elles-mêmes des arbitres, le Comité

unless the parties have otherwise agreed, the Standing Committee shall appoint arbitrators in accordance with the provisions of this Article.

§ 2 Where the parties have agreed that the disputes shall be settled by a sole arbitrator and fail so to nominate him within 30 days from the date when the Claimant's Request for Arbitration has been communicated to the other party, the sole arbitrator shall be appointed by the Standing Committee.

§ 3 Where the dispute is to be referred to three arbitrators, each party shall nominate in the Request for Arbitration and in the Answer thereto one arbitrator. Such person shall be independent of the party nominating him. If a party fails to nominate an arbitrator, the appointment shall be made by the Standing Committee. The third arbitrator, who will act as chairman of the arbitral tribunal, shall be appointed by the arbitrators nominated by the Parties (unless the parties have nominated such third arbitrator) within a fixed time limit. Should the two arbitrators fail, within the time limit fixed by the parties or the Standing Committee, to reach agreement on the third arbitrator, he shall be appointed by the Standing Committee.

§ 4 Where the parties have not agreed upon the number of arbitrators, the Standing Committee shall appoint a sole arbitrator, save where it appears to the Standing Committee that the dispute is such as to warrant the appointment of three arbitrators. In such a case the parties shall each have a period of 21 days within which to nominate an arbitrator.

§ 5 Where the Standing Committee is to appoint a sole arbitrator or the Chairman of an arbitral tribunal, the sole arbitrator or the chairman of an arbitral tribunal shall be chosen from a country other than those of which the parties are nationals. However, in suitable circumstances and provided that neither of the parties objects, the sole arbitrator or the chairman of the arbitral tribunal may be chosen from a country of which any one of the parties is a national.

§ 6 Should an arbitrator be challenged by one of the parties, the Standing Committee, as sole judge of the grounds of challenge, shall make a decision which shall be final.

§ 7 If an arbitrator dies or is prevented from carrying out his functions or has to resign consequent upon a challenge or for any other reason, or if the Standing Committee, after having considered the arbitrator's observations, decides that the arbitrator is not fulfilling his functions in accordance with the Rules or within the prescribed time limits, he shall be replaced. In all such cases the procedure indicated

Permanent nomme des arbitres conformément aux dispositions du présent Article à moins que les parties n'en soient autrement convenues

§ 2 Lorsque les parties sont convenues que le différend sera tranché par un arbitre unique et s'abstiennent de le nommer dans un délai de trente jours à compter de la communication de la demande d'arbitrage à l'autre partie, l'arbitre est nommé par le Comité Permanent.

§ 3 Lorsque trois arbitres ont été prévus, chacune des parties - dans la demande d'arbitrage et dans la réponse à celle-ci désigne un arbitre. Celui-ci doit être indépendant de la partie l'ayant désigné. Si l'une des parties s'abstient, la nomination est faite par le Comité Permanent. Le troisième arbitre qui assume la présidence du tribunal arbitral est nommé par les arbitres désignés par les parties (à moins que les parties n'aient nommé ce troisième arbitre) dans un délai déterminé. Si, à l'expiration du délai fixé par les parties ou imparié par le Comité Permanent, les arbitres désignés par les parties n'ont pu se mettre d'accord, le troisième arbitre est nommé par le Comité Permanent.

§ 4 Si les parties n'ont pas fixé d'un commun accord quel serait le nombre des arbitres, le Comité Permanent nomme un arbitre unique, à moins que le différend ne lui paraisse justifier la désignation de trois arbitres. Dans ce dernier cas, les parties disposeront d'un délai de vingt et un jours pour procéder à la désignation des arbitres.

§ 5 Lorsqu'il incombe au Comité Permanent de nommer un arbitre unique ou un président du tribunal arbitral, l'arbitre unique ou le président du tribunal arbitral est pris dans un pays autre que ceux auxquels ressortissent les parties. Toutefois, si les circonstances le justifient et à moins qu'une des parties ne s'y oppose, l'arbitre unique ou le président du tribunal arbitral peut être pris dans un des pays auxquels ressortissent les parties.

§ 6 En cas de récusation d'un arbitre par une partie, le Comité Permanent statue sans recours, les motifs étant laissés à sa seule appréciation.

§ 7 Il y a lieu à remplacement d'un arbitre, décédé ou empêché, qui doit se démettre de ses fonctions à la suite d'une récusation ou pour tout autre motif, ou lorsque le Comité Permanent, après avoir recueilli ses observations, constate qu'il ne remplit pas ses fonctions conformément au Règlement ou dans les délais impartis. Dans chacun des cas, il est procédé conformément aux paragraphes 2, 3 et 5.

in the preceding paragraphs 2, 3 and 5 shall be followed.

When an arbitrator is replaced, prior hearings may be repeated at the discretion of the new arbitral tribunal.

DEPOSIT OF COSTS

Article 7

§ 1 The Standing Committee shall fix the amount of the deposit in a sum likely to cover the administrative costs of arbitration of the claims which have been referred to it and after consulting the arbitrator, his fee and costs.

Where, apart from the principal claim, one or more counterclaims are submitted, the Standing Committee may fix separate deposits for the principal claim and the counterclaim or counterclaims.

§ 2 It is for the Claimant or Counter-Claimant as the case may be to make the deposit(s) referred to in § 1 above.

§ 3 The Secretariat may make the transmission of documents to the arbitrator or conditional upon the payment by the parties or one of them of the whole or part of the deposit to the Secretariat of the Standing Committee.

§ 4 Before proceeding to establish the facts of the case, in accordance with the provisions of Article 11, the arbitrator shall inquire of the Secretariat whether the requests for deposit have been complied with.

The arbitrator shall only proceed in respect of those claims for which he has received confirmation from the Secretariat of the payment of the deposit.

PLACE OF ARBITRATION, PROCEDURE AND APPLICABLE LAW

Article 8

The Place of arbitration shall be that agreed by the parties. In the absence of such an agreement, the place of arbitration will be fixed by the Standing Committee.

Article 9

Unless otherwise agreed, the rules governing the proceedings before the arbitrator shall be those set out in these rules and, where these rules are silent, any rules which the parties (or, failing them, the arbitrator) may settle.

Article 10

§ 1 The parties shall be free to determine the law to be applied by the arbitrator to the merits of the dispute. In the absence of any indication by the parties as to the

En cas de remplacement de l'arbitre unique ou du président du tribunal arbitral, la reprise des précédentes audiences est laissée à la libre appréciation du tribunal arbitral.

PROVISIONS POUR FRAIS

Article 7

§ 1 Le Comité Permanent fixe le montant de la provision de nature à couvrir les frais administratifs d'arbitrage entraînés par les demandes dont il est saisi, et les honoraires et frais de l'arbitre après consultation de celui-ci.

Au cas où, indépendamment de la demande principale, une ou plusieurs demandes reconventionnelles sont formées, le Comité Permanent peut fixer des provisions distinctes pour la demande principale et pour la ou les demandes reconventionnelles.

§ 2 Il appartient à la partie demanderesse ou à la partie présentant une demande reconventionnelle, selon le cas, d'avancer la ou les provisions visées au § 1 ci-dessus.

§ 3 Le Secrétariat peut subordonner la remise du dossier à l'arbitre au versement au Comité Permanent par les parties, ou l'une d'entre elles de tout ou partie de la provision.

§ 4 Avant d'entreprendre l'instruction de la cause, conformément aux dispositions de l'article 11, l'arbitre vérifie auprès du Secrétariat s'il a été satisfait aux demandes de provision.

L'arbitre n'est saisi que des demandes pour lesquelles le Secrétariat lui a confirmé le règlement de la provision.

SIEGE DE L'ARBITRAGE, PROCEDURE ET DROIT APPLICABLE

Article 8

Le siège de l'arbitrage est celui choisi par les parties. A défaut d'un tel choix, le siège de l'arbitrage est fixé par le Comité Permanent.

Article 9

Sauf stipulation contraire des parties, les règles applicables à la procédure devant l'arbitre sont celles qui résultent du présent Règlement et dans le silence de ce dernier, celles que les parties (ou, à défaut, l'arbitre) déterminent.

Article 10

§ 1 les parties sont libres de déterminer le droit que l'arbitre devra appliquer au fond du litige. A défaut d'indication par les parties du droit applicable, l'arbitre

applicable law, the arbitrator shall apply the law designated as the proper law by the rule of conflict of laws which he deems appropriate.

§ 2 The arbitrator shall assume the powers of an amiable compositeur only if the parties have agreed to give him such powers.

ARBITRATION PROCEEDINGS

Article 11

§ 1 All pleadings and written statements submitted by the parties, as well as all documents annexed thereto, shall be sent with one copy of each to the Secretariat, the other party and the arbitrator. When the arbitrator has not yet been appointed the copies intended for him shall be sent to the Secretariat which, subject to the provisions of Art. 7 § 3, shall transmit them to the arbitrator when appointed.

All notifications or communications from the parties, the Secretariat and the arbitrator shall be validly made if they are delivered against receipt or forwarded by registered post to the address or last known address of the party for whom the same are intended.

Notification or communication shall be deemed to have been effected on the day when it was received, or should, if made in accordance with the preceding paragraph, have been received by the party itself or by its representative.

§ 2 The parties shall be at liberty to apply to any competent judicial authority for such measures as are outside the jurisdiction of the arbitrator and they shall not by so doing be held to infringe the agreement to arbitrate or to affect the relevant powers reserved to the arbitrator.

§ 3 The arbitrator shall proceed within as short a time as possible to establish the facts of the case. He may fix time limits. After study of the written submissions of the parties and of all documents relied upon, the arbitrator shall hear the parties if one of the parties so requests; failing such a request he may of his own motion decide to hear them.

In addition, the arbitrator may decide to hear any other person in the presence of the parties or in their absence provided they have been duly summoned.

§ 4 The arbitrator may appoint one or more experts, define their terms of reference, receive their reports and/or hear them in person in the presence of the parties or in their absence provided they have been duly summoned.

§ 5 The arbitrator may decide the case on the relevant documents alone if the parties so request or agree.

applique le droit désigné par la règle de conflit de lois qu'il juge appropriée en l'espèce.

§ 2 L'arbitre ne reçoit les pouvoirs d'amiable compositeur que si les parties sont d'accord pour lui donner ces pouvoirs.

PROCEDURE ARBITRALE

Article 11

§ 1 Un exemplaire de chaque mémoire, note écrite et pièce annexe, présenté par les parties, doit être adressé à l'autre partie, à l'arbitre et au Secrétariat. Si l'arbitre n'a pas encore été nommé, les exemplaires qui lui sont destinés devront être transmis au Secrétariat, qui, sous réserve des dispositions de l'article 7 § 3, les transmettra à l'arbitre, une fois nommé.

Toutes les notifications ou communications des parties, du Secrétariat et de l'arbitre sont valablement faites si elles sont remises contre reçu ou expédiées par lettre recommandée à l'adresse ou à la dernière adresse connue de la partie qui en est destinataire.

La notification ou la communication est considérée comme faite quand elle est reçue ou aurait dû, si valablement effectuée, être reçue soit par la partie elle-même, soit par son représentant.

§ 2 Les parties sont libres de recourir à toute autorité judiciaire compétente pour les mesures qui ne sont pas de la compétence de l'arbitre; elles ne sont pas, en y recourant, réputées enfreindre la convention d'arbitrage ou porter atteinte aux pouvoirs attribués à l'arbitre.

§ 3 L'arbitre instruit la cause dans les plus brefs délais. Il peut impartir tout délai. Après examen des écrits des parties et des pièces versées par elles aux débats, l'arbitre entend contradictoirement les parties si l'une d'elles en fait la demande; à défaut, il peut décider d'office leur audition.

L'arbitre peut en outre décider d'entendre toute autre personne, en présence des parties ou celles-ci dûment appelées.

§ 4 Il peut nommer un ou plusieurs experts, définir leur mission, recevoir leurs rapports et/ou les entendre en la présence ou en l'absence des parties, celles-ci ayant été dûment appelées.

§ 5 L'arbitre peut statuer sur pièces si les parties le demandent ou l'acceptent.

- § 6 At the request of one of the parties or if necessary on his own initiative, the arbitrator, giving reasonable notice, shall summon the parties to appear before him on the day and at the place appointed by him and shall so inform the Secretariat.
- § 7 If one of the parties, although duly summoned, fails to appear, the arbitrator, if he is satisfied that the summons was duly received and the party is absent without valid excuse, shall have power to proceed with the arbitration. Such proceedings shall then be deemed to have been conducted in the presence of all parties.
- § 8 The arbitrator shall determine the language or languages of the arbitration, due regard being paid to all the relevant circumstances and in particular to the language of the contract.
- § 9 The arbitrator shall be in full charge of the hearings, at which all the parties shall be entitled to be present. Save with the approval of the arbitrator and of the parties, persons not involved in the proceedings shall not be admitted.
- § 10 The parties may appear in person or through duly appointed representatives. In addition, they may be assisted by advisers.

THE ARBITRATION AWARD

Article 12

- § 1 If the parties reach a settlement the same shall, if the parties so request and the arbitrators agree, be recorded in the form of an arbitral award made by consent of the parties.
- § 2 The arbitrator shall make his award within six months after the date for the constitution of the arbitral tribunal. The Standing Committee may, if necessary, extend this time.
- § 3 Where no such extension is granted and, if appropriate, after application of the provisions of Article 6 § 7, the Standing Committee shall determine the manner in which the dispute is to be resolved.
- § 4 When three arbitrators have been appointed, the award is given by a majority decision. If there be no majority, the award shall be made by the chairman of the arbitral tribunal.
- § 5 The arbitrator's award shall, in addition to dealing with the merits of the case, fix the costs of the arbitration and decide which of the parties shall bear the costs or in what proportions the costs shall be borne by the parties.
- The costs of the arbitration shall include the arbitrator's costs and fees, the fees and expenses of any experts, the normal legal costs

- § 6 Sur la demande de l'une des parties, ou au besoin de son propre chef, l'arbitre, en observant un délai convenable, cite les parties à comparaître devant lui au jour et au lieu fixé et en informe le Secrétariat.
- § 7 Si l'une des parties, quoique régulièrement convoquée, ne se présente pas, l'arbitre, après s'être assuré que la convocation lui est parvenue, a le pouvoir, à défaut d'excuse valable, de procéder néanmoins à l'accomplissement de sa mission, le débat étant réputé contradictoire.
- § 8 L'arbitre fixe la ou les langues de l'arbitrage, en tenant compte des circonstances et notamment de la langue du contrat.
- § 9 L'arbitre règle le déroulement des audiences. Celles-ci sont contradictoires. Sauf accord de l'arbitre et des parties, elles ne sont pas ouvertes aux personnes étrangères à la procédure.
- § 10 Les parties comparaissent soit en personne, soit par représentants dûment accrédités. Elles peuvent aussi être assistées de conseils.

LA SENTENCE ARBITRALE

Article 12

- § 1 Si les parties se mettent d'accord, le fait peut, à la demande des parties et avec le consentement des arbitres, être constaté par une sentence arbitrale rendue d'accord par les parties.
- § 2 Le délai dans lequel l'arbitre doit rendre sa sentence est fixé à six mois. Ce délai commence à courir à compter de la date de la constitution du tribunal arbitral. Le Comité Permanent peut, au besoin, proroger le délai.
- § 3 A défaut de prorogation, le Comité Permanent décide des conditions dans lesquelles le litige sera tranché, au besoin après l'application des dispositions de l'article 6 § 7.
- § 4 Lorsque trois arbitres ont été désignés, la sentence est rendue à la majorité. A défaut de majorité, le président du tribunal arbitral statue seul.
- § 5 La sentence définitive de l'arbitre, outre la décision sur le fond, libéquide les frais de l'arbitrage et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.
- Les frais de l'arbitrage comprennent les honoraires et les frais de l'arbitre, les honoraires et les dépenses des experts en cas d'expertise,

incurred by the parties, and the administrative costs fixed by the Standing Committee.

§ 6 The arbitrator shall when fixing his fee take into account the complexity of the subject matter and the time spent.

The arbitrator's decision on his own fees may be appealed to the Standing Committee within 30 days after the notification of the award.

Article 13

The arbitral award shall be deemed to be made at the place of the arbitration proceedings and on the date when it is signed by the arbitrator.

Article 14

§ 1 Once an award has been made, the Secretariat shall notify to the parties the text signed by the arbitrator, provided always that the costs of the arbitration have been fully paid by the parties or by one of them.

§ 2 Additional copies certified as true by the Secretariat shall be made available, on request and at any time, to the parties but to no one else.

§ 3 By virtue of the notification made in accordance with § 1 of this article, the parties waive any other form of notification or deposit of the award.

Article 15

§ 1 The arbitral award shall be final.

§ 2 By submitting the dispute to the ICC-CMI International Maritime Arbitration Rules, the parties shall be deemed to have undertaken to carry out the resulting award without delay and to have waived their right to any form of appeal insofar as such waiver can validly be made.

Article 16

An original of each award made in accordance with the present Rules shall be deposited with the Secretariat.

The Secretariat and when requested by the Secretariat the arbitrator shall assist the parties in complying with whatever further formalities may be necessary.

Article 17

In all matters not expressly provided for in these Rules, the Standing Committee and the arbitrator shall act in the spirit of these Rules and shall make every effort to make sure that the award is enforceable at law.

MODEL CLAUSE

"All disputes arising from this contract/Charter Party shall be finally settled in accordance with the ICC-CMI International Maritime Arbitration Rules by one or more arbitrators appointed in accordance with the said Rules".

les frais normaux exposés par les parties pour leur défense et les frais administratifs fixés par le Comité Permanent.

§ 6 L'arbitre, en fixant ses honoraires, doit tenir compte de la complexité de l'affaire et du temps consacré.

La décision de l'arbitre concernant ses propres honoraires peut faire l'objet d'un appel auprès du Comité Permanent dans les 30 jours qui suivent la notification de la sentence.

Article 13

La sentence arbitrale est réputée rendue au siège de l'arbitrage et au jour de sa signature par l'arbitre.

Article 14

§ 1 Une fois la sentence rendue, le Secrétariat en notifie le texte signé par l'arbitre aux parties, à la condition toutefois que les frais de l'arbitrage aient été intégralement réglés par les parties ou l'une d'entre elles.

§ 2 Des copies supplémentaires, dûment certifiées conformes par le Secrétariat, sont à tout moment délivrées exclusivement aux parties qui en font la demande.

§ 3 Par le fait de la notification faite conformément au paragraphe 1, les parties renoncent à toute autre notification ou dépôt de la sentence.

Article 15

§ 1 La sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Par la soumission de leur différend au Règlement International d'Arbitrage Maritime CCI-CMI, les parties s'engagent à exécuter sans délai la sentence à intervenir et renoncent à toutes voies de recours auxquels elles peuvent renoncer.

Article 16

Toute sentence rendue conformément au présent Règlement est déposée en original au Secrétariat.

Le Secrétariat et l'arbitre, lorsque le Secrétariat le lui demande, prêtent leur concours aux parties pour l'accomplissement de toutes autres formalités pouvant être nécessaires.

Article 17

Dans tous les cas non visés expressément ci-dessus, le Comité Permanent et l'arbitre procèdent en s'inspirant de ce Règlement et en faisant tous leurs efforts pour que la sentence soit susceptible de sanction légale.

CLAUSE MODELE

"Tous différends découlant du présent contrat/chartepartie seront tranchés définitivement suivant le Règlement International d'Arbitrage Maritime CCI-CMI par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ce Règlement".

Brussels Conventions - Conventions de Bruxelles

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

RATIFICATION BY BELGIUM

In a communication dated September 13, 1978 the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on September 6, 1978 the instrument of ratification of Belgium was deposited with the Belgian Government in respect of the

Protocol signed at Brussels on February 23, 1968 to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on August 25, 1924.

In accordance with Article 13, 2, this Protocol will enter into force, as regards Belgium, on December 6, 1978.

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

RATIFICATION PAR LA BELGIQUE

Suivant une communication daté du 13 septembre 1978, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 6 septembre 1978 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification de la Belgique concernant le

Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Conformément à son article 13, 2, ce Protocole entrera en vigueur à l'égard de la Belgique le 6 décembre 1978.

Meetings - Réunions

The next meeting of the Executive Council will be held in London on 10th November, 1978.

La prochaine réunion du Conseil Exécutif aura lieu à Londres le 10 novembre prochain.

Personalia

The following persons have been elected as President of their respective Maritime Law Association :

Canada: Mr.Arthur J.STONE,Q.C.

Peru : Dr.Enrique MONCLOA D.C.

Sweden: Mr.Mats HILDING.

Les personnes suivantes ont été élues comme président de leur Association Nationale respective :

Canada: M.Arthur J.STONE,Q.C.

Pérou : Dr.Enrique MONCLOA D.C.

Suède : M.Mats HILDING.

The list of the new Officers of these Associations will be printed in the yearbook of DOCUMENTATION C.M.I.-1978-.

La liste complète des nouveaux membres du Bureau de ces Associations sera publiée dans l'annuaire DOCUMENTATION C.M.I.-1978-.

NEW ASSOCIATION

A Maritime Law Association has been established in Korea on August 23, 1978, c/o J.K.SONG MARITIME LAW OFFICE, Attorneys at Law, C.P.O.Box 6444, 340, 2-GA TAEKYUNG-RO, JOONG-KU, Seoul-100, Korea.

NOUVELLE ASSOCIATION

Une Association de Droit Maritime a été fondée en Corée le 23 août 1978: c/o J.K.SONG MARITIME LAW OFFICE, Attorneys at Law, C.P.O.Box 6444, 340, 2-GA TAEKYUNG-RO, JOONG-KU, Seoul-100, Corée.

NEW ADDRESS

CHANGEMENT D'ADRESSE

MARITIME LAW ASSOCIATION OF GREECE
ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME
Monsieur le Prof.Kyriakos Spiliopoulos,
Président,
22, Vassilleos Heracliou
147 - Athènes - Grèce.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

December, 1978 — COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Décembre, 1978

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

Collision

Despite the widespread use of radar and other modern navigational aids, and despite increases in wages and other inducements now being offered to attract well qualified personnel to the merchant marine and naval services, marine collisions continue to occur with discouraging frequency. It is too early to gauge the effect of the new International Collision Regulations which entered into force last year, or of other recently promulgated national laws and regulations designed to avoid collisions and strandings, but it is hoped that these will have a salutary effect.

In any event, conventions pertaining to navigation and to vessel construction and equipment have never been part of the work of the Comité Maritime International; they have been traditionally left to the Safety of Life at Sea Conferences periodically held at London.

On the other hand, the C.M.I. has taken an active interest in attempting to achieve international uniformity with respect to the legal liabilities flowing from collisions. Its most notable success has been the 1910 Collision Convention, adopted by most of the leading maritime countries, except the United States and Liberia. These States have, however, recently adopted the proportional fault rule, the principal feature of the 1910 Convention.

Another C.M.I. product, the 1952 Convention on Civil Jurisdiction in Cases of Collision, has not been as widely followed.

The most recent collision convention formulated by the C.M.I. is the Draft Convention on Jurisdiction, Choice of Law and Recognition and Enforcement of Judgments in Collision Cases, approved at the 1977 Rio de Janeiro Conference. That Draft Convention was submitted to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shortly after the Rio de Janeiro Conference and is presently under consideration by the Legal Committee of IMCO. It was to be on the Agenda of the May 1978 session of the Legal Committee, but was taken off for matters IMCO considered more urgent.

It was then placed on the Agenda of the meeting to be held November 20-24, 1978, but was again taken off so that more time could be devoted to the Amoco Cadiz and other matters.

At the 1978 Assembly, it was decided that a preliminary study should be made of the collision laws of the countries whose national maritime law associations constitute the C.M.I. Two principal topics are suggested for inclusion in such a study :

1. The advisability of retaining the proportional fault rule of the 1910 Convention.

2. Damages in collision cases.

With respect to the first suggested topic, some have suggested in recent years that equal division of damages in mutual fault cases, which had been the rule in the United States and Liberia before 1975, has the virtue of simplicity, and should, perhaps, be substituted for the proportional fault rule of the 1910 Collision Convention.

As to the second suggested topic, an International Subcommittee on the Assessment of Damages in Collision Cases was appointed some years ago, and its Report was submitted to the Athens Conference in 1962. At that Conference the following resolution was adopted :

The Conference, having heard the Report of the International Subcommittee on the Assessment of Damages in Collision cases, admits the three following principles :

1. The party who has sustained a damage by collision is entitled to be put as far as practicable in the same position pecuniarily as if the injury had not been suffered.

2. The victim must always mitigate the damage if he can reasonably do so.

3. The wrongdoer shall be liable for damage which can be reasonably attributed to his wrongful act.

Considering, however, that the application of those principles requires further study

- Resolved that said Report be sent to the National Associations for consideration and requests these Associations to express their views thereon,
- Instructs the International Sub-Committee continue the study of the topic and report again to the next International Conference.

It does not appear that any further action was taken, possibly because of a lack of interest in the project at the time. It may be that some, at least, of the constituent Associations would now wish to pursue the matter further, and it is recommended that a small working group be appointed for the purpose of exploring this possibility by the circulation of a preliminary questionnaire.

Aside from the proportional fault rule and collision damages there are a number of subjects common to a variety of maritime cases, but which may require consideration more frequently, or which may present special problems in matters of collision. Among these the following come to mind, in addition to the subjects treated in the Draft Convention on Jurisdiction, Choice of Law and Recognition and Enforcement of Judgments:

1. Sovereign immunity, as applied in collisions involving (a) public vessels, and (b) State-operated merchant vessels;
2. The application of limitation of liability in mutual fault collision cases;
3. Factual presumptions applicable in collision cases, e.g., whether a vessel under way is presumptively at fault in striking a vessel that is properly moored or anchored;
4. Proof in collision cases, e.g., whether testimony of sea-going witnesses may be taken by deposition, or whether it is necessary to produce them at the trial;
5. Insurance problems, e.g., whether certain liabilities relating to collisions fall under the hull and machinery policy, or whether they are covered by the vessel's protection and indemnity insurance.
6. Liability for wrongful death and personal injury in mutual fault collision cases.
7. Security problems in collision cases.

Nicholas J. Healy.

Recent developments on liability and compensation for oil pollution damage.

The Amoco Cadiz disaster has given rise to new suggestions and discussions within IMCO. Many of these concern the public maritime law - improved safety standards, the right of States to intervene on the high seas, improved traffic separation schemes, improved methods for the exchange of information between master and shipowner - but the private maritime law is also in the focus of attention.

In particular, the 1910 Brussels Convention on assistance and salvage at sea is considered inadequate to promote measures to prevent damage to the environment in connection with salvage operations. Further, the French government has suggested that the amount of maximum compensation from the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage be increased from 450 millions Francs Poincaré per incident to 900 millions Francs.

Such an increase is possible according to Article 4, paragraph 6, of the 1971 Convention, which came into force 1978-10-16.

The first meeting of the Assembly of the above-mentioned International Fund took place in London 13-17 November 1978. Dr. Reinhard Ganten (Federal Republic of Germany) was elected Director of the International Fund and the headquarters were established in London.

The present international régime relating to liability and compensation for oil pollution damage appears from a paper recently prepared by IMCO. This paper is, with the kind permission of IMCO, reproduced below.

There are at present four major international schemes for the liability and compensation for oil pollution damages arising out of tanker accidents, two developed by IMCO and two by the shipping and oil industries. These are :

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (Civil Liability Convention)
- Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution Damage (TOVALOP)
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention)
- Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL).

The Civil Liability Convention and TOVALOP impose liability on shipowners for oil pollution damage. For this purpose shipowners are obliged to carry adequate insurance or other financial security to cover costs for pollution damage.

The Fund Convention and CRYSTAL provide supplementary compensation for oil pollution damage through a fund contributed by oil companies.

Main features of these four schemes are shown in the attached tables. It should be noted that these tables are not in-

tended as an authoritative statement of the provisions of the treaty or compensation system described, nor as a substitute for sources of national or international law applicable in any particular circumstance. Users of the tables are advised that they must in any case consult the definitive texts themselves.

Civil Liability Convention

TOVALOP 1/

PURPOSE

Establishes a uniform international regime under which owners of ships carrying oil in bulk as cargo have strict liability for pollution damage resulting from the escape or discharge of oil including liability for the cost of preventive measures to mitigate such damage.

Provides that tanker owners ('owner' includes bareboat Charterer) will compensate persons (including governments) who sustain pollution damage resulting from the escape or discharge of oil, including persons who take preventive measures to mitigate such damage. Also provides that owners will pay compensation for costs incurred by any person in taking measures to remove the threat of a discharge of oil, even if no discharge occurs. Basis of liability is strict, as under the Civil Liability Convention.

STATUS

International treaty - in force since 19 June 1975

Agreement among tanker owners - in operation since 1969, as amended 1 June 1978.

SCOPE

Sea-going vessels of any type carrying oil in bulk as cargo.

Applies to pollution damage which occurs on the territory or in the territorial sea of a Contracting State, regardless of where the spill occurs.

Sea-going tankers (loaded or in ballast) whose owners or bareboat charterers are parties to TOVALOP Agreement.

Applies to pollution damage on the territory or in the territorial sea of a State, except when the Civil Liability Convention applies to the damage.

Also applies, as noted above, in case of a threat of an escape or discharge.

OILS

Persistent oil, including whale oil (cargo or bunkers) if cargo being carried at time of spill (does not cover vessels in ballast).

Persistent hydrocarbon oils (cargo or bunkers) on both loaded and ballast vessels.

Civil Liability Convention (cont'd)

TOVALOP (cont'd)

DAMAGES

Loss or damage by oil contamination, including costs of preventive measures and further loss caused by preventive measures.

Loss or damage by oil contamination, including costs of preventive measures and further loss caused by preventive measures. Also costs incurred by any person in removing the threat of an escape or discharge.

1/ The information provided in the column under "TOVALOP" was provided by the International Tanker Owners' Pollution Federation.

LIABILITY LIMITS 2/

\$160/convention ton - not to exceed
\$16.8 million per incident absent
actual fault or privity of owner.

\$160/convention ton. Maximum
\$16.8 million per incident.

DEFENCES

War, hostilities.

Exceptional natural phenomenon
(Act of God).

Intentional Act or Omission by third
party.

Negligence or wrong-doing by any
government (mis-maintenance of
lights/navigational aids).

ADMINISTRATION

Government agencies of Contracting
States.

International Tanker Owners Pollution
Federation Limited.

FINANCIAL RESPONSIBILITY

Vessel must be certified by a
Contracting State as having
sufficient financial coverage for
convention liability.

Must be established and maintained to
the satisfaction of the Federation.

CLAIMS PROCEDURE

Actions brought in courts of
Contracting States. Court determines
apportionment and distribution of
award.

Claim registered with tank vessel owner
within one year.

If claim disputed, International
Chamber of Commerce arbitration.

2/ The limits in the Convention are specified in gold Poincaré francs (pending
the entry into force of the 1976 Protocol to the Convention which replaces
gold Poincaré francs by Special Drawing Rights as defined by the International
Monetary Fund), but are, for convenience, expressed above in roughly
equivalent figures in United States dollars. The limits in the TOVALOP
Agreement are specified in United States dollars.

Fund ConventionCRISTAL 1/PURPOSE

Supplements the Civil Liability
Convention to assure adequate
compensation to parties suffering
pollution damage.

Also indemnifies tanker owners for
part of their liability under the
Civil Liability Convention.

Supplements the Civil Liability
Convention, TOVALOP or other sources
of compensation to assure adequate
compensation to parties suffering
pollution damage. Also applies in the
case of threat removal.

Also indemnifies tanker owners for
part of their liability under the
Civil Liability Convention, TOVALOP
or national or local law.

STATUS

International treaty: entry into
force on 16 October 1978.

An agreement among cargo owners in
effect since 1971 and most recently
amended 1 June 1978.

SCOPE

Contracting States territory and
territorial seas although discharge
may have occurred elsewhere.

Vessels flying the flags of
Contracting States to the Civil
Liability Convention.

Territory or territorial seas of any
State, although discharge may have
occurred elsewhere.

Tanker must be owned (or bareboat
chartered) to a party to TOVALOP.

OILS

Persistent hydrocarbon mineral oils whether carried as cargo or bunker, provided ship is carrying oil in bulk as cargo.

Same as the Fund Convention.

CONDITIONS

A Party to the Fund Convention must also be a Party to the Civil Liability Convention.

Flag State must be a Party to the Fund Convention in order for ship-owner to be paid indemnity.

Oil must be owned or 'deemed' owned by a Party to CRISTAL.

Tanker involved in incident must be enrolled in TOVALOP.

Circumstances such that Civil Liability Convention imposes liability on tanker or would have done so if it had been applicable.

DAMAGES

Pollution damage not adequately compensated under the Civil Liability Convention because of:

- no Civil Liability Convention liability;
- financial incapacity of the vessel owner;
- damages exceed Civil Liability Convention limits.

Pollution damage not otherwise recoverable from tanker owner or any other source.

METHOD OF FUNDING

Contributions by crude and fuel oil cargo receivers in Contracting States.

Individual contributions assessed pro rata on amount of crude and fuel oil received in Contracting States which has been transported by sea.

Contributions by Parties to CRISTAL.

Individual contributions assessed pro rata based on amount of crude and fuel oil received by Parties to CRISTAL which has been transported by sea.

FUND LIABILITY

2/

Maximum \$36 million aggregate with Civil Liability Convention compensation if any.

Can be increased up to \$72 million by the Assembly of the Fund.

Indemnifies owner for Civil Liability Convention liability over \$120/convention ton or \$10 million, whichever is less, but not in excess of \$160/convention ton or \$16.8 million, whichever is less.

Maximum \$36 million aggregate with all other sources of compensation if any.

Can be increased up to \$72 million by the Institute.

Indemnifies owner for Civil Liability Convention liability over \$120/convention ton or \$10 million, whichever is less, but not in excess of \$160/convention ton or \$16.8 million, whichever is less.

Indemnifies owner for liability under any other legal regime than Civil Liability Convention in excess of \$160/convention ton or \$16.8 million, whichever is less.

1/ The information contained in the column under "CRISTAL" was provided by the Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation.

2/ The limits in the Convention are specified in gold Poincaré francs (pending the entry into force of the 1976 Protocol to the Convention which replaces gold Poincaré francs by Special Drawing Rights as defined by the International Monetary Fund), but are, for convenience, expressed above in roughly equivalent figures in United States dollars. The limits in the CRISTAL Agreement are specified in United States dollars.

DEFENCES OF FUND

War, hostilities.	War, hostilities.
No proof of ship-source spillage.	Exceptional natural phenomenon.
Intentional or negligent act of claimant.	Intentional act or omission by third party.
	Negligence of governments.
	Intentional or negligent act of claimant.

ADMINISTRATION

Fund Convention Secretariat, Executive Committee and Assembly (latter comprising representatives of all Contracting States).	Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited/ Directors.
---	---

CLAIMS PROCEDURE

Brought against the Fund Convention in court of Contracting States in which damage occurred.	Direct application to the Institute.
--	--------------------------------------

Diplomatic Conference on multimodal (combined) transport.

A diplomatic conference on an international convention on multimodal transport has tentatively been scheduled for 22 October - 10 November 1979. The International Preparatory Group (IPG) will meet in March 1979 to finalize the draft texts. It remains to be seen if all the necessary preparations for the diplomatic conference can be made in time.

The present draft provisions closely follow the UN 1978 Convention on the carriage of goods by sea (Hamburg Rules). Hence, the multimodal transport operator is liable for loss, damage or delay unless he proves that he and his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences. However, several alternatives are suggested for the liability of the multimodal transport operator, when it is established that the loss or damage occurred during a particular stage of the multimodal transport (so-called "known damage"). One alternative closely follows the principles of the 1969 CMI Tokyo Rules and the so-called TCM-draft adopting the "network liability system". The spokesmen for this method avoid the problem of conflicting international conventions or - if no such conflict exists under the theory that the multimodal transport contract is sui generis - the practical problem to resolve if the contract in fact is unimodal or multimodal but of a type encompassed by the specific provisions of other international conventions, such as the CMR for road transport or the CIM for railway transport. Further, the network liability system provides the multimodal transport operator with full recourse possibilities against the underlying carriers, which tends to reduce the total cost for insurance liability premiums.

Another alternative restricts the network liability principle to apply only to the limitation of liability. This

alternative basically contains two sub-alternatives. One means that only the higher limit applicable for the stage of the multimodal transport where the loss or damage occurred should apply, while the other permits any other limit - higher or lower - to be applied. Further, it is left open whether the limits from any international convention or national law should apply or whether only the limits of mandatory international conventions - or possibly from mandatory national law - could be invoked. If the limits could be taken from any existing law - international or national, mandatory or non-mandatory - then the majority of views seem to support the idea that only limits higher than the limit of the basic liability of the multimodal transport operator could be applied.

As a third alternative is suggested that the liability should never be less than the basic liability of the multimodal transport operator but that a higher amount of compensation should be allowed for "known damage" where rules to this effect could be found in an international convention or national law applicable to the stage of the multimodal transport where the loss or damage occurred.

It is still too early to estimate if, and in what manner, the different views could be reconciled before or during the diplomatic conference.

In this context it may be mentioned that Dr. Reinhard Ganten, who was recently elected Director of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, has prepared a study on the subject, which will prove helpful in the forthcoming meetings of the IPG and of the diplomatic conference. The book is entitled "Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO)" and will appear during December 1978 (edited by Commercium Verlag, Hamburg).

Conférence Diplomatique sur le transport multimodal (combiné).

Il est envisagé de convoquer une conférence diplomatique relative à une convention internationale sur le transport multimodal du 22 octobre au 10 novembre 1979. Le groupe préparatoire international (IPG) se réunira en mars 1979 pour la mise au point définitive des projets de textes. Il reste à voir si tous les arrangements préparatoires à la conférence diplomatique pourront être pris à temps.

Les dispositions actuellement proposées suivent de près la convention de l'ONU de 1978 sur le transport des marchandises par mer (Règles de Hambourg). Aussi, l'exploitant de transport multimodal serait responsable de la perte, des dommages ou du retard, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires, ont pris toutes les mesu-

res qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Toutefois, plusieurs variantes sont proposées pour la responsabilité de l'exploitant de transport multimodal quand il est établi que la perte ou les dommages ont eu lieu au cours d'une phase déterminée du transport multimodal (dits "dommages connus"). Une des variantes suit de près les principes des Règles de Tokyo 1969 du C.M.I. et le projet dit projet-TCM, où l'on a adopté le "système-réseau de responsabilité". Les partisans de cette méthode évitent le problème des conflits entre des conventions internationales ou - si pareils conflits n'existent pas à partir de la théorie qui veut que le contrat de transport multimodal soit sui generis - le problème pratique à résoudre dans le cas où le contrat est,

en fait, unimodal ou encore multimodal mais d'un type cerné par les dispositions spécifiques d'autres conventions internationales, telles que la CMR pour le transport par route, ou la CIM pour le transport par chemin de fer. En outre, le système-réseau de responsabilité prévoit pour l'exploitant de transport multimodal toutes les possibilités de recours contre les transporteurs substitués, ce qui tend à réduire le coût total des primes pour l'assurance de la responsabilité.

Une autre variante limite l'application du principe du système-réseau de responsabilité à la seule limitation de la responsabilité. Cette variante comporte fondamentalement deux variantes accessoires. D'après la première, seule la limite la plus élevée applicable à la phase du transport multimodal où ont eu lieu la perte ou les dommages, doit être appliquée, tandis que d'après la seconde, il est permis d'appliquer toute autre limite - supérieure ou inférieure. En outre, la question demeure ouverte de savoir s'il convient d'appliquer les limites de n'importe quelle convention internationale ou loi nationale, s'il n'est permis d'invoquer que les limites des conventions internationales - ou éventuellement d'une loi nationale - impératives. Si l'on peut se baser, pour les limites, sur n'importe quelle loi en vigueur - internationale ou nationale, impérative ou supplétive - il paraît y avoir une majorité pour admettre que

seules des limites plus élevées que celles de la responsabilité de base de l'exploitant de transport multimodal, pourraient être appliquées.

Comme troisième variante, il est proposé que la responsabilité ne soit jamais inférieure à la responsabilité de base de l'exploitant de transport multimodal, mais qu'un montant plus élevé soit admis pour l'indemnisation des "dommages connus" lorsque des règles le permettant, peuvent être trouvées dans une convention internationale ou une loi nationale applicable à la phase du transport multimodal où ont eu lieu la perte ou les dommages.

Il est encore trop tôt pour se rendre compte si, et de quelle manière, les différentes opinions pourront être réconciliées avant ou pendant la conférence diplomatique.

Nous aimerais mentionner, à ce sujet, que le Dr. Reinhard Ganten, récemment nommé directeur du fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, a entrepris une étude de la question, qui s'avérera utile dans les prochaines réunions de l'IPG et de la conférence diplomatique. L'ouvrage est intitulé - "Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO)" et paraîtra en décembre 1978 (édité par Commercium Verlag, Hambourg).

Forthcoming CMI meetings.

The next meeting of the Executive Council will take place in connection with the Colloquium on the Hamburg Rules in Vienna, 10 January, and the ordinary CMI Assembly will take place in Brussels, 30-31 March 1979.

Réunions du CMI.

La prochaine réunion du Conseil Exécutif aura lieu à Vienne le 10 janvier prochain après le colloque concernant les Règles de Hambourg. La réunion ordinaire de l'assemblée du CMI aura lieu à Bruxelles les 30 et 31 mars 1979.