

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

March, 1980

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL —

Mars, 1980

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

Final Act of the Thirteenth Session of the Diplomatic Conference on Maritime Law (Brussels, 19 - 21 December 1979)

Acte Final de la Treizième Session de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime (Bruxelles, 19 - 21 décembre 1979)

The Thirteenth Session of the Diplomatic Conference on Maritime Law was held in Brussels from 19 to 21 December, 1979 at the invitation of the Belgian Government with a view to revising the provisions concerning the units of account with respect to :

- The International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, which was adopted in Brussels on 10 October, 1957 ;
- The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 24 August, 1924, as amended by the Protocol done at Brussels on 23rd February, 1968 .

The following States were represented by delegations at this Conference :

1) ALGERIA	20) MAURITIUS
2) ARGENTINA	21) MONACO
3) BELGIUM	22) NETHERLANDS
4) CHILE	23) NIGERIA
5) DENMARK	24) NORWAY
6) ECUADOR	25) PERU
7) EGYPT	26) POLAND
8) FINLAND	27) PORTUGAL
9) FRANCE	28) SENEGAL
10) GERMANY (Fed. Rep.of)	
11) GREECE	29) SINGAPORE
12) HUNGARY	30) SPAIN
13) ISRAEL	31) SWEDEN
14) ITALY	32) SWITZERLAND
15) JAPAN	33) SYRIA
16) KENYA	34) TURKEY
17) LEBANON	35) UNITED KINGDOM
18) LIBERIA	36) UNITED STATES OF AMERICA
19) MADAGASCAR	37) STATE OF THE VATICAN CITY :

The following States were represented by observers :

1) ANGOLA	5) PARAGUAY
2) BRAZIL	6) URUGUAY
3) CANADA	7) YUGOSLAVIA
4) CUBA	

A l'invitation du Gouvernement belge, la treizième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime s'est tenue à Bruxelles du 19 au 21 décembre 1979, en vue de réviser les dispositions relatives à l'unité de compte dans

- la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 ;
- la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968.

Les Etats suivants ont été représentés par des Délégations à cette conférence :

1) ALGERIE	20) LIBERIA
2) ALLEMAGNE (Rép. Féd.)	21) MADAGASCAR
3) ARGENTINE	22) MAURICE
4) BELGIQUE	23) MONACO
5) CHILI	24) NIGERIA
6) DANEMARK	25) NORVEGE
7) EGYPTE	26) PAYS-BAS
8) EQUATEUR	27) PEROU
9) ESPAGNE	28) POLOGNE
10) ETATS-UNIS D'AMERIQUE	
11) FINLANDE	29) PORTUGAL
12) FRANCE	30) ROYAUME-UNI
13) GRECE	31) SENEKAL
14) HONGRIE	32) SINGAPOUR
15) ISRAEL	33) SUEDE
16) ITALIE	34) SUISSE
17) JAPON	35) SYRIE
18) KENYA	36) TURQUIE
19) LIBAN	37) ETAT DE LA CITE DU VATICAN

Etaient représentés par des Observateurs les Etats suivants :

1) ANGOLA	5) PARAGUAY
2) BRESIL	6) URUGUAY
3) CANADA	7) YUGOSLAVIE
4) CUBA	

The following international organizations were also represented at the Conference by observers :

Governmental organizations:

- International Monetary Fund (IMF)
- Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)
- European Communities

Non-Governmental organization :

- International Maritime Committee (IMC)

The Conference Bureau was made up as follows :

Chairman:

Mr.W.MULLER (Switzerland)

Vice-Chairmen:

Mr. H.TANIKAWA (Japan)
Mr. A. BOUTACHE (Algeria)

Secretary General :

Mr. M. DEPASSE (Belgium)

Executive Secretary :

Mr. H.JACQUEMIN (Belgium)

In order to carry out its work, the Conference set up the following Committees :

- Committee for checking Credentials:
Chairman: Mr.I. DE TROYER (Belgium)
- Committee for drafting the text of the Protocol relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships
Chairman: Mr. H. TANIKAWA (Japan)
- Committee for drafting the text of the Protocol relating to Bills of Lading:
Chairman: Mr.B.G. NILSSON (Sweden)
- Committee for the final clauses :
Chairman : Mr. MUSEUX (France)

The Conference used the texts prepared by the Belgian Government as its working documents.

Following its deliberations, the Conference adopted the text of the Protocol amending the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships adopted in Brussels on 10 October, 1957, together with the text of the Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 24 August, 1924, as amended by the Protocol of 23 February, 1968. These documents have been opened for signature as of 21 December, 1979.

IN WITNESS WHEREOF, the delegates have set their signatures to this final document.

DONE at Brussels on this 21st day of December, 1979, in one copy, in the English and French languages.

Etaient également représentées par des Observateurs à la Conférence les Organisations Internationales suivantes:

Organisations gouvernementales :

- Fonds Monétaire International (FMI)
- Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)
- Communautés européennes

Organisation non-gouvernementale :

- Comité Maritime International (CMI)

Le Bureau de la Conférence était composé comme suit :

Président :

Monsieur W. MULLER (Suisse)

Vice-Présidents:

Monsieur H. TANIKAWA (Japon)
Monsieur A. BOUTACHE (Algérie)

Secrétaire général :

Monsieur M. DEPASSE (Belgique)

Secrétaire exécutif :

Monsieur H.JACQUEMIN (Belgique)

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes :

- Commission de vérification des Pouvoirs:
Président: Monsieur I. DE TROYER (Belgique)
- Commission pour l'élaboration du texte du Protocole sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer:
Président : Monsieur H.TANIKAWA (Japon)
- Commission pour l'élaboration du texte du Protocole sur le connaissance:
Président: Monsieur B.G.NILSSON (Suède)
- Commission pour les clauses finales :
Président: Monsieur M.MUSEUX (France)

La Conférence a pris comme documents de travail les textes préparés par le Gouvernement belge.

A la suite de ses délibérations, la Conférence a adopté le texte du Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957, ainsi que le texte du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole du 23 février 1968, documents qui ont été ouverts à la signature à partir du 21 décembre 1979.

EN FOI DE QUOI, les délégués ont apposé leur signature au bas du présent Acte final.

FAIT à Bruxelles, le 21 décembre 1979, en un seul exemplaire, en langue française et anglaise.

**Protocol amending the International Convention relating to the Limitation
of the Liability of Owners of Sea-going Ships dated 10 October 1957**

**Protocole portant Modification de la Convention Internationale sur la
Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de Mer du
10 octobre 1957**

THE CONTRACTING PARTIES TO THE PRESENT
PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International
Convention relating to the limitation of
the liability of owners of sea-going
ships, done at Brussels on 10th October,
1957 ,

HAVE AGREED as follows :

Article I

For the purpose of this Protocol,
"Convention" means the International
Convention relating to the limitation of
the liability of owners of sea-going
ships and its Protocol of signature, done
at Brussels on 10th October, 1957.

Article II

1. Article 3, paragraph 1° of the
Convention is replaced by the following:

"1° The amounts to which the owner of
a ship may limit his liability under
Article 1 shall be :

- a) where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 66.67 units of account for each ton of the ship's tonnage ;
- b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 206.67 units of account for each ton of the ship's tonnage ;
- c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 206.67 units of account for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 140 units of account for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 66.67 units of account for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims.

Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund. "

2. Article 3, paragraph 6° of the
Convention is replaced by the following:

"6° The unit of account mentioned in
paragraph 1° of this Article is the
Special Drawing Right as defined by the
International Monetary Fund. The
amounts mentioned in that paragraph
shall be converted into the national

LES PARTIES CONTRACTANTES AU PRESENT
PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention interna-
tionale sur la limitation de la respon-
sabilité des propriétaires de navires
de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre
1957 ,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article I

Aux fins du présent Protocole, le terme
"Convention" se rapporte à la Convention
internationale sur la limitation de la
responsabilité des propriétaires de
navires de mer et à son Protocole de
signature, faits à Bruxelles le 10
octobre 1957.

Article II

1. Le paragraphe 1° de l'article 3 de la
Convention est remplacé par le texte
suivant :

"1° Les montants auxquels le proprié-
taire d'un navire peut limiter sa
responsabilité dans les cas prévus à
l'article 1 sont :

- a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 66,67 unités de compte par tonneau de jauge du na-
vire ;
- b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels une somme totale de 206,67 unités de compte par tonneau de jauge du navire ;
- c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages cor-
porels et à des dommages matériels, une somme totale de 206,67 unités de compte par tonneau de jauge du navire, dont la première partie de 140 unités de compte par tonneau de jauge du navire sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 66,67 unités de compte par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels ; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages maté-
riels pour être payé par la seconde partie du fonds "

2. Le paragraphe 6° de l'article 3 de la
Convention est remplacé par le texte
suivant :

"6° L'unité de compte mentionnée au
paragraphe 1 du présent article est
le Droit de Tirage Spécial tel que
défini par le Fonds Monétaire Inter-
national. Les montants mentionnés

currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency on the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Rights, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall 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 the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

"7° Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the paragraph 6° of this Article may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

- (a) in respect of paragraph 1°, a) of this Article, 1000 monetary units;
- (b) in respect of paragraph 1°, b) of this Article, 3100 monetary units;
- (c) in respect of paragraph 1°, c) of this Article, 3100, 2100 and 1000 monetary units, respectively.

The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The conversion of the amounts specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

"8° The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 6° of this Article and the conversion mentioned in paragraph 7° of this Article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1° of this Article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 6° of this Article or the result of the conversion in paragraph 7° of this Article, as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto or when availing themselves of the option provided for in paragraph 7° of this Article and whenever there is a change in either."

dans ce paragraphe seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est invoquée. La conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date à laquelle le propriétaire aura constitué le fonds de limitation, aura effectué le paiement ou encore au moment où il aura fourni une garantie équivalente, conformément à la loi de cet Etat. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat 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 Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

"7° Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International, et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 6° du présent article peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables en son territoire sont fixées de la manière suivante :

- (a) en ce qui concerne le paragraphe 1°, a) du présent article, 1.000 unités monétaires ;
- (b) en ce qui concerne le paragraphe 1°, b) du présent article, 3.100 unités monétaires ;
- (c) en ce qui concerne le paragraphe 1°, c) du présent article, respectivement 3.100, 2.100 et 1.000 unités monétaires.

L'unité monétaire mentionnée à ce paragraphe correspond à 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La conversion des sommes mentionnées à ce paragraphe en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

"8° Le calcul prévu à la dernière phrase du paragraphe 6° du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 7° du présent article seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 1° du présent article. Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 6° du présent article ou, selon les cas, les résultats de la conversion conformément au paragraphe 7° du présent article au moment du dépôt d'un instrument de ratification du Protocole de 1979 ou d'adhésion à celui-ci ou lorsqu'ils utiliseront l'option prévue au paragraphe 7° du présent article et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire. "

3. Article 3, paragraph 7° of the Convention shall be renumbered Article 3, paragraph 9°.

Article III

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention or which are Parties thereto.

Article IV

- (1) This Protocol shall be ratified.
- (2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.
- (3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article V

- (1) States not referred to in Article III may accede to this Protocol.
- (2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
- (3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article VI

- (1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of six instruments of ratification or accession.
- (2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the sixth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article VII

- (1) Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
- (2) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article VIII

- (1) Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.
- (2) This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to these territories.
- (3) Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that

3. Le paragraphe 7° de l'article 3 de la Convention deviendra le paragraphe 9° de l'article 3.

Article III

Le présent Protocole est ouvert à la signature des Etats qui ont signé la Convention ou qui sont Parties à celle-ci.

Article IV

- (1) Le présent Protocole sera ratifié.
- (2) La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas Partie à la Convention vaut également pour la Convention.
- (3) Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article V

- (1) Les Etats non visés à l'article III pourront adhérer au présent Protocole.
- (2) L'adhésion au présent Protocole vaut également pour la Convention.
- (3) Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article VI

- (1) Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de six instruments de ratification ou d'adhésion.
- (2) Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après le sixième dépôt, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article VII

- (1) Les Parties Contractantes pourront dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
- (2) La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article VIII

- (1) Tout Etat pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole. Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.
- (2) Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.
- (3) Les Parties Contractantes qui ont souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourront à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole

the Protocol shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article IX

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following :

1. the signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles III, IV and V.
2. the date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VI.
3. the notifications with regard to the territorial application in accordance with Article VIII.
4. the declarations and communications made in accordance with Article II.
5. the denunciations received in accordance with Article VII.

List of signatories

21.XII.1979

BELGIUM
THE STATE OF THE VATICAN CITY
FINLAND
POLAND
PORTUGAL
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
SWITZERLAND
SYRIA
11. I.1980

MADAGASCAR

cesser de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article IX

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats signataires et adhérents :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles III, IV et V.
2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article VI.
3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article VIII.
4. Les déclarations et communications faites en application de l'article II.
5. Les dénonciations reçues en application de l'article VII.

Liste des signataires

21.XII.1979

BELGIQUE
ETAT DE LA CITE DU VATICAN
FINLANDE
POLOGNE
PORTUGAL
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
SUISSE
SYRIE
11. I.1980

MADAGASCAR

Protocol amending the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968

Protocole portant Modification de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en Matière de Connaissement du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de Modification du 23 février 1968

THE CONTRACTING PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, done at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol to amend that Convention, done at Brussels on 23rd February 1968,

HAVE AGREED as follows :

Article I

For the purpose of this Protocol, "Convention" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and its Protocol of signature, done at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol, done at Brussels on 23rd February, 1968.

LES PARTIES CONTRACTANTES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement faite à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole portant modification de cette Convention, fait à Bruxelles le 23 février 1968,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article I

Aux fins du présent Protocole il faut entendre par "Convention", la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et son Protocole de signature faits à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968.

Article II

1. Article 4, paragraph 5, a) of the Convention is replaced by the following:

"a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

2. Article 4, paragraph 5, d) of the Convention is replaced by the following:

"d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall 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 the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows :

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units ;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the

Article II

1. L'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

"a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable."

2. L'alinéa d) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

"d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat 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 Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire, sont fixées de la manière suivante :

(i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires;

(ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires ;

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase, s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible,

same real value for the amounts in subparagraph a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

Article III

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Protocol, which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organisation of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article IV

- (1) Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article III.
- (2) Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article V

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention of 25 August 1924 or the Protocol of 23 February 1968 or which are Parties to the Convention.

Article VI

- (1) This Protocol shall be ratified.
- (2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.
- (3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article VII

- (1) States not referred to in Article V may accede to this Protocol.
- (2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
- (3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article VIII

- (1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of five instruments of ratification or accession.

la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte. Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire . "

Article III

Tout différend entre les Parties concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la requête de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

Article IV

- (1) Chaque Partie Contractante pourra, au moment de la signature ou de la ratification du présent Protocole ou au moment de l'adhésion, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article III.
- (2) Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article V

Le présent Protocole est ouvert à la signature des Etats qui ont signé la Convention du 24 août 1924 ou le Protocole du 23 février 1968 ou qui sont Parties à la Convention.

Article VI

- (1) Le présent Protocole sera ratifié.
- (2) La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas Partie à la Convention vaut également pour la Convention.
- (3) Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article VII

- (1) Les Etats non visés à l'article V pourront adhérer au présent Protocole.
- (2) L'adhésion au présent Protocole vaut également pour la Convention.
- (3) Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article VIII

- (1) Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de cinq instruments de ratification ou d'adhésion.

- (2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the fifth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article IX

- (1) Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.
(2) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article X

- (1) Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.
(2) This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to these territories.
(3) Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article XI

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following :

1. the signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles V, VI and VII.
2. the date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VIII.
3. the notifications with regard to the territorial application in accordance with Article X.
4. the declarations and communications made in accordance with Article II.
5. the declarations made in accordance with Article IV.
6. the denunciations received in accordance with Article IX.

List of signatories

21.XII.1979

BELGIUM
CHILE

- (2) Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après le cinquième dépôt, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article IX

- (1) Les Parties Contractantes pourront dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
(2) La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article X

- (1) Tout Etat pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole. Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.
(2) Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.
(3) Les Parties Contractantes qui ont souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourront à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article XI

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats signataires et adhérents :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles V, VI et VII.
2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article VIII.
3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article X.
4. Les déclarations et communications faites en application de l'article II.
5. Les déclarations faites en application de l'article IV.
6. Les dénonciations reçues en application de l'article IX.

Liste des signataires

21.XII.1979

BELGIQUE
CHILI

THE STATE OF THE VATICAN CITY
POLAND
PORTUGAL
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND
SINGAPORE
SWITZERLAND
SYRIA

11. I.1980

MADAGASCAR

ETAT DE LA CITE DU VATICAN
POLOGNE
PORTUGAL
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'
IRLANDE DU NORD
SINGAPOUR
SUISSE
SYRIE

11. I.1980

MADAGASCAR

La Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une Convention sur le transport international multimodal

La Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une Convention sur le transport international multimodal s'est réunie à Genève du 12 au 30 novembre 1979, mais n'a pu aboutir à l'adoption d'un texte de convention. Il est prévu que ses travaux se poursuivront lors d'une deuxième session, du 8 au 23 mai 1980.

La Conférence a été présidée par le Professeur Selvig (Norvège). Celui-ci avait également présidé les sessions du groupe préparatoire intergouvernemental au sein duquel avait été mis au point le projet de Convention soumis à la Conférence. (1)

Malheureusement, la première semaine de la Conférence fut entièrement consacrée à des questions de procédure, à des élections et à la discussion du règlement intérieur.

Deux grandes commissions avaient été instituées, chargées, pour la première, d'examiner les articles 1 à 31 du projet, et pour la seconde, de délibérer sur les questions douanières, le préambule et les clauses finales.

A la suite d'une modification du règlement intérieur, dont la portée n'avait pas été aperçue, les organisations non gouvernementales ayant le statut d'observateur devaient être exclues des travaux de ces commissions. Cette mesure très regrettable devait être la cause de débats et de tension qui furent certainement très nuisibles à la Conférence.

Les pays en voie de développement considéraient que les organisations non gouvernementales avaient eu la possibilité d'exprimer suffisamment leurs vues au sein du groupe préparatoire intergouvernemental. Or l'expérience montre que, quelle que soit l'importance des travaux préparatoires, c'est au cours de la Conférence intergouvernementale que se dégagent les compromis qui permettent de trouver des solutions acceptables par un nombre suffisant de délégations.

Comme il n'était pas possible de revenir sur la décision prise par l'assemblée plénière, il fut admis, à titre de compromis, que les commissions, lorsqu'elles se réuniraient, déclareraient si leurs séances étaient publiques ou privées, les représentants des organisations non

gouvernementales étant autorisés à assister aux séances publiques. Mais le précédent est là, et il est particulièrement fâcheux alors qu'il s'agit d'une Conférence portant sur des questions de droit commercial international et non sur des questions politiques.

Une autre innovation est la suppression des compte rendus analytiques des séances qui rendra quasi impossible toute recherche sur les travaux préparatoires.

Enfin, la Conférence a suivi la pratique instaurée par la CNUCED selon laquelle les Etats sont rassemblés en groupes qui s'expriment par un porte parole unique. Sur ce dernier point, toutefois, les pays à économie de marché (groupe B) ont réagi et ils ont défendu la règle selon laquelle les Etats s'expriment individuellement. Mais il n'en demeure pas moins que les parti pris politiques ont affecté profondément toutes les discussions et empêché trop souvent les considérations pratiques de prévaloir dans un domaine où il s'agit seulement de créer des règles utiles au commerce international. En outre, les discussions à l'intérieur des groupes et des sous-groupes ont pris un temps considérable.

Il convient, tout d'abord, de souligner que la Conférence n'a réussi à examiner que les quinze premiers articles, alors que le projet en comporte 33.

La partie III, qui traite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, a été seulement abordée. Si l'article 14 sur la durée de la responsabilité de celui-ci a pu être accepté sans modification, l'article 15 qui traite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal a, en ce qui concerne les préposés, mandataires et autres personnes, donné lieu à de longs débats sans aboutir à aucun accord. La discussion devra donc être reprise à la prochaine session sur ce point important, et tous les articles suivants, qui traitent, notamment, du fondement de la responsabilité, des limites de la responsabilité, de la localisation du dommage, de la responsabilité non contractuelle, de la déchéance du droit de limiter sa responsabilité devront être examinés pour la première fois.

Sur les 15 articles examinés par la 1ère commission, deux seulement ont été acceptés en totalité.

Dans la plupart des cas, seuls quelques paragraphes sans problèmes ont pu être adoptés, tandis que les dispositions

(1) voir le compte rendu des travaux du G.P.I. dans le CMI NEWS LETTER de mai 1979.

ayant quelque signification étaient l'objet de débats interminables et réservées pour un examen ultérieur.

L'article 1er traite des définitions. Le paragraphe 1 a donné lieu à discussion car il s'agissait de savoir si les opérations de ramassage et de livraison de la marchandise, lorsqu'elles étaient simplement l'accessoire d'un transport par un seul mode de transport, suffisaient à faire de ce transport un transport multimodal soumis à la Convention.

Le groupe des 77 attachait de l'importance à cette disposition, craignant que, si on excluait les opérations accessoires, les intéressés ne trouvent là un moyen d'échapper à la Convention en qualifiant d'accessoires des transports qui ne l'étaient pas en réalité. Un groupe de travail dût être constitué pour examiner le problème ainsi que les propositions présentées par certaines délégations. Il aboutit à l'adoption d'un texte qui avait l'accord des groupes B et D, ainsi que de la Chine, mais pas du groupe des 77. Les transporteurs aériens, qui souhaitent rester étrangers, dans une large mesure, à cette Convention, voudraient aussi qu'il ne soit pas tenu compte, ici, des opérations de transport accessoire. Le texte proposé déclare qu'elles ne constituent pas un mode de transport différent pourvu qu'elles soient couvertes par le régime de responsabilité applicable au contrat principal.

L'examen des articles 2 et 3 a été remis à plus tard; or ces dispositions sont très importantes puisqu'il s'agit d'une part du champ d'application de la Convention, et d'autre part du caractère obligatoire ou facultatif de celle-ci. Les pays en voie de développement tiennent à avoir une Convention obligatoire tandis que certains pays du groupe B voudraient d'un régime librement consenti, qui laisserait la place à d'autres, dans certains cas. Il faut souligner que les pays scandinaves sont favorables à une Convention de caractère obligatoire.

L'article 4 qui traite des droits reconnus aux Etats en vue de la réglementation et du contrôle du transport multimodal avait été longuement discuté au sein du G.P.I. et un certain accord semblait avoir pu être obtenu sur les termes d'un compromis. La discussion porta donc uniquement sur les termes retenus pour exprimer ce compromis. Il fut reconnu que les procédures de consultation prévues par cet article ne s'appliqueraient qu'aux transports par mer.

Les articles sur l'émission du document de transport multimodal (art.5), le document négociable (6) et le document non négociable (art.7), ont donné lieu à des débats irritants par l'opposition systématique du groupe des 77 à certaines modifications rédactionnelles de portée limitée. Entre autres choses, le groupe des 77 a montré son opposition à la reconnaissance des pratiques modernes imposées par l'utilisation de l'informatique. Mais finalement rien ne fut décidé et la discussion reprendra à la prochaine session.

Il en fut de même pour l'article 8 qui traite du contenu du document de trans-

port multimodal. Les groupes B et D, ainsi que la Chine ont été d'accord pour demander la suppression de plusieurs mentions et, en particulier, celle du fret dû pour chaque mode de transport, mais toutes ces mentions sont restées inscrites à titre provisoire, le groupe des 77 étant contre la suppression.

L'article 9, sur les réserves, et l'article 10 sur la valeur probante du document de transport multimodal ont pu être adoptés. L'article 11, sur la responsabilité en cas de fausses déclarations ou d'omissions, l'article 12 sur la garantie donnée par l'expéditeur n'ont pas soulevé de difficultés sérieuses, et les articles 13 et 14 ont été adoptés sans changement.

Mais nous avons déjà vu que, avec l'article 15 sur la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes commencent à s'affronter des points de vue irréductibles sur ce qui constitue, en réalité, le cœur du sujet. Tous les débats reprennent, en ce domaine, à la prochaine session.

La deuxième commission avait une tâche moins difficile, aussi les dispositions relatives aux questions douanières ont elles pu être adoptées, en général. Mais la question reste discutée de savoir si elles seront insérées dans la Convention, ou si elles figureront dans une annexe. De toutes façons, il ne semble pas qu'elles innovent beaucoup par rapport aux principes généralement suivis en la matière.

En ce qui concerne le Préambule, il a été légèrement remanié et trois principes de base ont été acceptés. Mais le rôle des autorités nationales compétentes en matière de contrôle des opérations de transport multimodal n'est pas encore défini.

Quant aux clauses finales, elles n'ont pu donner lieu qu'à un échange de vue très préliminaire.

On voit qu'il reste encore énormément à faire avant d'aboutir à une Convention qui ait des chances d'être ratifiée. On peut se demander, dès maintenant, si le temps prévu pour la deuxième session suffira à mener à bien un tel travail compte tenu des méthodes suivies et du "climat" dans lequel se déroulent les débats à la CNUCED.

Claire Legendre.

Seminar in Venezuela

In the period of January 2 - 6, 1980, the Maritime Law Association of Venezuela, under its energetic President Dr. Luis Cova Arria, had arranged a Seminar called "Maritime Law of today and tomorrow". The Seminar, well run indeed, was held in Margarita Island, an enchanted island about 1 hour's flight from the coast. Some 150 participants took part. They came mostly from Venezuela, but also from USA, Germany, Italy, Colombia, Peru, Nether lands, Argentine, Norway, Canada and U.K.

The speakers and the subjects were the following :

1) Oil Pollution by Dr. Nicholas J. Healy.

- 2) Responsibility of the Seacarrier from Hague Rules to Hamburg Rules by Dr. Erling Selvig.
- 3) Cargo claims, delay and Time Bar effects by William Tetley Q.C.
- 4) Collisions by Dr. Nicholas J. Healy.
- 5) General Average by Dr. Kaj Pineus.
- 6) Salvage and P & I Clubs by The Rt. Hon. Sir. John Donaldson
- 7) Charterparties by Hans-Peter Michelet.
- 8) Hypothecs and Mortgages by Prof. Francesco Berlingieri
- 9) Multimodal Transport by Prof. Jan Ramberg.
- 10) Marine Insurance: P&I Clubs and Hull Underwriters by Dr. José Domingo Ray.
- 11) Feasibility of an Ibero-American uniform Maritime Code by Dr. Luis Cova Arria.

The subjects were well presented. After each came a number of questions from the floor addressed to the speaker and the panel. The lively give and take was highly stimulating for everybody. The last subject "Feasibility of an Ibero-American uniform Maritime Code" will of course meet with many difficulties. Still it would appear that Venezuela plans to modernise its maritime law. Others may perhaps do the same.

The interest for Maritime Law in South America was no doubt stimulated by the CMI Conference in Rio de Janeiro in 1977. Thus Peru is holding a Seminar on Maritime Insurance 5-9 August, 1980. The Maritime Law Association of Argentine is arranging one on the Hamburg Rules end of September 1980 and the newly formed Association of Colombia is planning one for 1981.

Kaj Pineus.

Séminaire au Venezuela

L'Association Vénézuelienne de Droit Maritime, sous l'impulsion énergique de son Président, le Dr. Luis Cova Arria, a tenu, du 2 au 6 janvier 1980, un séminaire intitulé "Le droit maritime d'aujourd'hui et de demain". Ce séminaire qui, à vrai dire, était bien organisé, a eu lieu sur l'île Margarita, une île enchanteresse, située à environ une heure en avion de la côte. Quelques 150 personnes y participèrent. Ils étaient principalement du Venezuela mais il y avait également les pays suivants : Etats-Unis, Allemagne, Italie, Colombie, Pérou, Pays-Bas, Argentine, Norvège, Canada et Royaume-Uni.

Les orateurs et les sujets traités ont été les suivants :

- 1) Pollution par les hydrocarbures, par le Dr. Nicholas J. Healy
- 2) Responsabilité du transporteur maritime depuis les Règles de La Haye à celles de Hambourg, par le Dr. Erling Selvig.
- 3) Influence des délais et de la prescription sur les réclamations cargaisons, par le Dr. William Tetley, Q.C.
- 4) Abordages, par le Dr. Nicholas J. Healy
- 5) Avarie commune, par le Dr. Kaj Pineus

- 6) Le sauvetage et les Clubs P & I, par l'honorable Sir John Francis Donaldson
- 7) Chartes-parties, par M. Hans-Peter Michelet
- 8) Hypothèques et priviléges, par le Prof. Francesco Berlingieri
- 9) Le transport multimodal, par le Prof. Jan Ramberg
- 10) L'assurance maritime: les Clubs P & I et les assureurs corps, par le Dr. José Domingo Ray
- 11) Possibilité d'un code maritime uniforme ibéro-américain, par le Dr. Luis Cova Arria.

Les sujets ont été bien présentés et chacun d'eux a donné lieu à des questions de l'auditoire aux orateurs, individuellement et en groupe. L'échange animé de concessions mutuelles a stimulé l'enthousiasme général. Il est évident que le dernier sujet "Possibilité d'un code maritime uniforme ibéro-américain", rencontrera de nombreuses difficultés. Il semble cependant que le Venezuela a bien l'intention de moderniser son code de droit maritime. D'autres feront peut-être de même.

Il n'est guère douteux que l'intérêt porté à la question du droit maritime en Amérique du Sud a été stimulé par la Conférence du CMI à Rio de Janeiro en 1977. Ainsi, le Pérou va tenir un séminaire sur l'assurance maritime du 5 au 9 août 1980. L'Association Argentine organise un séminaire sur les Règles de Hambourg à la fin de septembre 1980 et l'Association nouvellement formée en Colombie en projette un pour 1981 !

Kaj Pineus.

Seminar in Peru

A three days international Seminar on the Hamburg Rules, organized by the Peruvian Maritime Law Association, was held in Lima, Peru, on the 2-5 August.

The Seminar was chaired by the Peruvian Supreme Court Judge Roberto MacLean and attended 147 participants from 13 different countries. Speakers were Professor F.J.J. Cadwallader, Mr. M.J. Shah, Dr. Jose Domingo Ray and Dr. Pedro Calmon. The opening and closing words of the Seminar were given by the President of the Peruvian Maritime Law Association Dr. Enrique Moncloa D.C.

However thanks to the contribution of UNCTAD, it was also possible to count with the participation of Mr. M.J. Shah, who commented on the "Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences".

The participants were divided in four working groups and the last day of the Seminar the chairmen of the groups presented their conclusions which expressed the latin american point of view on the topics dealt with in the Seminar.

The results of the Seminar were highly positive and all the participants agreed that it was convenient to hold this type of events for the benefit of the latin american maritime community.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

June, 1980

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL —

Juin, 1980

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

The 1980 CMI Assembly

1. The death of Alex Rein and Pascual Sanahuja

The President remembered the Assembly of the death of Mr Alex Rein, past President of the Norwegian Maritime Law Association and member of the Executive Council; invaluable services had been rendered to the CMI by Mr Rein who should be credited for the successful co-operation between CMI and IMCO leading to the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims.

The President also informed the Assembly that recently has passed away Mr Juan Pascual Sanahuja, Secretary General of the Spanish Maritime Law Association, and expressed his sorrow for this great loss.

2. New Members

The Assembly elected with acclamation as members of the CMI. : the NIGERIAN MARITIME LAW ASSOCIATION and the ASOCIACION COLOMBIANA DE DERECHO MARITIMO COMERCIAL "ACOLDEMAR".

The Assembly also appointed with acclamation as Titulary Members of the CMI the following candidates nominated by their respective National Association of Maritime Law :

France:

Mr Paul Bernard, Prof. Emmanuel du Pontavice, and Mr Gérard Tantin,

Portugal:

Mr Guilherme Conceição Silva,

U.S.A.:

Dr. Frank Lawrence Wiswall,

Yugoslavia:

Mr Vinko Stalio.

The application of the law firm Bito, Misa & Lozada in Manila for temporary membership in pursuance of Article 3.3. of the CMI 1978 Constitution was also given due consideration.

The Assembly delegated to the Executive Council to accept the application by the law firm subject to control that it existed as a legal entity. If this should prove not to be the case the Executive Council was empowered to accept individuals from the said law firm as temporary members.

L'Assemblée du C.M.I. de 1980

1. Décès d'Alex Rein et de Pascual Sanahuja

Le Président a évoqué devant l'Assemblée le décès de Mr Alex Rein, ancienement Président de l'Association Norvégienne de Droit Maritime et membre du Conseil Exécutif. Mr Rein a rendu d'inestimables services au CMI et on lui est particulièrement reconnaissant d'avoir établi une collaboration étroite entre le CMI et l'OMCI, qui a permis d'aboutir à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Le Président a également informé l'Assemblée du récent décès de Mr Juan Pascual Sanahuja, secrétaire général de l'Association Espagnole de Droit Maritime, et il a exprimé son affliction pour cette perte cruelle.

2. Nouveaux membres

Ont été élus membres du CMI, aux applaudissements de l'Assemblée, les Associations suivantes: l'ASSOCIATION NIGERIENNE DE DROIT MARITIME et l'ASOCIACION COLOMBIANA DE DERECHO MARITIMO COMERCIAL "ACOLDEMAR".

L'Assemblée a également élu comme membres titulaires les candidats suivants, proposés par leur Association Nationale de Droit Maritime respective:

France:

Mr Paul Bernard, Prof. Emmanuel du Pontavice et Mr Gérard Tantin.

Portugal:

Mr Guilherme Conceição Silva.

U.S.A.:

Dr Frank Lawrence Wiswall.

Yugoslavie:

Mr Vinko Stalio

La demande d'admission comme membre temporaire du cabinet Bito, Misa et Lozada de Manille conformément à l'article 3,3 des statuts 1978 du CMI, a été prise en considération.

L'Assemblée a donné pouvoir au Conseil Exécutif d'accepter cette candidature après s'être assuré que ce cabinet existe bien en tant que personne morale. Au cas où il n'en serait pas ainsi, le Conseil Exécutif a été habilité pour accepter comme membres temporaires des personnes physiques faisant partie du cabinet en question.

3.CMI's Observer Status with the International Oil Pollution Compensation Fund

The President informed that the CMI had received status as observer with the International Oil Pollution Compensation Fund (1971 Convention). Professor Tanikawa of the Japanese Maritime Law Association regretted that the CMI had no observer present when the question of observer status was discussed and recommended that CMI, in the future, should send observers to the meetings of the Oil Pollution Compensation Fund.

3.Statut d'observateur du CMI auprès du Fonds internationale d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le Président a fait part à l'Assemblée de l'admission du CMI au statut d'observateur auprès du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971). D'après le Professeur Tanikawa, de l'Association Japonaise de Droit Maritime, il est regrettable que le CMI n'ait pas envoyé d'observateur lors de la discussion de la question du statut d'observateur et il a recommandé qu'à l'avenir le CMI envoie des observateurs aux réunions du Fonds.

4.New member to replace Mr Alex Rein in the Executive Council.

Mr Niall McGovern was elected with acclamation new member of the Executive Council for the remaining period up to the Assembly meeting of 1982.

4.Nouveau membre du Conseil Exécutif en remplacement de Mr Alex Rein.

Mr Niall McGovern a été élu en qualité de membre du Conseil Exécutif pour la période s'étendant jusqu'à la réunion de l'Assemblée en 1982.

5.SDR Protocols

The President reported on the diplomatic conference in December 1979 for the acceptance of Protocols to the international conventions on bills of lading and on limitation of shipowners' liability (replacement of francs poincaré by SDRs) and expressed his thanks to Professor Jan Schultsz for having assumed the responsibility for this subject on behalf of the CMI and brought it to a successful end.

5.Protocoles DTS.

Le Président a fait rapport sur la conférence diplomatique de décembre 1979 concernant l'acceptation des protocoles aux conventions internationales en matière de connaissance et sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (remplacement du franc Poincaré par les DTS). Il a remercié le Professeur Jan Schultsz d'avoir bien voulu assumer la responsabilité des travaux pour le compte du CMI et de les avoir menés à bonne fin.

6.Current subjects

Reports on the current subjects within the CMI were made as follows :

TIME BAR study - Kaj Pineus
ARBITRATION - Kaj Pineus
LIABILITY OF SEA TERMINALS - Jan Ramberg
EFFECT OF CHANGED ECONOMIC CONDITIONS
ON MARITIME CONTRACTS - Jan Ramberg.
EXPERT EVIDENCE - David Owen
TOWAGE - Claës Palme
CHARTER PARTY LAYTIME DEFINITIONS -
Francesco Berlingieri.

6.Sujets en cours.

Des rapports ont été faits sur les sujets en cours suivants par les membres mentionnés :

ETUDE SUR LA PRESCRIPTION - Kaj Pineus
ARBITRAGE - Kaj Pineus
RESPONSABILITE DES "SEA TERMINALS" -
Jan Ramberg
EFFETS DES CHANGEMENTS DANS LES
CONDITIONS ECONOMIQUES SUR LES
CONTRATS MARITIMES - Jan Ramberg
PREUVE PAR EXPERTS - David Owen
REMORQUAGE - Claës Palme
DEFINITIONS CONCERNANT LES CHARTES-
PARTIES (STARIES) - Francesco Berlingieri

Le Président a rappelé à l'Assemblée qu'il s'agit d'une étude entreprise conjointement par le CMI, BIMCO et GCBS et a donné des explications sur les changements apportés au projet accepté à la conférence de Rio de Janeiro. L'Assemblée a délégué au Conseil Exécutif le pouvoir d'accepter le texte final des définitions suivant les recommandations de la commission internationale.

CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES -
Francesco Berlingieri
ABORDAGE - Francesco Berlingieri
LOIS APPLICABLES DANS LES LITIGES
MARITIMES - Francesco Berlingieri
ETUDE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE (Tableau comparatif illustrant la situation actuelle dans divers pays - Kaj Pineus

The President reminded that this constituted a joint venture between CMI, BIMCO and GCBS and explained the changes which had been made compared with the draft accepted at the CMI Rio de Janeiro Conference. The Assembly delegated to the Executive Council the power to accept the final text of the definitions following the recommendations of the International Subcommittee.

SHIPBUILDING CONTRACTS - Francesco Berlingieri
COLLISIONS - Francesco Berlingieri
APPLICABLE LAW IN MARITIME CASES -
Francesco Berlingieri
STUDY ON LIMITATION OF LIABILITY
("Comparative table" Showing the actual position in various countries) -
Kaj Pineus,

MULTIMODAL TRANSPORT (UNCTAD Diplomatic conference) - Jan Ramberg, Erling Selvig
HAZARDOUS SUBSTANCES (IMCO draft convention) - Lloyd Watkins.

7.1981 Montreal Conference

Mr Stone, the President of the Canadian Maritime Law Association, extended a welcome to the delegates to the Montreal Conference 1981 (last week of May).

The Assembly decided that the subjects for the conference should be :

1. The revision of the 1910 Salvage Convention,
2. Discussion on the IMCO draft on noxious and hazardous substances other than oil. If, owing to the reaction within IMCO, this subject would prove to be unsuitable, the Assembly authorized the Executive Council to select a different subject if it will find that this one is not suitable.

8.Rules for the election of Officers

The Assembly decided to appoint a Working Group with the task

- to suggest Rules for the election of Officers and
- to, without touching upon the object of the CMI (Art.1), consider whether some amendments of the Constitution are called for.

The following were nominated as members of the said Working Group :
Henri Voet (Chairman)
Allan Philip (Denmark)
Velimir Filipovic (Yugoslavia)
André Pierron (France).

9.The revision of the 1910 Salvage Convention

The Chairman of the CMI International Subcommittee, Professor Erling Selvig, gave his initial report on the subject. In particular he underlined

- that salvage organised by private enterprise would be needed also in the future and that, therefore, salvage should be enhanced
- that all interested parties should take part in proportion towards the payment of salvage awards
- that measures undertaken to prevent liability from arising had to be considered (the concept of "liability salvage").

In conclusion Professor Selvig thought that a new convention would be necessary and that the traditional private contract approach - which is the basis for the present convention - is no longer sufficient.

An interesting discussion followed upon Professor Selvig's presentation. In summing up, he concluded that three various approaches had appeared

TRANSPORT MULTIMODAL (Conférence diplomatique CNUCED) - Jan Ramberg, Erling Selvig, MATIERES DANGEREUSES (Projet de Convention OMCI) - Lloyd Watkins

7.Conférence de Montréal 1981

Mr Stone, Président de l'Association Canadienne du Droit Maritime, a souhaité la bienvenue aux délégués à la Conférence de Montréal de 1981 (dernière semaine de mai).

L'Assemblée a décidé que les sujets suivants seraient traités à la Conférence :

1. Révision de la Convention sur le sauvetage de 1910.
2. Discussions du projet OMCI sur les matières nocives et dangereuses autres que les hydrocarbures. Si, en raison d'une réaction défavorable au sein de l'OMCI, ce sujet devait se révéler inopportun, l'Assemblée a autorisé le Conseil Exécutif à faire choix d'un autre sujet.

8.Règles pour l'élection des membres du Bureau

L'Assemblée a décidé de nommer un groupe de travail dont les fonctions consisteront à :

- proposer des règles pour l'élection des membres du Bureau, et
- sans aborder la question du but du CMI (art.1 des statuts), examiner si certains amendements aux statuts peuvent être souhaitables.

Les personnes suivantes ont été nommées membres de ce groupe de travail :
Henri Voet (Président)
Allan Philip (Danemark)
Velimir Filipovic (Yougoslavie)
André Pierron (France)

9.Révision de la convention sur le sauvetage de 1910

Le Président de la commission internationale du CMI, le Professeur Erling Selvig, a présenté son rapport d'introduction du sujet. Il a souligné en particulier

- que le sauvetage organisé par des entreprises privées demeurerait une nécessité à l'avenir et que le sauvetage devrait, en conséquence, être mis en valeur.
- que toutes les parties intéressées devraient contribuer proportionnellement aux indemnités de sauvetage,
- que l'on devrait envisager des mesures afin d'éviter les responsabilités envers les tiers (le concept "responsabilité-sauvetage").

Pour conclure, le Professeur Selvig est d'avis qu'il faudrait élaborer une nouvelle convention et que la façon traditionnelle d'aborder le problème dans le cadre du droit privé ne suffit plus.

L'exposé du Professeur Selvig a été suivi d'un débat intéressant, qui a été résumé par lui dans la conclusion que trois façons d'aborder le problème étaient apparues :

1. a "maxi"-approach meaning an entirely new convention
2. a "mini"-approach meaning a protocol to the existing convention
3. a "contract"-approach which would simply mean a statement by the CMI and no draft.

The meeting of the International Sub-committee will take place 9-10 June in Brussels. The following meeting will take place in the fall of 1980, probably during the month of October. The questionnaire prepared by the British Maritime Law Association will be sent to the National Associations in order to enable them to give answers in time before the first meeting of the International Sub-committee. The agenda for that meeting will be :

1. General discussion (the Report Chaps. I and II.1-3)
2. The concept of salvage (the Report Chapt. II.4)
3. Preventive measures (the Report Chapt. III)
4. Recovery of cost of preventive measures (the Report Chapt. IV)
5. The salvage reward (the Report Chapt. V)
6. Review of remaining matters in the 1910 Convention
7. The role of salvage contracts (the Report Chapt. VI)
8. Liability of salvors (the Report Chapt. VII)
9. Assessment of the situation, particularly with respect to future work.

10. The Albert Lilar Foundation

Mr Claude Buisseret, the President of the Belgian Maritime Law Association, announced that the next prize from the Albert Lilar Foundation will be awarded in 1981 (300.000. Belgian francs). The rules of the Foundation will be published in the next CMI NEWS LETTER. Mr Buisseret requested the National Associations to give publicity to the said rules in their respective countries so as to facilitate the choice of a suitable candidate for the prize.

11. Accounts

The Assembly approved the accounts of the year 1979.

12. Budget and Contributions 1980

In order to comply with the wish expressed by some delegates at the 1979 regular annual session of the Assembly, the Treasurer submitted a draft of a budget showing a reduction of the expenses which he felt would not be prejudicial to the activities of the CMI during the year 1980. The proposed budget was carried.

The annual Contributions of the National Associations, that had been agreed at the time of the 1974 Hamburg International Conference, were maintained. However, National Associations will only be requested to pay during

1. l'abord "maxi", visant à une convention entièrement nouvelle
2. l'abord "mini", aboutissant à un protocole à la convention actuelle
3. l'abord "contrat", se limitant à une déclaration à faire par le CMI sans présentation d'un projet.

La commission internationale se réunira le 9 et le 10 juin à Bruxelles. La réunion suivante aura lieu en automne, probablement pendant le mois d'octobre. Le questionnaire, élaboré par l'Association Britannique de Droit Maritime, sera envoyé aux Associations Nationales afin de leur permettre de répondre avant la première réunion de la commission internationale. L'ordre du jour pour cette réunion sera le suivant :

1. Discussion générale (rapport chapitres I et II, 1-3),
2. La notion de sauvetage (rapport chapitre II, 4),
3. Les mesures préventives (rapport chapitre III),
4. Recouvrement du coût des mesures préventives (rapport chapitre IV),
5. Rémunerations du sauvetage (rapport chapitre V),
6. Révision des sujets restant dans la Convention de 1910,
7. Le rôle des contrats de sauvetage (rapport chapitre VI),
8. Responsabilité des sauveteurs (rapport chapitre VII),
9. Evaluation de la situation, particulièrement en relation avec le travail futur.

10. La Fondation Albert Lilar

Mr Claude Buisseret, Président de l'Association Belge de Droit Maritime, a avisé l'Assemblée que le prochain prix de la Fondation Albert Lilar serait décerné en 1981 (300.000.fr.b.). Le règlement de la Fondation sera publié dans le prochain numéro de CMI NEWS LETTER. Mr Buisseret a prié les Associations Nationales de bien vouloir faire connaître ce règlement dans leurs pays respectifs afin de faciliter le choix d'un candidat qui convienne.

11. Comptes

L'Assemblée a approuvé les comptes pour l'année 1979.

12. Budget et cotisations 1980.

Afin de se conformer au désir exprimé par certains délégués lors de la session statutaire annuelle de l'Assemblée en 1979, le trésorier a soumis à l'Assemblée un projet de budget proposant une réduction des dépenses qui, à son avis, ne porterait pas préjudice aux activités du CMI pendant l'année 1980. Le budget proposé a été accepté.

Les cotisations annuelles des Associations Nationales, qui avaient été convenues lors de la conférence internationale de Hambourg en 1974, demeurent inchangées. Toutefois, pour 1980, il ne sera exigé des

1980 75% of the contribution due by them.

Associations Nationales que 75% de la cotisation, dont elles sont redevables.

13. Other matters

Mr Watkins suggested that the ordinary Assembly 1981 should, if possible, be held in connection with the Montreal Conference in May.

The President informed that according to the CMI Constitution the Assembly shall be held in March. However, if the Executive Council so decides, it would be possible to call an Assembly in March 1981 with an agenda containing only matters which have to be taken up according to the Constitution (only financial matters since no elections will take place in 1981) and then to convene another meeting of the Assembly at the time of the Montreal Conference for the decision of any other matter.

13. Divers

Mr Watkins a suggéré que l'Assemblée de 1981 ait lieu, si possible, en mai en même temps que la conférence de Montréal.

Le Président a fait remarquer que d'après les statuts du CMI, l'Assemblée doit avoir lieu en mars. Toutefois, si le Conseil Exécutif le décide, il serait possible de réunir l'Assemblée en mars 1981 avec un ordre du jour limité aux seuls sujets prévus dans les statuts (en l'occurrence les questions financières puisqu'aucune élection n'aura lieu en 1981) et de convoquer une autre réunion de l'Assemblée à l'époque de la conférence de Montréal pour la discussion de toute autre question.

Brussels Conventions - Conventions de Bruxelles

RATIFICATION BY ITALY

1. The Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on November 9th, 1979 the instruments of ratification of Italy were deposited with the Belgian Government in respect of the following :

- 1) INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO ARREST OF SEA-GOING SHIPS, SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th, 1952 ;
- 2) INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO CIVIL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION, SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th, 1952 ;
- 3) INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO PENAL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION OR OTHER INCIDENTS OF NAVIGATION, SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 10th, 1952 .

2. The instrument of ratification concerning the International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of Sea-Going Ships, signed at Brussels on May 10th, 1952, contains the following reservations :

" The Government of the Republic of Italy refers to Article 10, paragraph (a) and (b) and reserves :
(a) the right not to apply the provisions of the present Convention when arresting a ship owing to the maritime claims mentioned at o) and p) of the first Article and to

RATIFICATION PAR L'ITALIE

1. Le 9 novembre 1979 ont été déposés au Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, les instruments de ratification de l'Italie concernant les actes repris ci-après :

- 1) CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER, SIGNEE A BRUXELLES LE 10 MAI 1952 ;
- 2) CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE CIVILE EN MATIERE D'ABORDAGE, SIGNEE A BRUXELLES, le 10 MAI 1952 ;
- 3) CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE PENALE EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION, SIGNEE A BRUXELLES LE 10 MAI 1952.

2. L'instrument de ratification concernant la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952 est accompagné des réserves suivantes :

" Le Gouvernement de la République d'Italie se réfère à l'article 10, par.(a) et (b), et se réserve :
(a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de

apply its own National law to such arrest ;
(b) the right not to apply the provisions of the first paragraph of Article 3 when the arrest is made on its territory owing to the claims provided at subparagraph q) of Article 1. "

3. The instrument of ratification concerning the International Convention for the unification of certain rules relating to Penal Jurisdiction in matters of Collision or other incidents of navigation, signed at Brussels on May 10th, 1952, contains the following reservation :

" The Government of the Republic of Italy refers to Article 4, second comma, and reserves the right of taking proceedings against infractions committed in its own territorial waters. "

These Conventions will enter into force in respect of Italy, on May 9th, 1980, in accordance with Article 14 b) of the Convention mentioned at sub 1); with Article 12 b) of the Convention mentioned at sub 2) and with Article 8 b) of the Convention mentioned at sub 3).

RATIFICATION BY THE POPULAR REPUBLIC OF POLAND

In a communication dated March 3, 1980, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on February 12, 1980, the instrument of ratification of the Popular Republic of Poland 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.

When depositing the instrument of ratification, the Polish Government confirmed the reservation made at the time of the signature, namely, that it does not consider itself bound by Article 8 of the Protocol in question.

In accordance with Article 13,2, this Protocol, as regards Poland, shall come into force on May 12, 1980.

PAPUA NEW GUINEA: NOTIFICATION OF SUCCESSION AND ACCESSION

in a communication dated March 28, 1980, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises having received the following documents :

l'article premier et d'appliquer à cette saisie sa loi nationale ;
(b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur son territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1. "

3. L'instrument de ratification concernant la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952 est accompagnée de la réserve suivante :

" Le Gouvernement de la République d'Italie se réfère à l'article 4, second comma, et se réserve le droit de poursuivre les infractions commises dans ses propres eaux territoriales. "

Ces Conventions entreront en vigueur à l'égard de l'Italie le 9 mai 1980, conformément à l'article 14 b) de la Convention citée sub 1); à l'article 12 b) de la Convention citée sub 2) et à l'article 8 b) de la Convention citée sub 3).

RATIFICATION PAR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

Suivant une communication datée du 3 mars 1980, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 12 février 1980 a été déposé auprès du Gouvernement belge l'instrument de ratification de la République Populaire de Pologne relatif au

PROTOCOLE SIGNE A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968 PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT, SIGNEE A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924.

Lors du dépôt de son instrument de ratification, le Gouvernement polonais a confirmé la réserve faite lors de la signature, à savoir qu'il ne se considère pas lié par l'article 8 du Protocole dont question.

Conformément à son article 13,2, ce Protocole entrera en vigueur, à l'égard de la Pologne, le 12 mai 1980.

PAPOUASIE NOUVELLE-GUINEE: NOTIFICATION DE SUCCESSION ET ADHESION

Suivant une communication datée du 28 mars 1980, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise avoir reçu les documents suivants :

- 1) a notification of succession dated January 15, 1980, from the Independent State of Papua New Guinea concerning the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO COLLISIONS BETWEEN VESSELS AND OPTIONAL PROTOCOL, SIGNED AT BRUSSELS ON SEPTEMBER 23, 1910 (WITH EFFECT FROM THE DATE OF INDEPENDENCE OF PAPUA NEW GUINEA, NAMELY ON SEPTEMBER 16, 1975)

- 2) an instrument of accession dated January 15, 1980, emanating from the Independent State of Papua New Guinea in respect of the

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS AND OPTIONAL PROTOCOL, SIGNED AT BRUSSELS ON OCTOBER 10, 1957

This instrument of accession contains the following reservations :

- "a) The Government of Papua New Guinea excludes paragraph (1) (c) of Article 1;
- b) The Government of Papua New Guinea will regulate by specific provisions of National Law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons;
- c) The Government of Papua New Guinea shall give effect to the said Convention by including the provisions of the said Convention in the National Legislation of Papua New Guinea".

In accordance with the provisions in Article 11 (1°), this Convention, as regards Papua New Guinea, shall come into force on September 14, 1980.

WITHDRAWAL OF A RESERVATION EXPRESSED BY THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT

In a communication dated January 30, 1980, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that a written note has been received by the Belgian Government from the Embassy in Brussels of the Arab Republic of Egypt, containing the following statement concerning the

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

"... the Government of the Arab Republic of Egypt has decided to withdraw the reservations expressed in this Convention in respect of the recognition of Israël by Egypt and the application of the provisions of this Convention between the two countries. The application of the suppression of these reservations will become effective from January 25, 1980".

- 1) une notification de succession datée du 15 janvier 1980, de l'Etat indépendant de la Papouasie Nouvelle-Guinée, concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, FAITS A BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910 (AVEC EFFET A PARTIR DE LA DATE DE L'INDEPENDANCE DE LA PAPOUASIE NOUVELLE-GUINEE, A SAVOIR LE 16 SEPTEMBRE 1975)

- 2) un instrument d'adhésion daté du 15 janvier 1980, émanant de l'Etat indépendant de la Papouasie Nouvelle-Guinée, relativ à la

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, FAITS A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957.

Cet instrument d'adhésion contient les réserves suivantes (traduction) :

- "a) Le Gouvernement de la Papouasie Nouvelle-Guinée exclut l'application de l'article 1, paragraphe (1) (c);
- b) Le Gouvernement de la Papouasie Nouvelle-Guinée réglera par des dispositions spéciales de la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge;
- c) Le Gouvernement de la Papouasie Nouvelle-Guinée donnera force de loi à la présente Convention en incluant les dispositions de la présente Convention dans la législation nationale de la Papouasie Nouvelle-Guinée".

Conformément aux dispositions de son article 11 (1°), cette Convention entrera en vigueur, à l'égard de la Papouasie Nouvelle-Guinée, le 14 septembre 1980.

RETRAIT D'UNE RESERVE FORMULEE PAR LA REPUBLIQUE ARABE D'EGYPTE

Suivant une communication datée du 30 janvier 1980, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise qu'une note verbale de l'Ambassade de la République Arabe d'Egypte à Bruxelles a été reçue par le Gouvernement belge, notifiant ce qui suit concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, FAITS A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957

"... le Gouvernement de la République d'Egypte a décidé de retirer les réserves qu'il avait formulées dans cette Convention à l'égard de la reconnaissance d'Israël par l'Egypte et l'application des dispositions de cette Convention entre les deux pays. L'application de la suppression de ces réserves prendra effet à partir du 25 janvier 1980".

IMCO Conventions - Conventions OMCI

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

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

The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization advises that at the 31 December 1979 the following International Conventions had been ratified (r) or acceded to (a) by various countries which are shown hereunder in alphabetical order together with the date of deposit of the instrument :

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969 (CLC 1969)

Done at Brussels: 29 November 1969.
Entry into force: 19 June 1975.

L'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime avise qu'à la date du 31 décembre 1979 les Conventions Internationales suivantes avaient été ratifiées (r) par, ou fait l'objet d'une adhésion (a) de différents pays, repris ci-dessous par ordre alphabétique, avec la date de l'instrument de ratification :

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (CLC 1969)

Signée à Bruxelles le 29 novembre 1969.
Entrée en vigueur le 19 juin 1975.

Algeria	14 June 1974	a
Bahamas	22 July 1976	a
Belgium	12 January 1977	r
Brazil	17 December 1976	r
Chile	2 August 1977	a
Denmark	2 April 1975	a
Dominican Republic	2 April 1975	r
Ecuador	23 December 1976	a
Fiji	15 August 1972	a
France	17 March 1975	r
German Dem. Rep.	13 March 1978	a
Germany, Fed. Rep. of	20 May 1975	r
Ghana	20 April 1978	r
Greece	29 June 1976	a
Indonesia	1 September 1978	r
Italy	27 February 1979	r
Ivory Coast	21 June 1973	r
Japan	3 June 1976	a
Korea, Rep. of	18 December 1978	a
Lebanon	9 April 1974	a

Liberia	25 September 1972a
Monaco	21 August 1975 r
Morocco	11 April 1974 a
Netherlands	9 September 1975 r
New Zealand	27 April 1976 a
Norway	21 March 1975 a
Panama	7 January 1976 r
Poland	18 March 1976 r
Portugal	26 November 1976 r
Senegal	27 March 1972 a
South Africa	17 March 1976 a
Spain	8 December 1975 r
Sweden	17 March 1975 r
Syrian Arab Rep.	6 February 1975 a
Tunisia	4 May 1976 a
USSR	24 June 1975 a
United Kingdom	17 March 1975 r
Yemen	6 March 1979 a
Yugoslavia	18 June 1976 r

The Convention applies provisionally in respect of the following States :

Kiribati
Solomon Islands

La Convention s'applique provisoirement aux Etats suivants :

Kiribati
Iles de Salomon

The Convention has been extended to:

Bailiwick of Jersey	1 March 1976
Bailiwick of Guernsey	"
Isle of Man	"
Bermuda	"
Belize	1 April 1976
British Indian Ocean Territory	"
British Virgin Islands	"
Cayman Islands	"
Falkland Islands & Dependencies	"

La Convention a été étendue à :

Gibraltar	"
Hong Kong	"
Montserrat	"
Pitcairn	"
St. Helena & Dependencies	"
Seychelles	+
Turks & Caicos Islands	"
United Kingdom Sovereign Base Areas of Akrotiri & Dhekelia in the Island of Cyprus	"

+ Now an independent State.

+ A présent Etat indépendant.

PROTOCOL TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION
DAMAGE, 1969 (CLC PROT 1976)

Done at London: 19 November, 1976
not yet in force

Norway
Sweden
Yemen

PROTOCOLE A LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE
POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES (CLC PROT 1976)

Signé à Londres le 19 novembre 1976,
n'est pas encore en vigueur.

17 July 1978 a
7 July 1978 r
4 June 1979 a

CONVENTION RELATING TO CIVIL LIABILITY
IN THE FIELD OF MARITIME CARRIAGE OF
NUCLEAR MATERIAL, 1971 (NUCLEAR 1971)

Done at Brussels: 17 December, 1971
Entry into force: 15 July, 1975.

Denmark
France
Germany, Fed. Rep. of
Norway
Spain
Sweden
Yemen

CONVENTION RELATIVE A LA RESPONSABILITE
CIVILE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT
MARITIME DE MATIERES NUCLEAIRES
(NUCLEAR 1971)

Signée à Bruxelles le 17 décembre 1971.
Entrée en vigueur le 15 juillet 1975.

4 September 1974 r
2 February 1973 r
1 October 1975 r
16 April 1975 r
21 May 1974 a
22 November 1974 r
6 March 1979 a

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE
ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND
FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION
DAMAGE, 1971 (FUND 1971)

Done at Brussels: 18 December, 1971
Entry into force: 16 October, 1978

Algeria	2 June 1975	r
Bahamas	22 July 1976	a
Denmark	2 April 1975	a
France	11 May 1978	a
Germany, Fed. Rep. of	30 December 1976	r
Ghana	20 April 1978	r
Indonesia	1 September 1978	a
Italy	27 February 1979	a
Japan	7 July 1976	r

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1971
PORTANT CREATION D'UN FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A
LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
(FUND 1971)

Signée à Bruxelles le 18 décembre 1971.
Entrée en vigueur le 16 octobre 1978.

Liberia	25 September 1972a
Monaco	23 August 1979 a
Norway	21 March 1975 r
Sweden	17 March 1975 r
Syrian Arab. Rep.	6 February 1975 a
Tunisia	4 May 1976 a
United Kingdom	2 April 1976 r
Yugoslavia	16 March 1978 r

Ratification by the United Kingdom was
declared to be effective also in
respect of :

The Bailiwick of Guernsey	2 April 1976
The Bailiwick of Jersey	"
The Isle of Man	"
Belize	"
Bermuda	"
British Indian Ocean Territory	"
British Virgin Islands	"
Cayman Islands	"
Falkland Islands & Dependencies	"
Gibraltar	"
Gilbert Islands	"

Le Royaume-Uni a fait connaître que sa
ratification sort ses effets également
à l'égard de :

Hong Kong	"
Montserrat	"
Pitcairn Group	"
St. Helena & Dependencies	"
Seychelles +	"
Solomon Islands +	"
Turks and Caicos Islands	"
United Kingdom Sovereign Base Areas of Akrotiri & Dhekelia in the Island of Cyprus	"

PROTOCOL TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL
FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION
DAMAGE, 1971 (FUND PROT.1976)

Done at London: 19 November 1976 -
Not yet in force.

+ Now an independent State.

PROTOCOLE A LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1971 PORTANT CREATION D'UN FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES (FUND PROT.1976)

Signé à Londres le 19 novembre 1976.
N'est pas encore entré en vigueur.

+ A présent Etat indépendant.

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

Done at Athens: 13 December 1974 -
Not yet in force.

PROTOCOL TO THE ATHENS CONVENTION
RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974
(PAL PROT 1976)

Done at London: 19 November 1976 -
Not yet in force.

CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY
FOR MARITIME CLAIMS, 1976 (LLMC 1976)

Done at London: 19 November 1976 -
Not yet in force.

Yemen 6 March 1979 a

CONVENTION D'ATHENES DE 1974 RELATIVE
AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE
LEURS BAGAGES (PAL 1974)

Signée à Bruxelles le 13 décembre 1974.
N'est pas encore entrée en vigueur.

PROTOCOLE A LA CONVENTION D'ATHENES DE
1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE
PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES
(PAL PROT.1976)

Signé à Londres le 19 novembre 1976.
N'est pas encore entré en vigueur.

CONVENTION DE 1976 SUR LA LIMITATION DE
LA RESPONSABILITE EN MATIERE DE CREANCES
MARITIMES (LLMC 1976)

Signée à Londres le 19 novembre 1976.
N'est pas encore entrée en vigueur.

Yemen 6 mars 1979 a

Albert Lilar Foundation - Fondation Albert Lilar

The prize of the Albert Lilar Foundation will be awarded for the second time in 1981. Its amount has been fixed at Belgian francs 300.000.

The rules for the awarding of the prize are the following :

Article 1 :

The Albert Lilar prize will, as from the year 1978, be awarded every three years by the board of directors of the Foundation, instituted as selection committee.

The amount of the prize is fixed by the board of directors. It is minimum Belgian francs 200.000.

Article 2 :

The prize is destined to reward the author or the authors of an outstanding scientific work being of a nature as to promote the unification of maritime law respectively the study of comparative maritime law.

Its main object is to encourage young authors of talent.

Article 3 :

Consideration will only be given to works of which three copies will have been received at the Registered Office of the Foundation before the 15th May of the year during which the prize will be awarded or that have been issued before that date.

Le prix de la Fondation Albert Lilar sera attribué pour la deuxième fois en 1981. Son montant a été fixé à francs belges 300.000.

Le règlement d'attribution du prix est le suivant :

Article 1 :

Le prix Albert Lilar est attribué tous les trois ans à partir de l'année 1978 par le conseil d'administration de la Fondation, constitué en jury.

Le montant du prix est déterminé par le conseil d'administration. Il est au minimum de 200.000 francs.

Article 2 :

Il est destiné à récompenser l'auteur ou les auteurs d'un ouvrage scientifique de grand mérite et de nature à promouvoir l'unification du droit maritime ou l'étude du droit maritime comparé.

Son but est d'encourager principalement de jeunes auteurs de talent.

Article 3 :

Seront seuls pris en considération les ouvrages dont trois exemplaires seront parvenus au siège de la Fondation avant le 15 mai de l'année au cours de laquelle le prix sera attribué ou qui auront été publiés avant cette date.

Article 4 :

It is permitted to the selection committee to pay attention only to the works brought out in book form and, as such, put at the disposal of the public less than five years prior to the 15th May of the year during which the prize will be awarded.

Articles in reviews, studies having a magnitude not greater than that of an article, dissertations or other analogous works will be disregarded.

Article 5 :

The works that have been submitted or proposed must be written in one of the following languages : french, dutch, german, english.

A work written in another language will only be given consideration provided at least two members of the selection committee have a sufficient knowledge of that language.

Article 6 :

The selection committee is sovereign in its appreciation of the merits of the works under consideration.

It may choose either one of the works that have been submitted or a work to which it is given consideration by its own initiative and that complies with the requirements provided in articles 2 to 5 of these rules.

It reserves the right not to award the Prize.

Article 4 :

Le jury ne pourra retenir que les ouvrages publiés en librairie et, comme tels, mis à la disposition du public moins de cinq ans avant le 15 mai de l'année au cours de laquelle le prix sera attribué.

Ne seront retenus les articles de revues ni les études n'ayant pas une ampleur plus grande que celle d'un article, ni les mémoires ou autres travaux analogues.

Article 5 :

Les ouvrages présentés ou proposés devront être rédigés dans une des langues suivantes : français, néerlandais, allemand, anglais.

Un ouvrage rédigé dans une autre langue ne pourra être pris en considération que si deux membres du jury au moins possèdent une connaissance suffisante de cette langue.

Article 6 :

Le jury apprécie souverainement la valeur des ouvrages présentés.

Il peut porter son choix tant sur l'un des ouvrages présentés que sur une œuvre retenue de sa propre initiative et répondant aux conditions prévues aux articles 2 à 5 du présent règlement.

Il se réserve le droit de ne pas attribuer le prix.

Personalia

The list of the Officers of Deutscher Verein für Internationales Seerecht has recently been amended as follows :

La composition du Bureau de la Deutscher Verein für Internationales Seerecht a récemment été modifiée comme suit :

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

Vice-President: Dr. Walter HASCHE, Attorney-at-law, Hasche-Albrecht-Fischer, 42 Grosse Theaterstrasse, POB 302422, 2000 Hamburg 36

Members: Dr. Hans Joachim ENGE, Lampe & Schierenbeck, 5-6 Herrlichkeit, 2800 Bremen 1

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

Dr. Thomas M. REME, Attorney-at-law, 5 II. Ballindamm, 2000 Hamburg 1

Dr. Hans Georg RÖHREKE, Attorney-at-Law, Dr. Esche, Schümann & Partner, 17 Ballindamm, 2000 Hamburg 1

Dr. Horst WILLNER, Attorney-at-Law, Member of the Board of Management of Hapag-Lloyd AG, 2-6 Gustav-Deetjen Allee, 2800 Bremen

Secretary: Mr. Eckart MÜLLER, Attorney-at-Law, German Shipowners' Association, 6 Esplanade, 2000 Hamburg 36

Membership: 338

More recently The Maritime Law Association of the United States has elected its Officers for the two ensuing years :

Plus récemment l'Association de Droit Maritime des Etats Unis a élu son nouveau Bureau pour une période de deux ans :

President : Mr.John W.SIMS, Phelps Dunbar Claverie & Sims, Hibernia Bank Bldg., New Orleans La.70112

First Vice-President : Mr.Gordon W.PAULSEN, Haight, Gardner, Poor & Havens, One State Street Plaza, New York N.Y. 10004

Second Vice-President: Mr.Graydon S.STARING, Lillick McHose & Charles, 2 Embarcadero Center 8, San Francisco, CA 94111.

Secretary : Mr.MacDonald DEMING, Haight, Gardner, Poor & Havens, One State Street Plaza, New York N.Y. 10004.

Treasurer : Mr.Marshall P.KEATING, 120 Broadway, New York N.Y. 10005.

Membership Secretary: Mr.John J.SULLIVAN, 3 Park Avenue, New York, N.Y. 10016.

Executive Committee:

Ex Oficio : Mr.James J.DONOVAN. 161 William Street, New York, N.Y. 10038, Immediate Past President.

Seminars in South America

Reports on the Seminars organized by the Peruvian Maritime Law Association in August of last year and by the Maritime Law Association of Venezuela in January of this year have appeared in the March 1980 CMI NEWS LETTER.

As already earlier announced, the Peruvian Maritime Law Association will organize yet another Seminar. This time the aim will be to discuss and examine the existing marine insurance conditions and practices and the studies in this area of the UNCTAD Working Group on International Shipping Legislation. The Seminar will be chaired by Lord Justice John Donaldson. Dates are : 5 to 9 August 1980. Enquiries may be directed to the Asociación Peruana de Derecho Marítimo, Av.Tacna no.543 Of.124 Lima 1, Peru, or to the CMI headquarters.

Details have also been received regarding the "Seminar of Buenos Aires 1980

on carrier's liability for goods by water (Hamburg Rules 1978)" that will be organized by the Maritime Law Association of Argentine from 29 September to 3 October 1980. The venue will be the School of Law and Social Sciences of the University of Buenos Aires. On the agenda are the scope of application, the system of liability, the limitation of liability, the bills of lading and other documents, the claims and actions. Application forms and full details may be obtained from the secretariat of the "Seminar of Buenos Aires": Interburó S.A.; Paraguay 647 - P.4°, of.17, (CP 1057) Buenos Aires, Republica Argentina.

For the convenience of the spanish speaking readers of the CMI NEWS LETTER, the editors are contemplating the possibility of printing from time to time reports on these Seminars in the spanish language, starting as from next issue (September 1980)

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

September, 1980 — COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Septembre, 1980

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

The U.N. Convention on International Multimodal Transport of Goods

La Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises

The resumed session of the Diplomatic Conference convened by the United Nations to conclude a Convention on international Multimodal transport of goods took place in Geneva from 8th to 24th May, 1980, under the chairmanship of Mr. Erling Selvig (Norway). The outcome was the adoption of a Convention which has not been submitted to a vote, as it was usual till now, but has been adopted by a "consensus".

A number of delegations made statements that they had serious reservations about that new proceeding.

Moreover, decisions taken at the first session against the non-governmental international Organizations have been maintained so that they could not participate actively to the meetings of the Committees. The delegation of the Netherlands has presented severe criticisms against that refutable change of the rules of procedure till now adopted by the diplomatic Conferences.

The system of the groups went on. Generally, the opinion of one of the group had been expressed by only one speaker, but that did not prevent the fact that the debates went very slowly.

As matter of fact, the most important points have been committed to the charge of a restricted group, said to be the "negociation group". The committee II, which had the charge to discuss the articles of the draft, except as for the final clauses and the customs provisions, has brought relatively few changes to the draft prepared by the intergovernmental group which, we must remember, had taken more than seven years of negotiations to elaborate that draft to be examined by the diplomatic Conference.

But, the compromise attained by the negotiation group on the most important points, rejects the network system and applies the uniform liability. This

La seconde session de la Conférence diplomatique convoquée par les Nations Unies en vue d'établir une convention sur le transport multimodal international de marchandises s'est tenue à Genève du 8 au 24 mai 1980, sous la présidence de M. Erling Selvig (Norvège). Elle a abouti à l'adoption d'une Convention qui n'a pas fait l'objet d'un vote, comme cela se faisait précédemment, mais d'un "consensus".

Un certain nombre de délégations ont déclaré qu'elles faisaient de sérieuses réserves sur cette nouvelle procédure.

D'autre part, les décisions prises à la première session à l'encontre des organisations internationales non gouvernementales ont été maintenues, ce qui les a empêchées de prendre une part active aux travaux de la Conférence. La délégation des Pays Bas s'est élevée contre ce changement regrettable des usages suivis jusqu'ici dans les Conférences diplomatiques.

Le système des groupes a continué à fonctionner. En général, l'opinion d'un groupe a été exprimée par un seul porte-parole, ce qui n'a pas empêché les débats d'être très lents.

En fait, les points les plus importants ont été confiés à un groupe restreint dit "groupe de négociation". La commission II, chargée de discuter les articles du projet à l'exception des clauses finales et des dispositions douanières, a apporté relativement peu de changements au texte élaboré par le groupe préparatoire intergouvernemental qui, rappelons-le, avait consacré plus de sept années de négociations à l'élaboration du projet soumis à la Conférence diplomatique.

Mais le compromis auquel a abouti le groupe de négociation sur les points les plus importants comporte le rejet du système réseau et l'application

liability is based on the principle of presumed fault as it is in the Hamburg Convention of 1978.

As for the limitation of the liability, however, different solutions have been adopted if a part of the transport is realized by sea or inland waterways or if it is terrestrial or air transport. In the first case, the limit is that fixed by the Hamburg Convention, with an increase of 10%. In the second case, it is the limit foreseen by the Convention on the transport by road (CMR) which must be retained and the figure the higher foreseen by that Convention must be applied.

Despite all endeavours made to obtain an optional regime, following the principle of freedom of contracts, the Conference has chosen to impose a compulsory system.

It is said, however, that the consignor will be able to subscribe contracts for segmented transport, those contracts being not considered as multimodal transports.

The scope of application of the Convention is rather wide. However, operations accessory to an unimodal transport must not change this transport in multimodal transport. This must satisfy the air carrier which have constantly expressed reservations about the new Convention.

The Convention will enter into force twelve months after the Governments of 30 States have ratified it. No condition in relation with the importance of these States in the international maritime trade has been formulated.

The Convention is composed of a preamble and eight parts, and, in addition, an annex.

The draft preamble had been adopted at the first session, in November, 1979. It has only be added a paragraph which affirms the principle of the liability for fault, which corresponds exactly to what is said about that in a resolution, annexed to the Hamburg Convention.

Unlike the Conventions existing till now on the subject of transport, the Convention treats, in its first part, problems of public law touching regulation and control of Multimodal transport, and consultations to be organized before new technologies and new services are introduced. Bringing those dispositions in acting seems rather uncertain.

Customary questions have been dealt with in an annex 1 and that point is satisfying. Article 32 only deals with the principles applicable to the customs transit.

In the second part, which treats the questions about transport documents, improvements have been obtained if you compare with the initial draft, chiefly at article 8.

d'une responsabilité uniforme. Cette responsabilité est basée sur la faute, comme dans la Convention de Hambourg de 1978.

En ce qui concerne la limitation de la responsabilité, cependant, des solutions différentes ont été adoptées selon qu'une partie du transport est effectuée par mer ou par navigation intérieure ou qu'il s'agit d'un transport terrestre ou aérien. Dans le premier cas la limite est celle fixée par la Convention de Hambourg, augmentée de 10%. Dans le second cas, c'est la limitation prévue par la Convention sur le transport routier (CMR) qui doit être retenue, le chiffre le plus élevé prévu par cette Convention devant être appliquée.

Malgré tous les efforts pour obtenir un régime facultatif, régissant la liberté contractuelle, la Conférence a choisi d'imposer un système obligatoire.

Il est indiqué, cependant, que des contrats pourront être souscrits pour des transports successifs, qui n'auront pas le caractère d'un transport multimodal.

Le champ d'application de la Convention est assez large. Toutefois, les opérations accessoires à un transport unimodal doivent être acceptées comme ne transformant pas ce transport en transport multimodal. Ceci doit donner satisfaction aux transporteurs aériens, qui ont constamment exprimé des réserves à l'égard de cette nouvelle Convention.

La Convention entrera en vigueur douze mois après que 30 Etats l'auront ratifiée. Aucune condition relative à l'importance de ces Etats dans le trafic maritime international n'a été formulée,

La Convention comporte un préambule et huit parties, plus une annexe.

Le texte du préambule avait été adopté à la première session en novembre 1979. Seul a été ajouté un paragraphe affirmant le principe de la responsabilité pour faute qui correspond exactement à celui exprimé, à Hambourg, dans une résolution annexée à la Convention.

Contrairement aux conventions intervenues jusqu'ici en matière de transport, la Convention aborde, dans sa première partie, des questions de droit public ayant trait à la réglementation et au contrôle des transports multimodaux et aux consultations à organiser avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services. La mise en oeuvre de ces dispositions est assez incertaine.

Les questions douanières ont été traitées dans une annexe, ce qui est satisfaisant. Seul l'article 32 traite des principes applicables en matière de transit douanier.

Dans la deuxième partie consacrée aux documents de transport, des améliorations ont été obtenues par rapport au texte initial, notamment à l'article 8:

Along all the Convention, and specially in the third part of it, which deals with the liability of the Multimodal transport operator, it is easy to see the influence of the solutions adopted in 1978, in Hamburg and even, frequently the words themselves of the Hamburg Rules have been reproduced.

Claire Legendre.

Dans l'ensemble de la Convention, et particulièrement dans la troisième partie, consacrée à la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, l'influence des solutions adoptées, en 1978, à Hambourg est sensible et les termes mêmes des Règles de Hambourg ont fréquemment été reproduits.

Claire Legendre.

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 24 May 1980 *

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING

- (a) that international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade;
 - (b) the need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of the trade concerned;
 - (c) the desirability of ensuring the orderly development of international multimodal transport in the interest of all countries and the need to consider the special problems of transit countries;
 - (d) the desirability of determining certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including equitable provisions concerning the liability of multimodal transport operators;
 - (e) the need that this Convention should not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations;
 - (f) the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations;
 - (g) the need to have regard to the special interest and problems of developing countries, for example, as regards introduction of new technologies, participation in multimodal services of their national carriers and operators, cost efficiency thereof and maximum use of local labour and insurance;
 - (h) the need to ensure a balance of interests between suppliers and users of multimodal transport services;
 - (i) the need to facilitate customs procedures with due consideration to the problems of transit countries;
- AGREEING to the following basic principles :
- (a) that a fair balance of interests between developed and developing countries should be established and an equitable distribution of activities

between these groups of countries should be attained in international multimodal transport ;

- (b) that consultation should take place on terms and conditions of service, both before and after the introduction of any new technology in the multimodal transport of goods, between the multimodal transport operator, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities ;
- (c) the freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport services;
- (d) that the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect.

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

PART 1. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

For the purposes of this Convention

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.
2. "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.
3. "Multimodal transport contract"

NOTE: Le texte en langue française de la présente Convention sera publié dans le CMI NEWS LETTER du mois de décembre 1980.

means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.

5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.

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

7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.

8. "International Convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.

9. "Mandatory national law" means any statutory law concerning carriage of goods, the provisions of which, cannot be departed from by contractual stipulation to the detriment of the consignor

10. "Writing" means, inter-alia, telegram or telex.

Article 2. Scope of application

The provisions of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if :

- (a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or
- (b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.

Article 3. Mandatory Application

1. When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

Article 4. Regulation and control of multimodal transport

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or

national law relating to the regulation and control of transport operations.

2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service ; licensing of multimodal transport operators; participation in transport and all other steps in the national economic and commercial interest.

3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of this Convention.

PART II DOCUMENTATION

Article 5 Issue of multimodal transport document

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.

2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

3. The signature on the multimodal transport document 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 multimodal transport document is issued.

4. If the consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purposes of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

Article 6. Negotiable multimodal transport document

1. Where a multimodal transport document is issued in negotiable form :

- (a) It shall be made out to order or to bearer;
- (b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;
- (c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement ;

- (d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;
 - (e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy".
2. Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.
3. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if, where a negotiable multimodal transport document has been issued in a set of more than one original, he or a person acting on his behalf has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

Article 7. Non-negotiable multimodal transport document

- 1. Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.
- 2. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

Article 8. Contents of the multimodal transport document

- 1. The multimodal transport document shall contain 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 gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;
 - (b) The apparent condition of the goods;
 - (c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;
 - (d) The name of the consignor;
 - (e) The consignee, if named by the consignor;
 - (f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;
 - (g) The place of delivery of the goods;
 - (h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;
 - (i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;
 - (j) The place and date of issue of the multimodal transport document;
 - (k) The signature of the multimodal

- transport operator or of a person having authority from him;
 - (l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him.
 - (m) The intended journey route, modes of transport and places of transhipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;
 - (n) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;
 - (o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.
2. The absence from the multimodal document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.

Article 9. Reservations in the multimodal transport document

- 1. If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.
- 2. If the multimodal transport operator or a person acting on his behalf fails to note on the multimodal transport document the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the multimodal transport document that the goods were in apparent good condition.

Article 10. Evidentiary effect of the multimodal transport document

Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under article 9 has been entered:

- (a) The multimodal transport document shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described therein; and
- (b) Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party,

including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

Article 11. Liability for intentional misstatements or omissions

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

Article 12. Guarantee by the consignor

1. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him for insertion in the multimodal transport document.

2. The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in paragraph 1 of this article. The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred by him. The right of the multimodal transport operator to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

Article 13. Other documents

The issue of the multimodal transport document does not preclude the issue, if necessary, of other documents relating to transport or other services involved in international multimodal transport, in accordance with applicable international conventions or national law. However, the issue of such other documents shall not affect the legal character of the multimodal transport document.

PART III. LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR

Article 14. Period of responsibility

1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods :

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

- (i) the consignor 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 place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

(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 multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or
- (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

Article 15. The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons

Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

Article 16. Basis of liability

1. The multimodal transport operator shall be 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 in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servant or agents or any other person referred to in article 15 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 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 multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

Article 17. Concurrent causes

Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in article 15 combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 18. Limitation of Liability

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

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

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document 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 multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

4. Liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be 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 multimodal transport contract.

5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.

6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.

7. The unit of account means the unit of account mentioned in article 31.

Article 19. Localized damage

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

Article 20. Non-contractual liability

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

2. If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent or such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 21. Loss of the right to limit liability

1. The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator 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 paragraph 2 of article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, 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.

PART IV. LIABILITY OF THE CONSIGNOR

Article 22. General Rule

The consignor shall be liable for loss sustained by the multimodal transport operator if such loss is caused by the fault or neglect of the consignor, or his servants or agents when such servants or agents are acting within the scope of their employment. Any servant or agent of the consignor shall be liable for such loss if the loss is caused by fault or neglect on his part.

Article 23. Special rules on dangerous goods

1. The consignor shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.
2. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods, and, if necessary, the precaution to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character :
 - (a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all 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 multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.
4. If, in cases where the provisions of paragraph 2(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 multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of article 16.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 24. 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 multimodal transport operator 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 multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

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 6 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 or their authorized representatives at the place of delivery, 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 multimodal transport operator and the consignee shall 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 notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of Article 14.

6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor 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(b) of Article 14, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.

7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2, 5 and 6 of this article terminate on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, or to the consignor, respectively.

Article 25. Limitation of actions

1. Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the date on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.
2. The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.
3. 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.
4. Provided that the provisions of another applicable international convention are not to the contrary, a recourse action for indemnity by a person held liable under this convention 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 26. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport 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 multimodal transport 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 place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or
- (d) any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

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

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

4. (a) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgement in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between the same parties on the same grounds unless the judgement in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted ;

(b) For the purpose of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgement nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action.

Article 27. 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 international multimodal transport under this Convention shall be referred to arbitration.

2. 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 multimodal transport 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 place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or
- (b) any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this convention.

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

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 28. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of 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 multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor 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 multimodal transport operator 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 multimodal transport operator 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 29. General Average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.

2. With the exception of article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 30. Other Conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties provided for in the Brussels International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of owners of sea-going vessels of 25 August 1924; in the Brussels International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships of 10 October 1957; in the London Convention on limitation of liability for maritime claims of 19 November 1976; and in the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN) of 1 March 1973, including amendments to these conventions, or national law relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships and inland navigation vessels.

2. The provisions of articles 26 and 27 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other international 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 parties to such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 3 of article 27 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 amendments thereto ; 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. Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in Article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail Article 2, shall not for States parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of Article 1, paragraph 1 of this Convention, insofar as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

Article 31. Unit of account or monetary unit and conversion

1. The unit of account referred to in article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in article 18 shall be

converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgement or award 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, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect on 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, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, a State which is not a member 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, 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 its territory shall be fixed as follows : with regard to the limits provided for in paragraph 1 of article 18 to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of article 18 to 124 monetary units.

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 amount referred to in paragraph 2 of this article into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4.. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion referred to in paragraph 3 of this article shall 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 18 as is expressed there in units of account.

5. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to the last sentence of paragraph 1 of this article, or the result of the conversion pursuant to 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. CUSTOMS MATTERS

Article 32. Customs transit

1. Contracting States shall authorize the use of the procedure of customs

transit for international multimodal transport.

2. Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements the custom transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in articles I to VI of the Annex to this Convention.

3. When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration articles I to VI of the Annex to this Convention.

PART VIII. FINAL CLAUSES

Article 33. Depositary

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

Article 34. Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by :

- (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
- (b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) Accession.

2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.

3. After 31 August 1981, this Convention shall 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 Depositary.

5. Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

Article 35. Reservations

No reservation may be made to this Convention.

Article 36. Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 37. Date of application

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to multimodal transport contracts concluded on or after the date of entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 38. Rights and obligations under existing conventions

If, according to articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof.

Article 39. Revision and amendments

1. At the request of not less than one third of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall, after the entry into force of this Convention, convene a conference of the Contracting States for revising or amending it. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting States the texts of any proposals for amendments at least three months before the opening date of the conference.

2. Any decision by the revision conference, including amendments, shall be taken by a two thirds majority of the States present and voting. Amendments adopted by the conference shall be communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

3. Subject to paragraph 4 below, any amendment adopted by the conference shall enter into force only for those Contracting States which have accepted it, on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. For any State accepting an amendment after it has been accepted by two thirds of the Contracting States, the amendment shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by that State.

4. Any amendment adopted by the conference altering the amounts specified in article 18 and paragraph 2 of article 31 or substituting either or both the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 31 by other units shall enter

into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. Contracting States which have accepted the altered amounts or the substituted units shall apply them in their relationship with all Contracting States.

5. Acceptance of amendments shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any amendment adopted by the conference shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 40. Denunciation

1. Each Contracting State may denounce this Convention at any time after the expiration of a period of two years from the date on which this Convention has entered into force by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 24 May 1980 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

ANNEX

PROVISIONS ON CUSTOMS MATTERS RELATING TO INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

Article I

For the purposes of this Convention:

"Customs transit procedure" means the customs procedure under which goods are transported under customs control from one customs office to another.

"Customs office of destination" means any customs office at which a customs transit operation is terminated.

"Import/export duties and taxes" means customs duties and all other duties, taxes, fees or other charges which are collected on or in connexion with the import/export of goods but not including fees and charges which are limited in amount to the approximate cost of services rendered.

"Customs transit document" means a form containing the record of data

entries and information required for the customs transit operation.

Article II

1. Subject to the provisions of the law, regulations and international conventions in force in their territories, Contracting States shall grant freedom of transit to goods in international multimodal transport.
2. Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure used for the transit operation are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, goods in international multimodal transport :

(a) shall not, as a general rule, be subject to customs examination during the journey except to the extent deemed necessary to ensure compliance with rules and regulations which the Customs are responsible for enforcing. Flowing from this, the customs authorities shall normally restrict themselves to the control of customs seals and other security measures at points of entry and exit ;

(b) without prejudice to the application of law and regulations concerning public or national security, public morality or public health, shall not be subject to any customs formalities or requirements additional to those of the customs transit regime used for the transit operation.

Article III

In order to facilitate the transit of the goods, each Contracting State shall :

(a) If it is the country of shipment, as far as practicable, take all measures to ensure the completeness and accuracy of the information required for the subsequent transit operations;

(b) If it is the country of destination :

- (i) take all necessary measures to ensure that goods in customs transit shall be cleared, as a rule, at the customs office of destination of the goods;
- (ii) endeavour to carry out the clearance of goods at a place

as near as is possible to the place of final destination of the goods, provided that national law and regulations do not require otherwise.

Article IV

1. Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, the goods in international multimodal transport shall not be subject to the payment of import/export duties and taxes or deposit in lieu thereof in transit countries.
2. The provisions of the preceding paragraph shall not preclude:
 - (a) The levy of fees and charges by virtue of national regulations on grounds of public security or public health ;
 - (b) The levy of fees and charges, which are limited in amount to the approximate cost of services rendered, provided they are imposed under conditions of equality.

Article V

1. Where a financial guarantee for the customs transit operation is required, it shall be furnished to the satisfaction of the customs authorities of the transit country concerned in conformity with its national law and regulations and international conventions.

2. With a view to facilitating customs transit, the system of customs guarantee shall be simple, efficient, moderately priced and shall cover import/export duties and taxes chargeable and, in countries where they are covered by guarantees, any penalties due.

Article VI

1. Without prejudice to any other documents which may be required by virtue of an international convention or national law and regulations, customs authorities of transit countries shall accept the multimodal transport document as a descriptive part of the customs transit document.

2. With a view to facilitating customs transit, customs transit documents shall be aligned, as far as possible, with the layout reproduced below.

GOODS DECLARATION (CUSTOMS TRANSIT)

Consignor (name and address)		Office of departure	Date No.
Consignee (name and postal address)		Declarant (name and address)	
Delivery address		Country whence consigned	Country of destination
Place of loading	Pier, warehouse, etc.	Documents attached	Official use
Via	Mode and means of transport		<input type="checkbox"/> Seals, etc. affixed by <input type="checkbox"/> Customs <input type="checkbox"/> Declarant
Office of destination			
B/L No.	Transport-unit (type, identification No.); Marks & numbers of packages or items	Number & kind of packages; Description of goods	Commodity No.
			Gross weight, kg.
	Total number of packages	Total gross weight, kg.	
		(Guarantee details)	
(National administrative requirements)		I, the undersigned, declare that the particulars given in this Declaration are true and correct and accept responsibility for fulfilment of the obligations incurred under this Customs transit operation in accordance with the conditions prescribed by the competent authorities.	
		Place, date and signature of declarant	

Seminario Internacional de Derecho Marítimo - Isla de Margarita, Venezuela - Comité Marítimo Venezolano

CONCLUSIONES

Introducción:

El día inaugural se pronunciaron las palabras del Presidente del Comité Marítimo Internacional, del Presidente del Comité Marítimo Venezolano y del Ministro de Transporte y Comunicaciones Dr. Vinicio Carrera, quien expresó su interés en el Proyecto de Código Uniforme Marítimo, como uno de los instrumentos, entre otros objetivos, para lograr la integración económica latinoamericana. Seguidamente se dio inicio a la primera conferencia sobre Fletamientos Hoy y Mañana, a cargo del Profesor Hans-Peter Michelet.

I

Fletamientos

El expositor señor Michelet expresó la opinión de que en un futuro podría haber los siguientes cambios:

- a) En relación con la cantidad de formularios, manifestó que habría un decenso en el número de los mismos.
- b) Con respecto a los Organismos que prepararían los formularios manifestó que probablemente, habría un mayor número de formularios preparados por Organismos gubernamentales.
- c) Con respecto al tipo de contrato manifestó que habría menos contratos de fletamientos en relación con viajes consecutivos muy en especial, en relación a buques tanqueros.
- d) Respecto a la cláusula en los formularios de Contrato de Fletamiento, la descripción técnica de los buques aumentaría y habría una mayor regulación para el transporte de carga peligrosa y un mayor detalle en las cláusulas de ejecución en relación con dichos contratos.

Durante el debate fué expresado por el Prof. Selvig, que actualmente las partes tenían mucho poder decisivo lo cual sería reducido en un futuro a través de la intervención de entidades vinculantes tales como la UNCTAD.

Sin embargo, difícilmente puede verse como tal intervención puede materializarse en una área relacionada no con la responsabilidad en la ejecución de las obligaciones, sino a la distribución entre las partes del riesgo comercial. Mientras el juego de la oferta y la demanda exista, tal imposición de reglas obligatorias causaría, inmediatamente, una reacción en el mercado.

II

Derrame De Petróleo

El exposiente, Profesor Healy, señaló que a causa de la inflación los límites aceptados por la Convención sobre responsabilidad Civil, eran actualmente, la mitad de lo que originalmente habían sido, en consecuencia ellos podían ser aumentados sustancialmente. Una revisión

era necesaria en vista del abandono que se había hecho del patrón oro, fué sugerido por el exposiente que un mecanismo debería ser adoptado a fin de asegurar un ajuste de los límites de responsabilidad a la inflación, por ejemplo dando a IMCO un poder decisivo a este respecto.

En el debate que siguió el Profesor Tetley señaló, si en la presente circunstancia no sería preferible regresar al patrón oro. Sin embargo, criterios diferentes fueron expresados por los participantes, al respecto.

Se segirió también que debía darse atención especial a las etapas previas a la operación de los tanqueros, esto es, durante su construcción o mantenimiento.

Con respecto a las Reglas sobre Jurisdicción en la CLC, se señaló que cuando quiera que los gobiernos se vieran involucrados en pleitos de tal género, sería preferible que fuesen remitidos a Arbitramientos Internacionales, tal como lo indicó el señor Wodehouse.

El problema de la conversión del Franco Poincaré en moneda nacional también fue discutido y el exposiente señaló que en los Estados Unidos todavía existía una Rata oficial para el oro, la cual actualmente era de 42 dólares con 11 centavos por Onza Troy y contestando a una pregunta del Presidente del CMI, Profesor Berlingieri, señaló que si fuese el caso de que los Estados Unidos ratificaran la Convención, el precio oficial sería probablemente, el que se utilizaría a los efectos de conversión. El Prof. Berlingieri expresó a los participantes que con respecto a la Convención de Varsovia, los Tribunales Italianos habían recientemente adoptado el precio de mercado como base de conversión.

Lord Justice Donaldson señaló el criterio de que en Inglaterra el precio del mercado seguramente no sería tomado como base de conversación en vista, como se lee actualmente, interarea de los problemas que podrían hacer a fin de establecer una rata de cambio.

Se preguntó si las plataformas de explotación podrían estar sujetas a la C.L.C. o la responsabilidad que podría surgir de su operación debería preferiblemente ser regulada en una convención separada. En relación con esto fué señalado que un proyecto de convención había sido preparado y aprobado por la Conferencia del Comité Marítimo Internacional, celebrada en Río en septiembre de 1977, a fin de extender el campo de aplicación de la mayoría de las convenciones marítimas, incluyendo la C.L.C. a las plataformas de exploración.

III

Seguro de P. & I.

El exposiente Dr. José Domingo Ray, dio una exposición detallada sobre la naturaleza legal, el modo de operación de los P. & I., así como de los riesgos cubiertos por los mismos.

Examinado el futuro el Dr.Ray, examinó la posibilidad de que exista Clubs de protección e indemnización en los países latinoamericanos, señalando que hay tres condiciones para que puedanlos mismos ser posible, a saber :

- a) Que exista suficiente tonelaje;
- b) Que exista organización satisfactoria para el manejo gerencial de los P. & I.
- c) La posibilidad de lograr condiciones satisfactorias para el reaseguro.

El problema que fué discutido posteriormente por los participantes fué si los agentes marítimos deberían buscar un sistema de Seguro Mutual para cubrir sus responsabilidades tales como aquellas que tienen ante las autoridades aduaneras.

También se planteó la pregunta de si las compañías que hacen tráfico regular tendrían alguna ventaja si afiliaran sus buques a un Club P&I., de acuerdo con la clase de flete sobreestadia y defensa, habiéndose expresado la idea de que la clase no le concede ninguna ventaja especial a los buques empleados en el tráfico de líneas.

El Sr. Michelet indicó que la exposición sería diferente cuando buques fletados por tiempo eran empleados en los tráficos de línea en caso de que estos buques estaban fuera de fletamiento.

Otro punto debatido fué la frontera divisoria entre el Seguro de P&I. y los Seguros de Casco, particularmente con respecto a la responsabilidad por contaminación.

IV

Salvamento Y Clubs de P&I.

Después de un análisis muy claro en relación a las Leyes de salvamento el Lord Justice Donaldson, estableció que la necesidad de un cambio de la Ley actual se debe a los problemas del petróleo. Hasta que los problemas de contaminación nacieron solamente el salvamento de propiedad valiosa de ser salvada fué importante y esto no creó ningún problema.

La Convención de 1910 no trajo ningún incentivo para aquellos que hacen el salvamento, a fin de que eviten o minimicen la contaminación. Estos planteamientos llevan en nuevas preguntas, por ejemplo :

- a) Como lo que salvan propiedades pueden ser incentivados ?.
- b) Hasta que limite los servicios para prevenir la contaminación deberían estar unidos al éxito de tal servicio y al valor de las propiedades salvadas ?.
- c) Cuál es la situación, si un Gobierno interviene en salvar un buque en peligro ?.

Una posible solución podría ser, conforme a lo expuesto por Lord Justice Donaldson, considerar la responsabilidad de derrame de petróleo como un patrimonio separado.

V

Averia Gruesa

El exponente Sr.Kaj Pineus, en primer término explicó los principios fundamentales de la AVERIA GRUESA y luego discutió el futuro de la Averia Gruesa, si las Reglas de Hamburgo fuesen aceptadas.

Si no se acudía a la Averia Gruesa las reducciones de muchos costos que ahora se permitían en las Averias Gruesas, podrían obtenerse o solo en mínima proporción. Varios criterios fueron expresados acerca de la manera en la cual deberían dividirse las cuotas a contribuir entre el buque y la carga, las cuales podrían ser divididas entre los aseguradores del Casco y de P&I.

El exponente no estuvo de acuerdo con situaciones hipotéticas, pero expresó su criterio de que no debería darse ningún paso antes de ser adoptadas las Reglas de Hamburgo.

El Prof. Selvig expresó el criterio de que la adopción de las Reglas de Hamburgo, sustancialmente, no afectaría la Averia Gruesa y que sin la distribución en la Averia Gruesa sería difícil cubrir los gastos de seguro en una forma extraordinaria. El fué de la opinión de que una mayor contribución por los Clubs de P&I. resultaría de adoptarse las nuevas reglas y en contraposición, en una menor contribución por parte de los aseguradores de la carga.

VI

Responsabilidad del porteador en las Reglas de La Haya y de Hamburgo.

El Prof.Selvig señaló la diferencia entre el tráfico de línea y el tráfico de buques fletados, por la cual en el último caso las partes se encontraban en una situación negociadora identica, en cambio en el anterior el embarcador estaba en una situación de lo toma o lo deja, tanto por el flete como por las condiciones del transporte, ya que las mismas eran preestablecidas por el transportador. Existe en consecuencia, una necesidad de proteger a los embarcadores de estas Reglas prácticamente obligatorias. Esta es una situación tanto en las Reglas de La Haya como en las Reglas de Hamburgo.

Señalo que aunque las Reglas de La Haya habían sido adoptadas por un número significante de países y su adopción estaba eventualmente extendida a través de la Cláusula Soberana, todavía éllas tenían 60 años de vetustes y estaban basadas en la Ley Harter de 1893, lo cual de hecho, revelaba su edad real para 90 años.

El exponente muy habilidosamente dibujó la comparación entre los dos grupos de Reglas y resumió los cambios que habían sido obtenidos en las Reglas de Hamburgo. Fué él de la opinión que la base legal de la responsabilidad en las Reglas de Hamburgo era la presunción por culpa del transportista por daños y retardo en la entrega de la mercancía. En otras palabras, el transportista tenía la carga de probar que no había falta o negligencia de su parte, pero, el uso en las

reglas de la expresión "tomar todas las medidas que razonablemente podían ser requeridas para evitar el hecho y sus consecuencias" implicitamente señalaban una obligación de hacer las diligencias razonables en la ejecución del transporte. La jurisprudencia, no necesariamente, estará obsoleta, ya que en gran parte define Standards de cuidados y así continuará siendo una magnifica guía.

Esto probablemente será verdad con respecto a los principios de "OF NON DELEGABILITY", establecido por la Cámara de los Lords en el famoso caso Muncaster Castle, para el futuro la solución dependería si los astilleros pueden ser calificados o no como agentes de transportistas. Con respecto a la pregunta que se le formulara el expositor señaló que una vez que las Reglas de Hamburgo entran en vigencia, había un periodo transitorio, durante el cual ambos sistemas estarían en vigencia y la Regla que sería aplicable deberían escogerse en función a los principios del Derecho Internacional Privado.

El Prof. Tetley opinó que las Reglas de Hamburgo no modificaban significativamente el balance de distribución de los riesgos entre el cargador y el transportista, criterio en el cual sustancialmente coincidía el Prof. Selvig al decir que el balance solo había cambiado ligeramente en favor del cargador.

La pregunta que nace es si la carga de la prueba podría haber cambiado de las Reglas de La Haya a las Reglas de Hamburgo. El Prof. Berlingieri dijo que el art.4, Regla 2(g) de La Haya podría ser interpretada en el sentido de poner sobre el transportista la carga de probar la causa de la pérdida o daño, de modo tal que si la causa no podía ser precisada, continuaría siendo el transportista el responsable, no siendo suficiente la prueba de haber ejercido razonablemente diligencias, para exonerarlo de su responsabilidad.

Por lo contrario, conforme a las Reglas de Hamburgo, el transportista solo tiene que probar el ejercicio de esas razonables diligencias.

VII

Reclamos de Carga

El Prof. Tetley analizó un problema que se ha convertido en uno de gran importancia, esto es, la forma en la cual puede evitarse el fraude para los transportistas de mercancías por mar y a los aseguradores tanto del casco como de la carga. El señaló tres tipos de fraudes:

- a) Fraude documentario
- b) Hundimientos intencionales, por ejemplo, conocimientos de embarques emitidos a cargas que nunca fueron embarcadas en un buque, el cual posteriormente fué hundido.
- c) Fletamientos parcialmente fraudulentos, lo que sucede cuando el fletador a tiempo, recibe el flete de embarcadores y no paga el flete que debe al propietario del buque.

El conferencista analizó estas situaciones en referencia, tanto a las Reglas de Hamburgo y las Reglas de La Haya, así como a las jurisprudencias de diferentes tribunales.

El conferencista, luego discutió el nuevo desarrollo en el Derecho Inglés, por ejemplo, en el caso MAREVA, el cual tuvo el efecto de introducir en el Derecho Inglés una medida muy conocida en Derecho Civil, el arresto preventivo.

VIII

Transporte Multimodal

El Prof. Ramberg, explicó con gran claridad las características del Transporte Multimodal subrayando la diferencia entre los mismos y el transporte integrado y señaló que todos los documentos preparados para el primero por los operadores Multimodales eran formulas preestablecidas por las Reglas del Comité Marítimo Internacional de Tokio. El subrayó las ventajas de un servicio integrado, el cual era :

- a) Para eliminar o reducir las raterías y los hurtos;
- b) la posibilidad de establecer un solo precio por todo el transporte;
- c) la simplificación de la documentación.

El luego explicó la diferencia entre los conocimientos de embarque directos y los documentos de transporte Multimodal.

Informó a la audiencia que el transporte Multimodal había sido considerado un cambio en los términos de comercio y como consecuencia nuevos términos estaban siendo preparados por la Cámara Internacional de Comercio. Tales términos entrarian en vigencia el 15 de marzo de 1980.

El punto más controversial del proyecto de convención sobre el transporte Multimodal, el cual había sido diferido para una conferencia a ser celebrada en mayo de 1980, es el sistema de responsabilidad. Las dos alternativas habían sido un sistema; uniforme y el llamado sistema NET WORK.

Un debate muy largo y vivo siguió a la conferencia aunque es imposible dar un recuento de él, debe recordarse que las ventajas de un sistema uniforme de responsabilidad fué manifestado y que el Prof. Ramberg expresó el criterio de que tal sistema es realmente ventajoso para el embarcador que no tiene seguro. Posteriormente él trató la pregunta surgida del auditorium de si una convención multimodal basada en un sistema uniforme podría crear conflicto con otras convenciones y dijo que el criterio conforme al cual no resultaría un conflicto como consecuencia de la nueva convención, sería válido mientras se aplicara a diferentes tipos de transporte pero que será verdaderamente correcto siempre que la convención regule el transporte multimodal.

El Dr. Cova Arria preguntó al Sr. Villegas, Secretario del Consejo Nacional de la Marina Mercante Venezolana, cual había sido la posición de la Marina Mercante Venezolana en la Conferencia Multimodal.

El Sr. Villegas manifestó que la posición oficial de Venezuela en la Conferencia había sido una posición moderadora y de expectativa.

IX

Abordajes:

El Prof. Healy trató un número considerable de materias con vistas a la Convención sobre abordaje de 1910 y las Reglas de 1972 para evitar colisiones en el Mar y la Convención de Bruselas de 1952 sobre Jurisdicción de Naves Civiles. Luego él hizo un Sumario de los cambios que deberían ser producidos si el proyecto del Comité Marítimo Internacional sobre Jurisdicción, ley aplicables y ejecución de sentencias fuesen aprobado.

La regla para evitar colisiones en el mar de 1972 entraron en vigencia en 1977 y de allí que pueden considerarse relativamente nuevas. El Conferencista resumió los cambios que fueron logrados con éllas y expuso el anterior de que debían reducir el número de abordajes.

La Convención de 1910 aún cuando vieja merecía consideraciones nuevas, ya que no habían sido ratificadas por los Estados Unidos ni por la mayoría de los Estados Latinoamericanos, incluida Venezuela. El análisis de las provisiones hechas por el Prof. Healy, merecieron, desde luego, la consideración más cuidadosa en nuestro país.

Después de haber resumido las exposiciones de las dos Convenciones de Bruselas de 1952 sobre Jurisdicción Penal y Civil, el Conferencista señaló que la última Convención no obtuvo muchas ratificaciones, por variadas razones, por ejemplo porque el vínculo Jurisdiccional no era enteramente satisfactorio, ya que la Convención no se aplicaba a buques estatales y debido a que le faltaban reglas sobre el reconocimiento y ejecución de sentencias.

Después de la discusión de los principios adoptados por la Conferencia de Río, se preguntó por el Dr. Cova Arria, si la regla de *de eum non conveniens* había sido aceptado, el Prof. Healy señaló que la propuesta de adoptar tal regla había sido derrotada por un margen muy reducido y convino de que sería deseable tener dicha regla.

X

Código Marítimo Uniforme

El Profesor José Domingo Ray después de hacer una reseña sobre la legislación, sus fuentes y las Convenciones Internacionales vigentes en Latinoamérica, analizó la factibilidad de un proyecto de código Iberoamericano y los presupuestos que - en su opinión - debían cumplirse antes de encarar esa labor.

Destacó el apoyo que podían brindar las Asociaciones Nacionales y el Comité Marítimo Internacional para la intensificación de los estudios y para la reforma armónica de la legislación y que en este sector del derecho era en el que

más que en cualquier otro se justificaba y podía obtenerse la uniformidad legislativa.

Señaló la conveniencia de intentar esa obra en forma parcial y acordando previamente el sistema de establecer en materia de responsabilidad del transportador, en todo lo referente al crédito naval, hipotecas y privilegios y sobre el sistema de limitación de responsabilidad de armadores de buques o de créditos marítimos.

Presentó una exposición de la metodología del eventual proyecto y las fuentes a utilizar y concluyó recordando el acuerdo aprobado en el congreso de derecho internacional privado de Montevideo de 1979, convocado por la Organización de Estados Americanos, sobre la redacción de normas de solución de conflictos y de unificación en materia de transporte de personas y cosas.

Por su parte, el Profesor Luis Cova Arria, Presidente del Comité Marítimo Venezolano, a quien le correspondió concluir el Seminario, habló sobre el código uniforme.

El Dr. Cova Arria se refirió a la historia de los códigos de comercio Latinoamericanos, en lo que a la regulación del comercio marítimo se refería, así como a las timidas reformas que se han introducido desde el nacimiento a principios del siglo XIX de las Repúblicas Ibero-Americanas, señalando la falta de ratificación por la mayoría de ellas de las Convenciones de Bruselas, aprobadas bajo el auspicio del C.M.I. se refirió igualmente al problema de la enseñanza del derecho marítimo en las universidades, así como a la metodología que debía emplearse para la estructuración de un código uniforme. Especial énfasis hizo al problema del sistema de responsabilidad a emplearse, el procedimiento en casos marítimos, concluyendo en la necesidad de difundir y profundizar los estudios del derecho marítimo para evidenciar la imperatividad de la reforma y señalar las bases de la misma, tomando en cuenta que la mayoría de la legislación Latinoamericana, en líneas generales, contempla la modalidad de la navegación a vela, prevalecientes en la época de la sanción de las ordenanzas de Colbert y de los códigos de comercio, derivados del Francés y de sus similares, como el Español y el Portugués.

Con respecto, a la reforma en sí, mencionó el Dr. Cova Arria que, podía hacerse como en Francia, una reforma parcelada para lograr una unificación al intentarla prioritariamente en aquellos institutos que se considerare más urgentes de reforma legislativa. Señaló también que si se obtiene la uniformidad en Latinoamérica cabría intentar la sanción de un código Iberoamericano. Para ello, la redacción de bases y de textos para proyectar un código-tipo o normas uniformes sobre algunas instituciones de derecho marítimo, podría servir de orientación para la reforma de la legislación vigente en Iberoamérica.

Para finalizar el Dr.Cova Arria enfatizo que para la realización del código uniforme debia tenerse en cuenta la inestable colaboración que podrian brindiar las Asociaciones Nacionales de Derecho Maritimo y el CMI.

Al concluir su intervención el Presidente de la Asociación Venezolana organizadora del evento, agradecio a los profesores invitados, así como a la distinguida concurrencia, por haber contribuido con su asistencia al éxito del Seminario,

señalando que las ponencias serian oportunamente publicadas en Ingles Y Español.

Terminadas las anteriores intervenciones, el Profesor Pineus, señalo, que la parte que en su concepto requeria de una urgente reforma en Latinoamerica, era la relativa a la asistencia y salvamento.

Tambien se señalo como de urgente reforma, la materia relativa a las hipotecas maritimas y el regimen de los privilegios.

Conventions de Bruxelles

Brussels Conventions

RATIFICATION BY AUSTRALIA

1. The Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on July 30, 1980 the instrument of ratification of Australia was deposited with the Belgian Government in respect of the

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS AND OPTIONAL PROTOCOL, SIGNED AT BRUSSELS ON OCTOBER 10, 1957.

2. The instrument of ratification contains the following reservation :
"The Government of Australia reserves for and on behalf of Australia the right to exclude the application of Article 1, paragraph (1) (c) of the Convention".
3. In accordance with the provisions in Article 11 (2°), this Convention, as regards Australia, shall come into force on January 30, 1981.

RATIFICATION PAR L'AUSTRALIE

1. Le 30 juillet 1980 a été reçu au Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique l'instrument de ratification de l'Australie concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE, SIGNÉE A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957.

2. Cet instrument de ratification contient la réserve suivante :

(traduction)
"Le Gouvernement de l'Australie se réserve, pour et au nom de l'Australie, le droit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe (1) (c) de la Convention".

3. Conformément aux dispositions de son article 11 (2°), cette Convention entrera en vigueur à l'égard de l'Australie le 30 janvier 1981.

Personalia

The list of the Officers of the Associação Brasileira de Direito Marítimo has recently been amended as follows :

La composition du Bureau de la Associação Brasileira de Direito Marítimo a récemment été modifiée comme suit :

President: Mr José Candido SAMPAIO DE LACERDA,
Avenida Erasmo Braga 115, sala C-205, Rio de Janeiro CEP 20000.

Secretary General: Mr Pedro CALMON Filho,
Av. Franklin Roosevelt, 194/8°, Rio de Janeiro

First Vice-President: Mr João VICENTE DE CAMPOS,
Av. Raiha Elizabeth 86/801, Rio de Janeiro 22081.

Second Vice-President: Mr Carlos DA ROCHA GUIMARAES
Rua Assembléia 93/cj, 1203-4, Rio de Janeiro.

Third Vice-President: Mr Armando REDIG DE CAMPOS,
Av. Alm. Barroso 91/815, Rio de Janeiro

First Secretary: Mr Manoel MOREIRA de BARROS
E SILVA, Rua Ronald de Carvalho 275/202, Rio de Janeiro

Treasurer: Mr Stenio DUGUET COELHO, Rua Laranjeiras
328, apt.103, Rio de Janeiro.

Full particulars will follow in the
CMI YEAR BOOK 1980.

De plus amples détails suivront dans
l'ANNUAIRE CMI 1980.

More recently the list of the Officers
of the Asociacion Espanola de Derecho
Maritimo has been amended as follows :

Plus récemment la composition du Bureau
de l'Asociacion Espanola de Derecho
Maritimo a été modifiée comme suit :

Presidente: Don José Luis de AZCARRAGA y BUSTAMANTE,
General Auditor de la Armada, Catedratico de
Derecho Internacional.

Vice-Presidentes: Don Ignacio BERTRAND Y BERTRAND,
Don José Luis ESTEVA de la TORRE.

Secretario General: Don Pelegrin BENITO SERRÉS,
Consejero Permanente del Consejo de Estado, Madrid.

Tesorero: Don Angel BAUTISTA FERNANDEZ, Apoderado
Superior de Assicurazioni Generali, Madrid.

Vocales:

Don José Ramón de AYMERICH y FUSTER,
Don Emilio María BOIX SELVA, Don Ramón CHAPA CARCIA-OGARA,
Don Juan Ma. GOMEZ-MARIACA y ALONSO de CELADA,
Don José María GONDRA ROMERO,
Don Raúl GONZALEZ HEVIA, Don José Luis GONI ETCHEVERS,
Don Luis ALARCON TRIGUEROS, Don Joaquin HEVIA GARCIA,
Don Rafael LATORRE VEGA, Don Manuel LIBRERO GRANADOS,
Don Manuel OLIVENCIA RUIZ
Don Miguel de PÁRAMO CANOVAS, Don José María RUIZ BRAVO,
Don Fernando SANCHEZ CALERO,
Don Francisco Miguel SANCHEZ GAMBORINO,
Don Juan Bautista MONFORT BELENGUER,
Don Gabriel JULIA ANDREU.

Next CMI International Conference

Prochaine Conférence Internationale CMI

The next CMI International Conference
will be held at Montreal from 24 May
to 29 May, 1981, at the kind invitation
of the Canadian Maritime Law Association.

La prochaine Conférence internationale
du CMI aura lieu à Montréal du 24 au
29 mai 1981, à l'aimable invitation de
l'Association Canadienne de Droit
Maritime.

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

December, 1980

— COMITE MARITIME INTERNATIONAL

— Décembre, 1980

QUARTERLY

BULLETIN TRIMESTRIEL

CMI XXXIInd International Conference

XXXIII^e Conférence internationale du CMI

It has previously been announced that an invitation had been received from the Canadian Maritime Law Association to hold an International Conference in Montreal and that this invitation had been accepted with thanks.

A welcoming reception will be given by the Government of Quebec on the Sunday 24 May, 1981, at the Hotel Château Champlain. The official opening of the Conference will take place on Monday 25 May at the Hotel Bonaventure. The last working session will be held on Friday 29 May and the closing formal dinner-dance, on the same day, will be offered by the Government of Canada.

The following subjects are on the agenda :

1. Revision of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea of 23 September, 1910.
2. Review of liabilities arising from carriage of hazardous and noxious substances.

All registration material for both the Conference and hotel accommodation will be sent to all the National Associations of Maritime Law during the first week of next year by the Organizing Committee, the address of which is as follows :

MONTREAL, C.M.I. 1981
363 Rue St François-Xavier - suite 230
Montreal, Que. H2Y 3PG Canada
Tel. (514) 845.9151-2
Telex 055. 61444 (Mexon MTL.)

Next Meetings of International Subcommittees

Prochaines réunions de Commissions internationales

The International Subcommittee on the review of liability arising out of carriage of hazardous and noxious substances will meet at London on 14 and 15 January, 1981.

The International Subcommittee on Salvage will meet at Brussels on 2 and 3 February, 1981.

Il a été précédemment annoncé que l'Association Canadienne de Droit Maritime avait fait parvenir une invitation pour une Conférence Internationale à Montréal et que cette invitation avait été acceptée avec gratitude.

Dès le dimanche soir, 24 mai 1981, le Gouvernement du Québec donnera une réception de bienvenue en l'honneur des participants à l'Hôtel Château Champlain. L'ouverture officielle de la Conférence aura lieu le lundi 25 mai à l'Hôtel Bonaventure. La dernière séance de travail de la Conférence est prévue pour le vendredi 29 mai. Le dîner officiel de clôture aura lieu le même jour et sera offert par le Gouvernement du Canada.

A l'ordre du jour figurent les sujets suivants :

1. Révision de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910.
2. Étude de la responsabilité relative au transport de substances dangereuses et nocives.

Des formulaires d'inscription pour la Conférence seront envoyés à toutes les Associations Nationales de Droit Maritime par le Comité Organisateur dont l'adresse est la suivante :

La commission internationale s'occupant de l'étude de la responsabilité relative au transport de substances dangereuses et nocives se réunira à Londres le 14 et le 15 janvier 1981.

La commission internationale sur le sauvetage se réunira à Bruxelles le 2 et le 3 février 1981.

Albert Lilar Foundation - Fondation Albert Lilar

The rules for the awarding of the prize have been mentioned in the June 1980 CMI NEWS LETTER. At the same time it has been announced that a prize in the amount of Belgian Francs 300.000.- would be awarded in 1981.

The main object of the Foundation is to encourage young authors of talent by rewarding the author or the authors of an outstanding scientific work that should promote the unification of maritime law respectively the study of comparative maritime law.

The works must not necessarily be submitted by their author. They may also be proposed by others, in particular by the National Associations of Maritime Law.

It is important to repeat that in order that consideration be given to a work for the 1981 prize, this work must have been submitted or proposed not later than 15 May 1981 and must comply with the requirements of the rules.

Le règlement d'attribution du prix a été reproduit dans le CMI NEWS LETTER de juin 1980. Il a en même temps été annoncé qu'un prix de francs belges 300.000.- serait attribué en 1981.

La Fondation a pour but d'encourager principalement de jeunes auteurs de talent en récompensant l'auteur ou les auteurs d'un ouvrage scientifique de grand mérite et de nature à promouvoir l'unification du droit maritime ou l'étude du droit maritime comparé.

Les ouvrages ne doivent pas nécessairement être présentés par leur auteur. Ils peuvent aussi être proposés par d'autres personnes et en particulier par les Associations nationales de droit maritime.

Il est important de répéter que pour qu'un ouvrage puisse être pris en considération pour le prix 1981 il doit avoir été présenté ou proposé avant le 15 mai 1981 et dans les conditions prévues au règlement.

La Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises *

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT :

- (a) que le transport multimodal international est un des moyens de faciliter l'expansion ordonnée du commerce mondial;
- (b) qu'il est nécessaire de stimuler le développement de services de transport multimodal adaptés, économiques et efficaces, qui permettent de répondre aux besoins du trafic considéré;
- (c) qu'il est souhaitable d'assurer un développement ordonné du transport multimodal international dans l'intérêt de tous les pays et qu'il est nécessaire de prendre en considération les problèmes particuliers des pays de transit;
- (d) qu'il est souhaitable de fixer certaines règles pour le transport de marchandises effectué en vertu de contrats de transport multimodal international, y compris des dispositions équitables concernant la responsabilité des entrepreneurs de transport multimodal;
- (e) qu'il est nécessaire que la présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucun accord international ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport;
- (f) que chaque Etat a le droit de réglementer et de contrôler au niveau national les entrepreneurs et les opérations de transport multimodal;

(g) qu'il est nécessaire de tenir compte des intérêts et problèmes particuliers des pays en développement, en ce qui concerne, par exemple, l'adoption de technologies nouvelles, la participation aux services de transport multimodal de leurs transporteurs et entrepreneurs nationaux, le rapport entre le coût et l'efficacité de ces services et l'utilisation maximale de la main-d'œuvre et des assurances locales;

(h) qu'il est nécessaire d'assurer un équilibre entre les intérêts des fournisseurs et ceux des utilisateurs de services de transport multimodal;

(i) qu'il est nécessaire de faciliter les formalités douanières en tenant dûment compte des problèmes des pays de transit ;

APPROUVANT les principes fondamentaux ci-après :

(a) qu'il convient d'établir un juste équilibre entre les intérêts des pays développés et ceux des pays en développement et de parvenir à une répartition équitable des activités entre ces groupes de pays en matière de transport multimodal international;

(b) qu'il convient de procéder à des consultations sur les conditions et modalités d'exploitation, tant avant qu'après l'adoption de toute technologie nouvelle dans le transport multimodal de marchandises, entre l'entrepreneur de transport multimodal, les chargeurs, les

* : The text in English of this Convention has been published in the CMI NEWS LETTER of September, 1980

organisations de chargeurs et les autorités nationales compétentes ;

(c) qu'il convient de laisser aux chargeurs la liberté de choisir entre les services de transport multimodal et les services de transport fragmenté ;

(d) que la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée ;

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

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. Par "transport multimodal international", il faut entendre le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérations de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international.

2. Par "entrepreneur de transport multimodal", il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

3. Par "contrat de transport multimodal", il faut entendre un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à assurer ou à faire assurer un transport multimodal international.

4. Par "document de transport multimodal", il faut entendre un document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal et de l'engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.

5. Par "expéditeur", il faut entendre toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport multimodal est conclu avec l'entrepreneur de transport multimodal, ou toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises à l'entrepreneur de transport multimodal en relation avec le contrat de transport multimodal.

6. Par "destinataire", il faut entendre la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

7. Par "marchandise", il faut entendre également les conteneurs, les palettes et tout conditionnement ou emballage similaire, s'ils sont fournis par l'expéditeur.

8. Par "convention internationale", il faut entendre un accord international conclu entre Etats sous forme écrite et régi par le droit international.

9. Par "loi nationale impérative" il faut entendre tout texte de loi concernant le transport de marchandises dont il ne peut être dérogé aux dispositions par stipulation contractuelle au détriment de l'expéditeur.

10. Par l'expression "par écrit", il faut entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. Champ d'application

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport multimodal entre des lieux situés dans deux Etats si :

- (a) le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un Etat contractant, ou
- (b) le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un Etat contractant.

Article 3. Application obligatoire et clauses nulles

1. Quand il a été conclu un contrat de transport multimodal qui conformément à l'article 2 est régi par la présente Convention, les dispositions de la présente Convention sont obligatoirement applicables au dit contrat.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.

Article 4. Réglementation et contrôle du transport multimodal

1. La présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport, et elle n'est pas incompatible avec cette application.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations et les entrepreneurs de transport multimodal, y compris le droit de prendre des mesures concernant les consultations, en particulier avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services, entre les entrepreneurs de transport multimodal,

les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées sur les conditions et modalités d'exploitation, l'octroi de licences aux entrepreneurs de transport multimodal, la participation au transport, et toutes autres initiatives dans l'intérêt économique et commercial national.

3. L'entrepreneur de transport multimodal se conforme à la législation applicable du pays où il opère et aux dispositions de la présente Convention.

DEUXIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORTS

Article 5. Emission du document de transport multimodal

1. Quand l'entrepreneur de transport multimodal prend les marchandises en charge, il émet un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable.

2. Le document de transport multimodal doit être signé par l'entrepreneur de transport multimodal ou une personne mandatée par lui.

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

4. Si l'expéditeur en convient ainsi, un document de transport multimodal non négociable peut être émis à l'aide de tout moyen mécanique ou autre constatant les indications visées à l'article 8 qui doivent figurer dans le document de transport multimodal. Dans ce cas, l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris en charge les marchandises, délivre à l'expéditeur un document lisible contenant toutes les indications ainsi enregistrées, et aux fins des dispositions de la présente Convention ce document est réputé être un document de transport multimodal.

Article 6. Document négociable de transport multimodal

1. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme négociable :

- (a) il est à ordre ou au porteur;
- (b) s'il est à ordre, il est transmissible par endossement;
- (c) s'il est au porteur, il est transmissible sans endossement;
- (d) s'il y a émission de plusieurs originaux, il doit en indiquer le nombre;
- (e) si des copies sont émises, chacune doit porter la mention "copie non négociable".

2. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport multimodal ou de la personne agissant

en son nom que contre remise du document de transport multimodal négociable, dûment endossé si cela est nécessaire.

3. L'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises si, en cas d'émission de plusieurs originaux d'un document de transport multimodal négociable, la livraison a été effectuée de bonne foi par lui-même, ou par une personne agissant en son nom, contre remise de l'un de ces originaux.

Article 7. Document non négociable de transport multimodal

1. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme non négociable, il porte le nom du destinataire désigné.

2. L'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises s'il les livre au destinataire désigné dans le document de transport multimodal non négociable ou à toute autre personne conformément aux instructions qu'il aura reçues, normalement, par écrit.

Article 8. Contenu du document de transport multimodal

1. Le document de transport multimodal porte 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 brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur;
- (b) l'état apparent des marchandises;
- (c) le nom et l'établissement principal de l'entrepreneur de transport multimodal;
- (d) le nom de l'expéditeur;
- (d) le destinataire, s'il a été désigné par l'expéditeur;
- (f) le lieu et la date de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal;
- (g) le lieu de livraison des marchandises;
- (h) la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties;
- (i) une mention indiquant si le document de transport multimodal est négociable ou non;
- (j) le lieu et la date d'émission du document de transport multimodal;
- (k) la signature de l'entrepreneur de transport multimodal ou d'une personne mandatée par lui;
- (l) le fret, pour chaque mode de transport, s'il est expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris la monnaie de paiement, dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre

- indication que le fret est dû par le destinataire.
- (m) l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de transport multimodal;
- (n) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 28;
- (o) toutes autres indications que les parties seraient convenues de mentionner dans le document de transport multimodal et qui ne seraient pas incompatibles avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.

2. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 du présent article n'affecte pas la valeur juridique du document en tant que document de transport multimodal, à condition toutefois qu'il remplit les conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article premier.

Article 9. Réserves à faire dans le document de transport multimodal

1. Si le document de transport multimodal renferme 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 l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il ou elle a effectivement prises en charge ou si l'un ou l'autre n'a pas de moyens suffisants de contrôler ces indications, l'entrepreneur de transport multimodal, ou la personne agissant en son nom, doit faire dans le document de transport multimodal une réserve précisant ces inexactitudes la raison de ces soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, ne fait pas mention dans le document de transport multimodal de l'état apparent des marchandises, le document est réputé mentionner que les marchandises étaient en bon état apparent.

Article 10. Valeur probante du document de transport multimodal

A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu de l'article 9 a été faite et dans les limites de cette réserve :

- (a) le document de transport multimodal fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport multimodal, des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce document ;
- (b) la preuve contraire par l'entrepreneur de transport multimodal n'est pas admise quand le document de transport multimodal est émis sous forme négociable et a

été transféré à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises données dans ledit document.

Article 11. Responsabilité en cas de fausses déclarations ou d'omissions intentionnelles

Si, dans l'intention de léser un tiers, l'entrepreneur de transport multimodal fait figurer des renseignements inexacts sur les marchandises dans le document de transport multimodal ou omet d'y inclure des renseignements requis en vertu du paragraphe 1 a) ou b) de l'article 8 ou de l'article 9, il est responsable, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses encourus par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le document de transport multimodal émis.

Article 12. Garantie donnée par l'expéditeur

1. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal prend en charge les marchandises, l'expéditeur est réputé lui avoir garanti l'exactitude des indications relatives à leur nature générale, à leurs marques, leur nombre, leur poids et leur quantité et, le cas échéant, leur caractère dangereux, fournies par lui pour mention dans le document de transport multimodal.

2. L'expéditeur indemnise l'entrepreneur de transport multimodal de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou de lacunes dans les indications visées au paragraphe 1 du présent article. L'expéditeur demeure responsable même s'il a transféré le document de transport multimodal à un tiers. Le droit à l'indemnisation de l'entrepreneur de transport multimodal ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport multimodal vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Article 13. Autres documents

La délivrance du document de transport multimodal n'empêche pas l'émission, si besoin est, d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services qui interviennent dans le transport multimodal international, conformément aux conventions internationales, ou aux législations nationales applicables. Toutefois, l'émission de ces autres documents n'entache pas la valeur juridique du document de transport multimodal.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

Article 14.

Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en ce qui concerne les

marchandises couvre la période allant du moment de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

2. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde de l'entrepreneur de transport multimodal :

- (a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - (i) de l'expéditeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - (ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour le transport, conformément aux lois et règlements applicables au lieu de prise en charge;
- (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 de l'entrepreneur de transport multimodal, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou aux lois ou aux usages du commerce considéré qui sont applicables au lieu de livraison; ou
 - (iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au lieu de livraison.

3. Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention de l'entrepreneur de transport multimodal s'entend également de ses préposés, de ses mandataires ou de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, et la mention de l'expéditeur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires.

Article 15.

Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes

Sous réserve de l'article 21, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, lorsque cette personne agit dans l'exécution du contrat.

Article 16.

Fondement de la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal 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 14, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visée à l'article 15 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 quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un entrepreneur de transport multimodal diligent, compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs suivant la date de livraison fixée comme il est prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article 17. Causes concomitantes

Quand une faute ou une négligence de l'entrepreneur de transport multimodal, de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à l'article 15 a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, l'entrepreneur de transport multimodal 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 la part de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 18. Limites de la responsabilité

1. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises conformément à l'article 16 est limitée à une somme ne dépassant pas 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

- (a) Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document de transport multimodal comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.
- (b) Quand l'engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas à l'entrepreneur de transport multimodal ou n'est pas autrement fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, si le transport multimodal international ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8.33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

4. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 16 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 multimodal.

5. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal en vertu des paragraphes 1 et 4 ou paragraphes 3 et 4 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 ou 3 du présent article en cas de perte totale des marchandises.

6. Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilités allant au-delà de celles qui sont prescrites aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article peuvent être fixées dans le document de transport multimodal.

7. Par unité de compte, il faut entendre l'unité de compte visée dans l'article 31.

Article 19. Localisation du dommage

Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal concernant lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

Article 20.

Responsabilité non contractuelle

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'entrepreneur de transport multimodal pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Dans le cas où une action pour préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises ou d'un retard à la livraison est intentée contre le préposé ou le mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal, si ce préposé ou mandataire prouve qu'il a agi

dans l'exercice de ses fonctions, ou contre toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, si cette autre personne prouve qu'elle a agi en exécution du contrat, le préposé ou mandataire ou ladite personne a le droit de se prévaloir des exonérations et limites de responsabilité que l'entrepreneur de transport multimodal a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des prescriptions de l'article 21, le montant total des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal et par un préposé ou un mandataire ou par toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

Article 21. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal n'a pas le droit de se prévaloir de la limite de responsabilité prévue dans la présente Convention s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission de l'entrepreneur de transport multimodal, 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 résulteraient probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 20, un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou une autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal n'a pas le droit de se prévaloir de la limite de responsabilité prévue dans la présente Convention, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que la perte, le dommage ou le retard en résulteraient probablement.

QUATRIEME PARTIE RESPONSABILITE DE L'EXPEDITEUR

Article 22. Règle générale

L'expéditeur est responsable du préjudice subi par l'entrepreneur de transport multimodal s'il est établi que ce préjudice résulte de sa faute ou de sa négligence ou de celle de ses préposés ou de ses mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Les préposés ou mandataires sont également responsables de ce préjudice lorsqu'il est établi qu'il résulte de leur faute ou de leur négligence.

Article 23. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. L'expéditeur 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 à l'entrepreneur de transport multimodal, l'expéditeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si l'expéditeur manque à cette obligation et si l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

- (a) L'expéditeur est responsable envers l'entrepreneur de transport multimodal du préjudice résultant de l'expédition des dites marchandises; et
- (b) Les marchandises peuvent à tout moment être déchargées, 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 multimodal, 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 déchargées, 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 l'entrepreneur de transport multimodal est responsable conformément aux dispositions de l'article 16.

CINQUIEME PARTIE - DROITS ET ACTIONS

Article 24. Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal 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 l'entrepreneur de transport multimodal telles qu'elles sont décrites dans le document de transport multimodal.

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 6 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises, au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, a fait l'objet d'une inspection contradictoire par les parties ou leurs représentants autorisés au lieu de livraison, 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, l'entrepreneur de transport multimodal et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre de 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 à l'entrepreneur de transport multimodal dans un délai de 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été livrées au destinataire ou suivant le jour où le destinataire a été avisé que les marchandises ont été livrées conformément à l'alinéa b) ii) ou iii) du paragraphe 2 de l'article 14.

6. A moins que l'entrepreneur de transport multimodal ne donne à l'expéditeur, par écrit, un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage dans un délai de 90 jours consécutifs suivant cette perte ou ce dommage, ou suivant la livraison des marchandises conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 14 si elle intervient après, le fait que pareil avis n'a pas été donné constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas subi de perte ou de dommage par la faute ou la négligence de l'expéditeur, de ses préposés ou de ses mandataires.

7. Si le jour où vient à expiration l'un des délais de notification prévus aux paragraphes 2, 5 et 6 du présent article est un jour non ouvrable au lieu de livraison, ce délai est prorogé jusqu'au prochain jour ouvrable.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant pour le compte de l'entrepreneur de transport multimodal, y compris à toute personne dont il utilise les services au lieu de livraison, ou à une personne agissant pour le compte de l'expéditeur, est réputé avoir été donné à l'entrepreneur de transport multimodal ou à l'expéditeur, respectivement.

Article 25. Prescription

1. Toute action relative au transport multimodal international 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. Toutefois, si une notification par écrit indiquant la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'a pas été faite dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été délivrées ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être,

l'action est prescrite à l'expiration de ce délai.

2. Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être.

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

4. Sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable aux termes de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au paragraphe précédent, 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 récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 26. Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport multimodal international 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 énumérés ci-après :

- (a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- (b) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu;
- (c) le lieu de la prise en charge des marchandises aux fins du transport multimodal international ou celui de la livraison;
- (d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal.

2. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 du présent article. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, tout accord d'élection de for conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire.

4. (a) Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties qui soit fondée sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée ;

(b) Aux fins du présent article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays, ne sont considérés comme l'engagement d'une nouvelle action.

Article 27. 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 multimodal international en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. 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 a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu; ou
 - (iii) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;
- (b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

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

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

5. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord d'arbitrage conclu par les parties après la naissance d'un litige relatif au transport multimodal international.

SIXIÈME PARTIE DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 28. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport multimodal ou dans un document de transport multimodal est nulle pour autant qu'elle déroge directe-

tement 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 à l'entrepreneur de transport multimodal le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal peut, avec l'accord de l'expéditeur, assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Le document de transport multimodal doit contenir une mention selon laquelle le transport multimodal international est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice de l'expéditeur 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, l'entrepreneur de transport multimodal 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, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit pour 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 29. Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport multimodal ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes, au cas et dans la mesure où elles sont applicables.

2. A l'exception de l'article 25, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour pertes ou dommages subis par les marchandises doivent déterminer aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si l'entrepreneur de transport multimodal est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 30. Autres conventions

1. La présente Convention ne modifie aucunement les droits ou obligations prévus dans la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 25 août 1924; dans

la Convention internationale de Bruxelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957; dans la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, du 19 novembre 1976; et dans la Convention de Genève relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), du 1er mars 1973, y compris les amendements à ces conventions, ou dans les dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux de navigation intérieure.

2. Les dispositions des articles 26 et 27 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention internationale se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéressé 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 3 de l'article 27 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 de 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 des amendements y relatifs;

(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. Le transport de marchandises comme, par exemple, le transport de marchandises effectué conformément à l'article 2 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, ou à l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, n'est pas considéré, pour les Etats parties à ces conventions, comme un transport multimodal international au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la présente Convention.

Article 31 Unité de compte ou unité monétaire et conversion

1. L'unité de compte visée à l'article 18 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 18 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence 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, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, 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 son territoire sont fixées comme suit: en ce qui concerne les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 18, à 13,750 unités monétaires par colis ou autre unité de chargement ou à 41.25 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises, et en ce qui concerne la limite prévue au paragraphe 3 de l'article 18, à 124 unités monétaires.

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 du montant indiqué au paragraphe 2 du présent article s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article 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 18.

5. 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 doivent communiquer au dépositaire leur méthode de calcul conformément à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE. QUESTIONS DOUANIERES

Article 32. Transit douanier

1. Les Etats contractants autorisent l'emploi de la procédure du transit

douanier pour le transport multimodal international.

2. Sous réserve des dispositions des lois ou règlements intergouvernementaux, le transit douanier des marchandises en transport multimodal international s'effectue conformément aux règles et principes figurant dans les articles I à VI de l'Annexe à la présente Convention.

3. En adoptant des lois ou règlements concernant les procédures du transit douanier pour le transport multimodal de marchandises, les Etats contractants devraient prendre en considération les articles I à VI de l'Annexe à la présente Convention.

HUITIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 33. Dépositaire

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

Article 34.

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats sont admis à devenir Parties à la présente Convention par :

- Signature, sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- Signature, sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- Adhésion.

2. La présente Convention restera ouverte à la signature du 1er septembre 1980 au 31 août 1981 inclus, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York.

3. Après le 31 août 1981, 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 ou d'adhésion doivent être déposés auprès du dépositaire.

5. Les organisations d'intégration économique régionale constituées par des Etats souverains membres de la CNUCED et ayant compétence pour négocier, conclure et appliquer des accords internationaux dans des domaines spécifiques visés par la présente Convention sont également admises à devenir Parties à la présente Convention, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article, assumant ainsi à l'égard des autres Parties à la présente Convention les droits et obligations découlant de la présente Convention dans les domaines spécifiques mentionnés ci-dessus.

Article 35. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 36. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après que les gouvernements de 30 Etats l'auront signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.

2. Pour chaque Etat qui ratifie la présente Convention, l'accepte, l'approve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies, la Convention entrera en vigueur douze mois après le dépôt, par cet Etat, de l'instrument approprié.

Article 37. Date d'entrée en vigueur

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

Article 38.

Droits et obligations au titre de conventions existantes

Si, conformément aux articles 26 ou 27, une procédure judiciaire ou arbitrale est engagée dans un Etat contractant pour une affaire concernant un transport multimodal international qui relève de la présente Convention et qui s'effectue entre deux Etats dont un seulement est un Etat contractant, et si les deux Etats sont, au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention, également liés par une autre convention internationale, le tribunal ou le tribunal arbitral peut, conformément aux obligations découlant de cette autre convention, donner effet à ses dispositions.

Article 39. Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants le Secrétaire général des Nations Unies, après l'entrée en vigueur de la Convention, convoquera une conférence des Etats contractants ayant pour objet de la réviser ou de l'amender. Le Secrétaire général des Nations Unies distribuera à tous les Etats contractants les textes de toutes propositions d'amendement trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

2. Toute décision de la conférence de révision, y compris toute décision d'amendement, sera prise à la majorité des deux tiers des Etats présents et votants. Les amendements adoptés par la conférence seront communiqués par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

3. Sous réserve du paragraphe 4 ci-après, tout amendement adopté par la conférence entrera en vigueur, uniquement pour les Parties contractantes qui l'ont accepté, le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats

contractants. Pour tout Etat qui accepte un amendement après son acceptation par les deux tiers des Etats contractants, l'amendement entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par cet Etat.

4. Tout amendement adopté par la Conférence et modifiant les montants spécifiés à l'article 18 et au paragraphe 2 de l'article 31, ou remplaçant l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 31 par d'autres unités, 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. Les Etats contractants qui auront accepté les montants modifiés ou les unités de substitution les appliqueront dans leurs relations avec tous les Etats contractants.

5. L'acceptation des amendements s'effectuera par dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par la Conférence sera réputé s'appliquer à la Convention tel qu'il aura été amendé.

Article 40. Dénonciation

1. Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention à tout moment après l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur, en adressant à cet effet une notification écrite au dépositaire.

2. Cette dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont apposé leurs signatures ci-dessous aux dates indiquées.

FAIT à Genève, le 24 mai 1980, en un seul original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

ANNEXE

DISPOSITIONS CONCERNANT LES QUESTIONS DOUANIÈRES RELATIVES AU TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Article 1

Aux fins de la présente Convention :

Par "régime de transit douanier", il faut entendre le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'

un bureau de douane à un autre bureau de douane.

Par "bureau de douane de destination", il faut entendre tout bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier.

Par "droits et taxes d'import/export", il faut entendre les droits de douane et tous autres droits, taxes et redevances ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation/exportation ou à l'occasion de l'importation/exportation des marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.

Par "document de transit douanier", il faut entendre un formulaire dans lequel sont consignés les données et les renseignements requis pour l'opération de transit douanier.

Article II

1. Sous réserve des dispositions de la législation, de la réglementation et des accords intergouvernementaux en vigueur sur leur territoire, les Etats contractants accordent la liberté de transit aux marchandises en transport multimodal international.

2. Sous réserve que les conditions stipulées dans le régime de transit douanier appliquée à l'opération de transit soient remplies à la satisfaction des autorités douanières, les marchandises en transport multimodal international:

(a) ne sont pas, en règle générale, sujettes à l'inspection par la douane au cours du trajet sauf dans la mesure jugée nécessaire pour assurer le respect des règles et règlement que la douane est tenue de faire appliquer. Il en découle que les autorités douanières se limitent au contrôle des scellements douaniers et aux autres mesures de garantie aux points d'entrée et de sortie ;

(b) sans préjudice de l'application de la législation et de la réglementation relatives à la sécurité publique ou nationale, à la moralité publique ou à la santé publique, ne sont sujettes à aucune formalité ou exigence douanière autre que celles du régime de transit douanier appliquée à l'opération de transit.

Article III

Afin de faciliter le transit des marchandises, chaque Etat contractant devra:

(a) s'il s'agit du pays d'expédition, prendre autant que possible, toutes les mesures voulues pour que les renseignements exigés pour les opérations de transit ultérieures soient complets et exacts;

(b) s'il s'agit du pays de destination :

- (i) prendre toutes les mesures nécessaires pour que les marchandises en transit douanier soient dédouanées, en règle générale, au bureau de douane

de destination des marchandises,

- (ii) s'efforcer de procéder au dédouanement des marchandises en un lieu aussi proche que possible du lieu de destination finale des marchandises, à moins que la législation et la réglementation nationales n'en disposent autrement.

Article IV

1. Sous réserve que les conditions prescrites dans le régime de transit douanier soient remplies à la satisfaction des autorités douanières, les marchandises en transport multimodal international ne sont pas assujetties au paiement des droits et taxes d'import/export ou à leur consignation dans les pays de transit.

2. Les dispositions du paragraphe précédent ne font pas obstacle à :

(a) la perception de redevances et impositions en vertu des réglementations nationales pour des raisons de sécurité publique ou de santé publique;

(b) la perception de redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus, à condition que celles-ci soient exigées dans des conditions d'égalité.

Article V

1. Quand une garantie financière de l'opération de transit douanier est exigée, elle doit être constituée conformément à la législation et à la réglementation nationales ainsi qu'aux conventions internationales de façon satisfaisante pour les autorités douanières du pays de transit intéressé.

2. En vue de faciliter le transit douanier, le système de garantie douanière doit être simple, efficace, d'un coût modéré et couvrir le montant des droits et taxes d'import/export exigibles, ainsi que le montant des amendes éventuelles dans les pays où celles-ci sont couvertes par des garanties.

Article VI

1. Sans préjudice de tous autres documents qui seraient exigés en vertu d'une convention internationale ou de la législation et de la réglementation nationales, les autorités douanières des pays de transit acceptent le document de transport multimodal comme partie descriptive du document de transit douanier.

2. En vue de faciliter le transit douanier, les documents de transit douanier sont alignés, autant que possible, sur le document reproduit ci-après .

DECLARATION DE MARCHANDISES (TRANSIT DOUANIER)

Expéditeur (nom et adresse)		Bureau de départ	Date No	
Destinataire (nom et adresse postale)		Déclarant (nom et adresse)		
Adresse de livraison		Pays de provenance	Pays de destination	
Lieu de chargement	Quai, entrepôt, etc.	Documents joints	Usage officiel	
Via	Mode et moyen de transport		Scellés, etc. apposés par <input type="checkbox"/> la douane <input type="checkbox"/> le déclarant	
Bureau de destination				
No Contn	Unité de transport (type, No d'identification); Marques et Nos des colis ou objets	Nombre et nature des colis; désignation des marchandises	No de classement	Poids brut, kg.
		Nombre total de colis	Poids brut total, kg.	
		(Renseignements concernant la garantie)		
(Réglementation nationale)		<p>Je soussigné, déclare que les indications figurant dans la présent déclaration sont exactes et véridiques, et accepte la responsabilité de l'accomplissement des obligations encourues au titre de la présente opération de transit douanier conformément aux conditions prescrites par les autorités compétentes.</p>		
		Lieu, date et signature du déclarant		
			

Brussels Conventions

Conventions de Bruxelles

NOTIFICATION OF SUCCESSION AND ACCESSION BY PAPUA NEW GUINEA

The Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on October 14, 1980 the following documents were received :

1. A notification of succession, dated September 2, 1980 from the Independent State of Papua New Guinea concerning the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA, SIGNED AT BRUSSELS ON SEPTEMBER 23, 1910 (WITH EFFECT FROM THE DATE OF INDEPENDENCE OF PAPUA NEW GUINEA, NAMELY SEPTEMBER 16, 1975)

at which date a provisional notification had been sent to the Secretary General of the United Nations.

2. An instrument of accession dated September 2, 1980 from the Independent State of Papua New Guinea in respect of the

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

Conformément aux dispositions de son article 5 (4), ce Protocole entrera en vigueur, à l'égard de la Papouasie-Nouvelle Guinée, le 14 novembre 1980.

EXTENSION BY THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND TO BERMUDA AND HONG-KONG.

The Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on November 1, 1980 a letter of the same date was received from the Embassy of the United Kingdom in Brussels

NOTIFICATION DE SUCCESSION ET D'ADHESION PAR LA PAPOUASIE - NOUVELLE GUINEE.

Le 14 octobre ont été reçus au Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, les documents suivants :

1. Une notification de succession, datée du 2 septembre 1980, de l'Etat indépendant de Papouasie-Nouvelle Guinée concernant la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES, SIGNEE A BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910 (AVEC EFFET A PARTIR DE LA DATE DE L'INDEPENDANCE DE LA PAPOUASIE-NOUVELLE GUINEE, A SAVOIR LE 16 SEPTEMBRE 1975)

date à laquelle une notification provisoire avait été envoyée au Secrétaire Général des Nations Unies.

2. Un instrument d'adhésion daté du 2 septembre 1980, émanant de l'Etat indépendant de Papouasie-Nouvelle Guinée relatif au

PROTOCOLE FAIT A BRUXELLES LE 27 MAI 1967, PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGES MARITIMES, SIGNEE A BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910.

In accordance with the provisions in Article 5 (4), this Protocol, as regards Papua New Guinea, shall come into force on November 14, 1980.

EXTENSION PAR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD AUX BERMUDES ET A HONG-KONG.

Le 1er novembre 1980 a été reçue au Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, une lettre datée du même jour, émanant de l'Ambassade du Royaume-Uni à Bruxelles, noti-

notifying the extension to Bermuda and Hong-Kong 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 the provisions in Article 15 of the Protocol, this extension, as regards Bermuda and Hong-Kong, shall become effective on February 1, 1981.

fiant l'extension aux Bermudes et à Hong-Kong du

PROTOCOLE SIGNE A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968, PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT, SIGNEE A BRUXELLES LE 24 AOUT 1924.

Conformément aux dispositions de l'article 15 du Protocole, cette extension produira ses effets, à l'égard des Bermudes et de Hong-Kong, le 1er février 1981.