

CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

Winter 1990 (March 1991) — COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Hiver 1990 (Mars 1991)

QUARTERLY

Afgiftekantoor : 2000 Antwerpen 1

BULLETIN TRIMESTRIEL

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990

Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

Report

by

Professor Edgard Gold
Senior Vice-President, Canadian Maritime Law Association

1. On 19 October 1989 the IMO Assembly adopted Resolution A.674(16) on International Co-operation on Oil Pollution Preparedness and Response in response to recent severe pollution incidents resulting from tankers and offshore installations. In particular the Delegation of the U.S.A. brought forward information on the EXXON VALDEZ disaster off the Alaskan coast as an example of how better international and national preparedness and response to major pollution disasters was necessary.
2. In this Resolution the IMO Assembly decided to convene an international conference to consider the adoption of an international convention on oil pollution preparedness and response. The Government of the United States further offered to provide the necessary funds for one preparatory meeting and for a one-week diplomatic conference. Subsequently the Government of Japan and the Japan Shipbuilding Industry Foundation agreed to provide additional funding in order that the duration of the diplomatic conference could be extended to two weeks.
3. Moving with remarkable swiftness the preparatory meeting, attended by 47 States and representatives and observers from various inter-governmental agencies and non-governmental organizations, was convened during the period 14-18 May 1990 and concluded a Draft International Convention on Oil Pollution Preparedness and Response. Subsequently, at its 64th Session on 30 June 1990, the IMO Council requested the IMO Legal Committee to review the Draft Convention at its forthcoming 63rd Session. The Legal Committee reviewed the Draft Convention during its September 1990 meeting and reported its findings to subsequent sessions of IMO specialized committees.
4. The actual Diplomatic Conference was held at IMO Headquarters in London from 19 to 30 November 1990 and was able to conclude an important new international environmental convention in record time and with very little controversy. In fact, this was one of the few international maritime conventions which was actually opened for signature on the final day of the Diplomatic Conference and 81 States signed the Final Act of the Conference and 15 States actually signed the Convention.
5. Representatives from 90 States participated in the Conference, and another four States sent observers. Four United Nations agencies, four other inter-governmental and nine non-governmental organizations (including the Comité Maritime International) also participated. As a result of its deliberations, the Conference adopted the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990, as well as ten comprehensive Resolutions.
6. In its preamble the Convention recognizes the serious threat to the marine environment by oil pollution incidents involving ships, off-

shore units, sea ports and oil terminals and that only prompt and effective action can minimize serious environmental damage. The Convention also recognizes the importance of mutual assistance and international co-operation relating to various matters including the exchange of information respecting the actual capabilities of States to respond to oil pollution incidents, the preparation of oil pollution contingency plans, the exchange of reports of incidents of significance which may affect the marine environment, and research and development respecting means of combating oil pollution in the marine environment.

7. The Convention takes account of the "polluter pays" principle as a general principle of international environmental law and also recognizes the significance of a number of other IMO Conventions : SOLAS'74; MARPOL,73/78; CLC; FUND, in this area and the compelling need for early entry into force of the 1984 CLC and FUND Protocols. The relevant provisions of the U.N. Convention on the Law of the Sea, particularly its Part XII, are also recognized in the new Convention. The special needs of developing countries and particularly, small island States are especially mentioned.
8. Article 3 of the Convention requires that Parties to the Convention shall require ships under such Parties' flags to have on board a shipboard oil pollution emergency plan as required by the IMO. At the same time operators of offshore units under the flags of Parties to the Convention are required to have similar emergency plans.
9. Article 4 of the Convention sets out specific oil pollution reporting procedures for vessels and aircraft under the flag of Parties to the Convention as well as for sea ports and oil terminals in the territory of Parties. Article 5 sets out the required action which should be taken when a report, required under Article 4, has been received. Article 6 sets out the requirements for the necessary national and regional systems for preparedness and response to oil pollution incidents, including the necessary decision-making authority as well as the location of oil spill combating equipment, the training of response teams, and the necessary communication and co-ordination mechanisms.
10. The very crucial Article 7 ensures that there is sufficient international co-operation in pollution response by agreement amongst the Parties to co-operate, to provide advisory services, technical support and equipment and to facilitate the expeditious utilization and/or movement of the necessary equipment required to combat serious spills. Article 8 deals with better research and development in the oil spill combating area through co-operation, training, information systems, technical assistance etc.
11. This is reinforced through Article 9 on technical co-operation in which Parties to the Convention undertake to provide support for Parties which require technical assistance in terms of training, technology transfer, equipment and facilities. This was a somewhat contentious area as a number of developed States were concerned that there were insufficient safeguards for keeping control of costs involving expensive equipment and other technical assistance which be too open-ended under the Article 9 provisions. This was eventually taken care of by the inclusion of an Annex, forming an integral part of the Convention, which provides details on the reimbursement of costs of assistance when appropriate.
12. Article 12 sets out the institutional arrangements for the Convention which provides the IMO with considerable additional responsibilities. This was also problematic given the IMO's present severe temporary financial crisis. However the Organization was designated with the new responsibilities "subject to its agreement and the availability of adequate resources to sustain the activity". Nevertheless, this was a matter which was not totally resolved as there are simply no alternatives to the IMO to undertake some of these requirements.
13. Article 14 sets out a complex amendment procedure which is, however, much more flexible than most other IMO conventions. In this connection it should be noted that Resolution 10 of the Conference foresees expansion of the Convention, presently only addressing oil pollution, to include hazardous and noxious substances. This is, obviously, in anticipation of an expected international convention on hazardous and noxious substance pollution liability presently being developed by the IMO.

14. As already indicated, the new Convention was opened for signature on 30 November 1990. It will remain open for signature for 12 months and thereafter will remain open for accession. The Convention shall enter into force after 15 States have ratified, accepted, approved or acceded without reservation. Although this requirement is somewhat high it is hoped that the Convention will, indeed, enter into force speedily.

15. The Conference's other adopted Resolutions address: other related IMO instruments; early implementation of the provisions of the new Convention; establishing oil pollution combating stockpiles; promotion of technical assistance; developing and implementing training programmes for oil pollution preparedness and response; improving salvage services; co-operation between States and insurers.

16. Given that global environmental consciousness is, once again, extremely active as indicated by preparations for a Global U.N. Environmental Conference to take place in Brazil in 1992, two decades after the Stockholm Conference on the Human Environment, the new IMO International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation, 1990, is a very effective link in the IMO's aim to achieve "safer ships and cleaner seas". Although at first glance the new Convention may seem of little direct interest for "private" maritime lawyers, a closer examination of the Convention's provisions reveals some very interesting new concepts which will soon make preparedness, response and co-operation in oil pollution incidents part and parcel of overall maritime law.

INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION



IMO

CONFERENCE ON INTERNATIONAL
CO-OPERATION ON OIL POLLUTION
PREPAREDNESS AND RESPONSE

OPPR/CONF/25
28 November 1990
Original: ENGLISH
FRENCH
SPANISH

INTERNATIONAL CONVENTION ON OIL POLLUTION PREPAREDNESS,
RESPONSE AND CO-OPERATION, 1990

Text adopted by the Conference

THE PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING the serious threat posed to the marine environment by oil pollution incidents involving ships, offshore units, sea ports and oil handling facilities,

MINDFUL of the importance of precautionary measures and prevention in avoiding oil pollution in the first instance, and the need for strict application of existing international instruments dealing with maritime safety and marine pollution prevention, particularly the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, and also the speedy development of enhanced standards for the design, operation and maintenance of ships carrying oil, and of offshore units,

MINDFUL ALSO that, in the event of an oil pollution incident, prompt and effective action is essential in order to minimize the damage which may result from such an incident,

EMPHASIZING the importance of effective preparation for combating oil pollution incidents and the important role which the oil and shipping industries have in this regard,

RECOGNIZING FURTHER the importance of mutual assistance and international co-operation relating to matters including the exchange of information respecting the capabilities of States to respond to oil pollution incidents, the preparation of oil pollution contingency plans, the exchange of reports of incidents of significance which may affect the marine environment or the coastline and related interests of States, and research and development respecting means of combating oil pollution in the marine environment,

TAKING ACCOUNT of the "polluter pays" principle as a general principle of international environmental law,

TAKING ACCOUNT ALSO of the importance of international instruments on liability and compensation for oil pollution damage, including the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC); and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND); and the compelling need for early entry into force of the 1984 Protocols to the CLC and FUND Conventions,

TAKING ACCOUNT FURTHER of the importance of bilateral and multilateral agreements and arrangements including regional conventions and agreements,

BEARING IN MIND the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, in particular of its part XII,

BEING AWARE of the need to promote international co-operation and to enhance existing national, regional and global capabilities concerning oil pollution preparedness and response, taking into account the special needs of the developing countries and particularly small island States,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General provisions

(1) Parties undertake, individually or jointly, to take all appropriate measures in accordance with the provisions of this Convention and the Annex thereto to prepare for and respond to an oil pollution incident.

(2) The Annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention and a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

(3) This Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Convention.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of this Convention:

(1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products.

(2) "Oil pollution incident" means an occurrence or series of occurrences having the same origin, which results or may result in a discharge of oil and which poses or may pose a threat to the marine environment, or to the coastline or related interests of one or more States, and which requires emergency action or other immediate response.

(3) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, and floating craft of any type.

(4) "Offshore unit" means any fixed or floating offshore installation or structure engaged in gas or oil exploration, exploitation or production activities, or loading or unloading of oil.

(5) "Sea ports and oil handling facilities" means those facilities which present a risk of an oil pollution incident and includes, inter alia, sea ports, oil terminals, pipelines and other oil handling facilities.

(6) "Organization" means the International Maritime Organization.

(7) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 3

Oil pollution emergency plans

(1) (a) Each Party shall require that ships entitled to fly its flag have on board a shipboard oil pollution emergency plan as required by and in accordance with the provisions adopted by the Organization for this purpose.

(b) A ship required to have on board an oil pollution emergency plan, in accordance with subparagraph (a) is subject, while in a port or at an offshore terminal under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party, in accordance with the practices provided for in existing international agreements or its national legislation.

(2) Each Party shall require that operators of offshore units under its jurisdiction have oil pollution emergency plans, which are co-ordinated with the national system established in accordance with article 6 and approved in accordance with procedures established by the competent national authority.

(3) Each Party shall require that authorities or operators in charge of such sea ports and oil handling facilities under its jurisdiction as it deems appropriate have oil pollution emergency plans or similar arrangements which are co-ordinated with the national system established in accordance with article 6 and approved in accordance with procedures established by the competent national authority.

ARTICLE 4

Oil pollution reporting procedures

(1) Each Party shall:

(a) require masters or other persons having charge of ships flying its flag and persons having charge of offshore units under its jurisdiction to report without delay any event on their ship or offshore unit involving a discharge or probable discharge of oil:

(i) in the case of a ship, to the nearest coastal State;

(ii) in the case of an offshore unit, to the coastal State to whose jurisdiction the unit is subject;

(b) require masters or other persons having charge of ships flying its flag and persons having charge of offshore units under its jurisdiction to report without delay any observed event at sea involving a discharge of oil or the presence of oil:

(i) in the case of a ship, to the nearest coastal State;

(ii) in the case of an offshore unit, to the coastal State to whose jurisdiction the unit is subject;

- (c) require persons having charge of sea ports and oil handling facilities under its jurisdiction to report without delay any event involving a discharge or probable discharge of oil or the presence of oil to the competent national authority;
- (d) instruct its maritime inspection vessels or aircraft and other appropriate services or officials to report without delay any observed event at sea or at a sea port or oil handling facility involving a discharge of oil or the presence of oil to the competent national authority or, as the case may be, to the nearest coastal State;
- (e) request the pilots of civil aircraft to report without delay any observed event at sea involving a discharge of oil or the presence of oil to the nearest coastal State.

(2) Reports under paragraph (1)(a)(i) shall be made in accordance with the requirements developed by the Organization and based on the guidelines and general principles adopted by the Organization. Reports under paragraph (1)(a)(ii), (b), (c) and (d) shall be made in accordance with the guidelines and general principles adopted by the Organization to the extent applicable.

ARTICLE 5

Action on receiving an oil pollution report

(1) Whenever a Party receives a report referred to in article 4 or pollution information provided by other sources, it shall:

- (a) assess the event to determine whether it is an oil pollution incident;
- (b) assess the nature, extent and possible consequences of the oil pollution incident; and
- (c) then, without delay, inform all States whose interests are affected or likely to be affected by such oil pollution incident, together with
 - (i) details of its assessments and any action it has taken, or intends to take, to deal with the incident, and
 - (ii) further information as appropriate,

until the action taken to respond to the incident has been concluded or until joint action has been decided by such States.

(2) When the severity of such oil pollution incident so justifies, the Party should provide the Organization directly or, as appropriate, through the relevant regional organization or arrangements with the information referred to in paragraph (1)(b) and (c).

(3) When the severity of such oil pollution incident so justifies, other States affected by it are urged to inform the Organization directly or, as appropriate, through the relevant regional organizations or arrangements of their assessment of the extent of the threat to their interests and any action taken or intended.

(4) Parties should use, in so far as practicable, the oil pollution reporting system developed by the Organization when exchanging information and communicating with other States and with the Organization.

ARTICLE 6

National and regional systems for preparedness and response

(1) Each Party shall establish a national system for responding promptly and effectively to oil pollution incidents. This system shall include as a minimum:

(a) the designation of:

- (i) the competent national authority or authorities with responsibility for oil pollution preparedness and response;
 - (ii) the national operational contact point or points, which shall be responsible for the receipt and transmission of oil pollution reports as referred to in article 4; and
 - (iii) an authority which is entitled to act on behalf of the State to request assistance or to decide to render the assistance requested;
- (b) a national contingency plan for preparedness and response which includes the organizational relationship of the various bodies involved, whether public or private, taking into account guidelines developed by the Organization.

(2) In addition, each Party, within its capabilities either individually or through bilateral or multilateral co-operation and, as appropriate, in co-operation with the oil and shipping industries, port authorities and other relevant entities, shall establish:

- (a) a minimum level of pre-positioned oil spill combating equipment, commensurate with the risk involved, and programmes for its use;
- (b) a programme of exercises for oil pollution response organizations and training of relevant personnel;
- (c) detailed plans and communication capabilities for responding to an oil pollution incident. Such capabilities should be continuously available; and
- (d) a mechanism or arrangement to co-ordinate the response to an oil pollution incident with, if appropriate, the capabilities to mobilize the necessary resources.

(3) Each Party shall ensure that current information is provided to the Organization, directly or through the relevant regional organization or arrangements, concerning:

- (a) the location, telecommunication data and, if applicable, areas of responsibility of authorities and entities referred to in paragraph (1)(a);
- (b) information concerning pollution response equipment and expertise in disciplines related to oil pollution response and marine salvage which may be made available to other States, upon request; and
- (c) its national contingency plan.

ARTICLE 7

International co-operation in pollution response

(1) Parties agree that, subject to their capabilities and the availability of relevant resources, they will co-operate and provide advisory services, technical support and equipment for the purpose of responding to an oil pollution incident, when the severity of such incident so justifies, upon the request of any Party affected or likely to be affected. The financing of the costs for such assistance shall be based on the provisions set out in the Annex to this Convention.

(2) A Party which has requested assistance may ask the Organization to assist in identifying sources of provisional financing of the costs referred to in paragraph (1).

(3) In accordance with applicable international agreements, each Party shall take necessary legal or administrative measures to facilitate:

- (a) the arrival and utilization in and departure from its territory of ships, aircraft and other modes of transport engaged in responding to an oil pollution incident or transporting personnel, cargoes, materials and equipment required to deal with such an incident; and
- (b) the expeditious movement into, through, and out of its territory of personnel, cargoes, materials and equipment referred to in subparagraph (a).

ARTICLE 8

Research and development

- (1) Parties agree to co-operate directly or, as appropriate, through the Organization or relevant regional organizations or arrangements in the promotion and exchange of results of research and development programmes relating to the enhancement of the state-of-the-art of oil pollution preparedness and response, including technologies and techniques for surveillance, containment, recovery, dispersion, clean-up and otherwise minimizing or mitigating the effects of oil pollution, and for restoration.
- (2) To this end, Parties undertake to establish directly or, as appropriate, through the Organization or relevant regional organizations or arrangements, the necessary links between Parties' research institutions.
- (3) Parties agree to co-operate directly or through the Organization or relevant regional organizations or arrangements to promote, as appropriate, the holding on a regular basis of international symposia on relevant subjects, including technological advances in oil pollution combating techniques and equipment.
- (4) Parties agree to encourage, through the Organization or other competent international organizations, the development of standards for compatible oil pollution combating techniques and equipment.

ARTICLE 9

Technical co-operation

- (1) Parties undertake directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of oil pollution preparedness and response, to provide support for those Parties which request technical assistance:
 - (a) to train personnel;
 - (b) to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
 - (c) to facilitate other measures and arrangements to prepare for and respond to oil pollution incidents; and
 - (d) to initiate joint research and development programmes.
- (2) Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of technology in respect of oil pollution preparedness and response.

ARTICLE 10

Promotion of bilateral and multilateral co-operation in preparedness and response

Parties shall endeavour to conclude bilateral or multilateral agreements for oil pollution preparedness and response. Copies of such agreements shall be communicated to the Organization which should make them available on request to Parties.

ARTICLE 11

Relation to other conventions and international agreements

Nothing in this Convention shall be construed as altering the rights or obligations of any Party under any other convention or international agreement.

ARTICLE 12

Institutional arrangements

(1) Parties designate the Organization, subject to its agreement and the availability of adequate resources to sustain the activity, to perform the following functions and activities:

(a) information services:

- (i) to receive, collate and disseminate on request the information provided by Parties (see, for example, articles 5(2) and (3), 6(3) and 10) and relevant information provided by other sources; and

- (ii) to provide assistance in identifying sources of provisional financing of costs (see, for example, article 7(2));

(b) education and training:

- (i) to promote training in the field of oil pollution preparedness and response (see, for example, article 9); and

- (ii) to promote the holding of international symposia (see, for example, article 8(3));

(c) technical services:

- (i) to facilitate co-operation in research and development (see, for example, articles 8(1), (2) and (4) and 9(1)(d));

- (ii) to provide advice to States establishing national or regional response capabilities; and

- (iii) to analyse the information provided by Parties (see, for example, articles 5(2) and (3), 6(3) and 8(1)) and relevant information provided by other sources and provide advice or information to States;

(d) technical assistance:

- (i) to facilitate the provision of technical assistance to States establishing national or regional response capabilities; and

- (ii) to facilitate the provision of technical assistance and advice, upon the request of States faced with major oil pollution incidents.

(2) In carrying out the activities specified in this article, the Organization shall endeavour to strengthen the ability of States individually or through regional arrangements to prepare for and combat oil pollution incidents, drawing upon the experience of States, regional agreements and industry arrangements and paying particular attention to the needs of developing countries.

(3) The provisions of this article shall be implemented in accordance with a programme developed and kept under review by the Organization.

ARTICLE 13

Evaluation of the Convention

Parties shall evaluate within the Organization the effectiveness of the

Convention in the light of its objectives, particularly with respect to the principles underlying co-operation and assistance.

ARTICLE 14

Amendments

(1) This Convention may be amended by one of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendment after consideration by the Organization:

- (a) Any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration.
- (b) Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Marine Environment Protection Committee of the Organization for consideration.
- (c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Marine Environment Protection Committee.
- (d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting.
- (e) If adopted in accordance with subparagraph (d), amendments shall be communicated by the Secretary-General to all Parties to the Convention for acceptance.
- (f) (i) An amendment to an article or the Annex of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties.
(ii) An amendment to an appendix shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the Marine Environment Protection Committee at the time of its adoption, which period shall not be less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Secretary-General by not less than one third of the Parties.
- (g) (i) An amendment to an article or the Annex of the Convention accepted in conformity with subparagraph (f)(i) shall enter into force six months after the date on which it is deemed to have been accepted with respect to the Parties which have notified the Secretary-General that they have accepted it.
(ii) An amendment to an appendix accepted in conformity with subparagraph (f)(ii) shall enter into force six months after the date on which it is deemed to have been accepted with respect to all Parties with the exception of those which, before that date, have objected to it. A Party may at any time withdraw a previously communicated objection by submitting a notification to that effect to the Secretary-General.

(3) Amendment by a Conference:

- (a) Upon the request of a Party, concurred with by at least one third of the Parties, the Secretary-General shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the Convention.
- (b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for their acceptance.
- (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall

be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraph (2)(f) and (g).

(4) The adoption and entry into force of an amendment constituting an addition of an Annex or an appendix shall be subject to the procedure applicable to an amendment to the Annex.

(5) Any Party which has not accepted an amendment to an article or the Annex under paragraph (2)(f)(i) or an amendment constituting an addition of an Annex or an appendix under paragraph (4) or has communicated an objection to an amendment to an appendix under paragraph (2)(f)(ii) shall be treated as a non-Party only for the purpose of the application of such amendment. Such treatment shall terminate upon the submission of a notification of acceptance under paragraph (2)(f)(i) or withdrawal of the objection under paragraph (2)(g)(ii).

(6) The Secretary-General shall inform all Parties of any amendment which enters into force under this article, together with the date on which the amendment enters into force.

(7) Any notification of acceptance of, objection to, or withdrawal of objection to, an amendment under this article shall be communicated in writing to the Secretary-General who shall inform Parties of such notification and the date of its receipt.

(8) An appendix to the Convention shall contain only provisions of a technical nature.

ARTICLE 15

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

(1) This Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 30 November 1990 until 29 November 1991 and shall thereafter remain open for accession. Any State may become Party to this Convention by:

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

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

ARTICLE 16

Entry into force

(1) This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 15.

(2) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

(3) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which this Convention

entered into force, this Convention shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(4) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 14, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to this Convention as amended.

ARTICLE 17

Denunciation

(1) This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General or after the expiry of any longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE 18

Depository

(1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

(2) The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Convention to the Governments of all States which have signed this Convention or acceded thereto.

(3) As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 19

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

DONE AT London this thirtieth day of November one thousand nine hundred and ninety.

Reimbursement of costs of assistance

- (1) (a) Unless an agreement concerning the financial arrangements governing actions of Parties to deal with oil pollution incidents has been concluded on a bilateral or multilateral basis prior to the oil pollution incident, Parties shall bear the costs of their respective actions in dealing with pollution in accordance with subparagraph (i) or subparagraph (ii).
- (i) If the action was taken by one Party at the express request of another Party, the requesting Party shall reimburse to the assisting Party the cost of its action. The requesting Party may cancel its request at any time, but in that case it shall bear the costs already incurred or committed by the assisting Party.
- (ii) If the action was taken by a Party on its own initiative, this Party shall bear the costs of its action.
- (b) The principles laid down in subparagraph (a) shall apply unless the Parties concerned otherwise agree in any individual case.
- (2) Unless otherwise agreed, the costs of action taken by a Party at the request of another Party shall be fairly calculated according to the law and current practice of the assisting Party concerning the reimbursement of such costs.
- (3) The Party requesting assistance and the assisting Party shall, where appropriate, co-operate in concluding any action in response to a compensation claim. To that end, they shall give due consideration to existing legal regimes. Where the action thus concluded does not permit full compensation for expenses incurred in the assistance operation, the Party requesting assistance may ask the assisting Party to waive reimbursement of the expenses exceeding the sums compensated or to reduce the costs which have been calculated in accordance with paragraph (2). It may also request a postponement of the reimbursement of such costs. In considering such a request, assisting Parties shall give due consideration to the needs of the developing countries.
- (4) The provisions of this Convention shall not be interpreted as in any way prejudicing the rights of Parties to recover from third parties the costs of actions to deal with pollution or the threat of pollution under other applicable provisions and rules of national and international law. Special attention shall be paid to the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage or any subsequent amendment to those Conventions.



CONFERENCE SUR LA COOPERATION
INTERNATIONALE EN MATIERE DE
PREPARATION ET D'INTERVENTION
CONTRE LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

OMI

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1990 SUR LA PREPARATION, LA LUTTE ET
LA COOPERATION EN MATIERE DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Texte adopté par la Conférence

LES PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

CONSCIENTES de la nécessité de préserver l'environnement humain en général et l'environnement marin en particulier,

RECONNAISSANT la menace grave que présentent pour le milieu marin les événements de pollution par les hydrocarbures mettant en cause des navires, des unités au large et des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures,

CONSCIENTES de l'importance que revêtent les mesures de précaution et la prévention afin d'éviter avant tout une pollution par les hydrocarbures, et de la nécessité d'appliquer rigoureusement les instruments internationaux existants ayant trait à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers et, en particulier, la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif tel que modifié, et également d'élaborer dans les meilleurs délais des normes plus rigoureuses pour la conception, l'exploitation et l'entretien des navires transportant des hydrocarbures, ainsi que des unités au large,

CONSCIENTES EGALLEMENT qu'en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures des mesures promptes et efficaces sont essentielles pour limiter les dommages qui pourraient résulter d'un tel événement,

SOULIGNANT l'importance d'une préparation efficace pour lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures et le rôle primordial que les industries pétrolière et maritime ont à cet égard,

RECONNAISSANT EN OUTRE l'importance d'une assistance mutuelle et d'une coopération internationale en ce qui concerne notamment l'échange d'informations sur les moyens dont disposent les Etats pour lutter contre des événements de pollution par les hydrocarbures, l'établissement de plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, l'échange de rapports sur des événements importants susceptibles de toucher l'environnement marin ou le littoral et les intérêts connexes des Etats, ainsi que les programmes de recherche-développement portant sur les moyens de combattre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures,

TENANT COMPTE du principe "pollueur-payeur" en tant que principe général du droit international de l'environnement,

TENANT COMPTE EGALLEMENT de l'importance des instruments internationaux sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de la nécessité impérative d'une entrée en vigueur dans les meilleurs délais des Protocoles de 1984 modifiant ces deux conventions,

TENANT COMPTE EN OUTRE de l'importance des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux, y compris les conventions et accords régionaux,

CONSIDERANT les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et notamment de sa partie XII,

CONSCIENTES de la nécessité d'encourager la coopération internationale et de renforcer les moyens existants à l'échelle nationale, régionale et mondiale pour la préparation et la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures,

en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement, et notamment des petits Etats insulaires,

CONSIDERANT que la meilleure façon d'atteindre ces objectifs est de conclure une Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE 1

Dispositions générales

1) Les Parties s'engagent, individuellement ou conjointement, à prendre toutes les mesures appropriées, conformément aux dispositions de la présente Convention et de son annexe, pour se préparer à la lutte et lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures.

2) L'Annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention et toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son annexe.

3) La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1) "Hydrocarbures" désigne le pétrole sous toutes ses formes, y compris le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés.

2) "Événement de pollution par les hydrocarbures" désigne un fait ou un ensemble de faits ayant la même origine, dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin, ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou de plusieurs Etats, et qui requiert une action urgente ou d'autres mesures de lutte immédiates.

3) "Navire" désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants de tout type.

4) "Unité au large" désigne toute installation ou tout ouvrage au large, fixe ou flottant, menant des activités de prospection, d'exploitation ou de production gazière ou pétrolière, ou de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures.

5) "Ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures" désigne les installations qui présentent un risque d'événement de pollution par les hydrocarbures et comprend, entre autres, les ports maritimes, les terminaux pétroliers, les pipelines et autres installations de manutention d'hydrocarbures.

6) "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

7) "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

ARTICLE 3

Plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures

1) a) Chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures selon les prescriptions et conformément aux dispositions adoptées à cette fin par l'Organisation.

b) Un navire tenu d'avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures conformément à l'alinéa a), lorsqu'il se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une Partie, est soumis à une inspection par les agents dûment autorisés de cette Partie, conformément aux pratiques prévues dans les accords internationaux existants ou dans sa législation nationale.

2) Chaque Partie exige que les exploitants d'unités au large relevant de sa juridiction aient des plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'article 6 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.

3) Chaque Partie exige que les autorités ou les exploitants ayant la charge des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures relevant de sa juridiction, pour lesquels elle le juge approprié, aient des plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures ou des arrangements analogues qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'article 6 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.

ARTICLE 4

Procédures de notification en cas de pollution par les hydrocarbures

1) Chaque Partie :

a) exige que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon ainsi que les personnes ayant la charge d'unités au large relevant de sa juridiction signalent sans retard tout événement survenu à bord de leur navire ou de leur unité au large qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures :

- i) dans le cas d'un navire, à l'Etat côtier le plus proche;
- ii) dans le cas d'une unité au large, à l'Etat côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité;

b) exige que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon ainsi que les personnes ayant la charge d'unités au large relevant de sa juridiction signalent sans retard tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures :

- i) dans le cas d'un navire, à l'Etat côtier le plus proche;
- ii) dans le cas d'une unité au large, à l'Etat côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité;

c) exige que les personnes ayant la charge de ports maritimes et d'installations de manutention d'hydrocarbures relevant de sa juridiction signalent sans retard à l'autorité nationale compétente tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures;

d) donne à ses navires ou aéronefs chargés de l'inspection des mers et à ses autres services ou agents compétents des instructions les invitant à signaler sans retard à l'autorité nationale compétente ou, selon le cas, à l'Etat côtier le plus proche, tout événement observé en mer, dans un port maritime ou dans une installation de manutention d'hydrocarbures, qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures;

e) prie les pilotes d'aéronefs civils de signaler sans retard à l'Etat côtier le plus proche tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures.

2) Les rapports visés à l'alinéa 1) a) i) sont faits conformément aux prescriptions élaborées par l'Organisation et sont fondés sur les directives et principes généraux adoptés par l'Organisation. Les rapports visés aux alinéas 1) a) iii), b), c) et d) sont faits conformément aux directives et aux principes généraux adoptés par l'Organisation dans la mesure applicable.

ARTICLE 5

Mesures à prendre à la réception d'un rapport de pollution par les hydrocarbures

1) Lorsqu'une Partie reçoit un rapport visé à l'article 4 ou des informations sur une pollution fournies par d'autres sources :

- a) elle évalue la situation pour déterminer s'il s'agit d'un événement de pollution par les hydrocarbures;
- b) elle évalue la nature, l'importance et les conséquences éventuelles de l'événement de pollution par les hydrocarbures; et
- c) elle avise ensuite sans retard tous les Etats dont les intérêts sont concernés par cet événement de pollution par les hydrocarbures ou sont susceptibles de l'être en leur communiquant en même temps :
 - i) les détails de ses évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à l'événement, et
 - ii) d'autres informations appropriées

jusqu'à la conclusion de l'action entreprise pour faire face à l'événement ou jusqu'à ce que les Etats en question aient décidé d'une action commune.

2) Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, cette Partie devrait fournir à l'Organisation les informations visées aux alinéas 1 b) et c), soit directement, soit par l'intermédiaire de l'organisation ou des arrangements régionaux appropriés.

3) Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, les autres Etats touchés par cet événement sont instamment priés d'informer l'Organisation, soit directement, soit par l'intermédiaire des organisations ou arrangements régionaux appropriés, de leur évaluation de l'importance de la menace pour leurs intérêts et de toute action entreprise ou prévue.

4) Les Parties devraient, dans la mesure du possible, utiliser le système d'établissement de rapports de pollution par les hydrocarbures élaboré par l'Organisation, lorsqu'elles échangent des renseignements et communiquent avec d'autres Etats et avec l'Organisation.

ARTICLE 6

Systèmes nationaux et régionaux de préparation et de lutte

1) Chaque Partie met en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures. Ce système comporte au minimum :

- a) la désignation :
 - i) de l'autorité ou des autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures;
 - ii) du point ou des points de contact opérationnels nationaux chargés de recevoir et de transmettre les rapports de pollution par les hydrocarbures visés à l'article 4; et
 - iii) d'une autorité qui est habilitée à agir au nom de l'Etat pour demander une assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée;
- b) un plan d'urgence national pour la préparation et la lutte qui comporte le schéma des relations entre les divers organismes concernés, qu'ils soient publics ou privés, en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.

2) En outre, chaque Partie, dans la mesure de ses moyens, soit individuellement soit dans le cadre d'une coopération bilatérale ou multilatérale et, le cas échéant, en coopération avec les industries

pétrolière et maritime, les autorités portuaires et les autres entités appropriées, met en place :

- a) une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disposée préalablement et appropriée au risque encouru et des programmes relatifs à l'emploi de ce matériel;
 - b) un programme d'exercices à l'intention des organisations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de formation du personnel concerné;
 - c) des plans détaillés et des moyens de communications pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures. Ces moyens devraient être disponibles en permanence; et
 - d) un mécanisme ou un arrangement pour coordonner les opérations de lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures, qui puisse, le cas échéant, mobiliser les ressources nécessaires.
- 3) Chaque Partie veille à ce que des informations à jour soient communiquées à l'Organisation, soit directement, soit par l'intermédiaire de l'organisation ou des arrangements régionaux appropriés, en ce qui concerne :

- a) l'emplacement, les données relatives aux télécommunications et, s'il y a lieu, les zones de responsabilité des autorités et services mentionnés à l'alinéa 1 a);
- b) les renseignements sur le matériel de lutte contre la pollution et les services d'experts dans les domaines concernant la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et l'assistance maritime qui pourraient être fournis sur demande à d'autres Etats; et
- c) son plan d'urgence national.

ARTICLE 7

Coopération internationale en matière de lutte contre la pollution

- 1) Les Parties conviennent de coopérer, en fonction de leurs moyens et de la disponibilité de ressources appropriées, en vue de fournir des services de conseils, un appui technique et du matériel pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures, lorsque la gravité de l'événement le justifie, à la demande de toute Partie touchée par cet événement ou susceptible de l'être. Le financement des frais afférents à cette assistance se fait sur la base des dispositions énoncées à l'Annexe de la présente Convention.
- 2) Une Partie qui a demandé une assistance peut solliciter de l'Organisation une aide pour identifier des sources de financement provisoire des frais mentionnés au paragraphe 1).
- 3) Conformément aux accords internationaux applicables, chaque Partie prend les mesures juridiques ou administratives nécessaires pour faciliter :

- a) l'arrivée et l'utilisation sur son territoire ainsi que le départ des navires, des aéronefs et autres moyens de transport participant à la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures ou transportant le personnel, les cargaisons, les produits et le matériel nécessaires pour faire face à un tel événement; et
- b) l'acheminement rapide du personnel, des cargaisons, des produits et du matériel visés à l'alinéa a) à destination, à l'intérieur et en provenance de son territoire.

ARTICLE 8

Recherche-développement

- 1) Les Parties conviennent de coopérer directement ou, le cas échéant, par l'intermédiaire de l'Organisation ou des organisations ou arrangements régionaux appropriés pour promouvoir l'échange des résultats des programmes de recherche-développement visant à améliorer les techniques existantes de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, y compris les technologies et les techniques de surveillance, d'endiguement, de

récupération, de dispersion et de nettoyage et les autres moyens permettant de limiter ou d'atténuer les effets d'une pollution par les hydrocarbures, ainsi que les techniques de réhabilitation.

2) A cette fin, les Parties s'engagent à instaurer directement ou, le cas échéant, par l'intermédiaire de l'Organisation ou des organisations ou arrangements régionaux appropriés les liens nécessaires entre les instituts de recherche des Parties.

3) Les Parties conviennent de coopérer directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation ou des organisations ou arrangements régionaux appropriés pour promouvoir, le cas échéant, la tenue, à intervalles réguliers, de colloques internationaux sur des questions pertinentes, y compris les progrès de la technologie et du matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

4) Les Parties conviennent d'encourager par l'intermédiaire de l'Organisation ou d'autres organisations internationales compétentes l'élaboration de normes permettant d'assurer la compatibilité des techniques et du matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

ARTICLE 9

Coopération technique

1) Les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, à fournir un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour :

- a) former du personnel;
- b) assurer la disponibilité de la technologie, du matériel et des installations appropriés;
- c) faciliter d'autres mesures et arrangements visant à se préparer et à lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures; et
- d) mettre en train des programmes communs de recherche-développement.

2) Les Parties s'engagent à coopérer activement, sous réserve de leurs législation, réglementation et politique nationales, pour le transfert de la technologie en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

ARTICLE 10

Promotion de la coopération bilatérale et multilatérale en matière de préparation et de lutte

Les Parties s'efforcent de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Une copie de ces accords est communiquée à l'Organisation qui devrait les mettre à la disposition des Parties qui en font la demande.

ARTICLE 11

Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

Aucune des dispositions de la présente Convention ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits ou aux obligations de toute Partie en vertu d'autres conventions ou accords internationaux.

ARTICLE 12

Arrangements institutionnels

1) Les Parties chargent l'Organisation, sous réserve de son accord et de la disponibilité de ressources suffisantes pour maintenir ces activités, d'assurer les fonctions et les activités ci-après :

- a) services d'information :

- i) recevoir, collationner et diffuser sur demande les informations fournies par les Parties (voir par exemple les articles 5 2) et

- 3), 6 3) et 10) et les renseignements pertinents fournis par d'autres sources; et
- ii) fournir une assistance pour aider à identifier les sources de financement provisoire des frais (voir par exemple l'article 7 2));
- b) enseignement et formation :
- i) promouvoir la formation en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (voir par exemple l'article 9); et
 - ii) encourager la tenue de colloques internationaux (voir par exemple l'article 8 3));
- c) services techniques :
- i) faciliter la coopération en matière de recherche-développement (voir par exemple les articles 8 1), 2) et 4) et 9 1) d));
 - ii) fournir des conseils aux Etats mettant en place une capacité nationale ou régionale de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures; et
 - iii) analyser les informations fournies par les Parties (voir par exemple les articles 5 2) et 3), 6 3) et 8 1)) et les informations pertinentes fournies par d'autres sources et fournir des conseils ou des informations aux Etats;
- d) assistance technique :
- i) faciliter la prestation d'une assistance technique aux Etats mettant en place une capacité nationale ou régionale de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures; et
 - ii) faciliter la prestation d'une assistance technique et de conseils, sur demande, aux Etats confrontés à un événement grave de pollution par les hydrocarbures.

2 En exécutant les activités mentionnées dans le présent article, l'Organisation s'efforce de renforcer la capacité des Etats, séparément ou au moyen d'arrangements régionaux, en matière de préparation et de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures, en tirant parti de l'expérience des Etats, des accords régionaux et des arrangements du secteur industriel et en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement.

3 Les dispositions du présent article sont mises en oeuvre conformément à un programme mis au point et constamment revu par l'Organisation.

ARTICLE 13

Evaluation de la Convention

Les Parties évaluent au sein de l'Organisation l'efficacité de la Convention en fonction de ses objectifs, en particulier eu égard aux principes régissant la coopération et l'assistance.

ARTICLE 14

Amendements

- 1) La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.
- 2) Amendement après examen par l'Organisation :
 - a) Tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen.
 - b) Tout amendement proposé et diffusé selon la procédure ci-dessus est

soumis pour examen au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.

- c) Les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la protection du milieu marin.
- d) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention présentes et votantes.
- e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d), les amendements sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties à la Convention pour acceptation.
- f)
 - i) Un amendement à un article ou à l'Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il est accepté par les deux tiers des Parties.
 - ii) Un amendement à un appendice est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par le Comité de la protection du milieu marin lors de son adoption mais qui n'est pas inférieur à dix mois, à moins que pendant cette période, une objection n'ait été communiquée au Secrétaire général par un tiers au moins des Parties.
- g)
 - i) Un amendement à un article ou à l'Annexe de la Convention qui est accepté conformément à l'alinéa f) i) entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté à l'égard des Parties qui ont notifié au Secrétaire général qu'elles l'acceptent.
 - ii) Un amendement à un appendice qui est accepté conformément à l'alinéa f) ii) entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté à l'égard de toutes les Parties à l'exception de celles qui, avant cette date, ont communiqué une objection. Une Partie peut à tout moment retirer une objection communiquée antérieurement en soumettant une notification écrite à cet effet au Secrétaire général.

3) Amendement par une conférence :

- a) A la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, le Secrétaire général convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner des amendements à la Convention.
- b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
- c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures prévues aux alinéas 2) f) et g).

4) L'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement consistant à ajouter une annexe ou un appendice sont soumises aux procédures applicables à un amendement à l'Annexe.

5) Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à un article ou à l'Annexe en vertu de l'alinéa 2) f) i) ou un amendement consistant à ajouter un appendice ou une annexe en vertu du paragraphe 4), ou qui a communiqué une objection, à un amendement à un appendice en vertu de l'alinéa 2) f) ii), est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement, et ce jusqu'à la soumission d'une notification d'acceptation en vertu de l'alinéa 2) f) i) ou de retrait de l'objection en vertu de l'alinéa 2) g) ii).

6) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur.

7) Toute déclaration d'acceptation, d'objection ou de retrait d'une objection relative à un amendement en vertu du présent article est notifiée par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe les Parties de cette notification et de sa date de réception.

8) Un appendice à la Convention contient uniquement des dispositions de caractère technique.

ARTICLE 15

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La présente Convention est ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 30 novembre 1990 au 29 novembre 1991 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

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

2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

ARTICLE 16

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats ont, soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article 15.

2) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

3) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après son entrée en vigueur, la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté conformément à l'article 14 s'applique à la Convention dans sa forme modifiée.

ARTICLE 17

Dénonciation

1) La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur pour cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de tout délai plus long indiqué dans la notification.

ARTICLE 18

Dépositaire

- 1) La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
- 2) Le Secrétaire général :

- a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention; et
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention aux gouvernements de tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.
- 3) Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 19

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT A Londres ce trente novembre mil neuf cent quatre-vingt-dix.

ANNEXE

Remboursement des frais d'assistance

- 1) a) A moins qu'un accord relatif aux dispositions financières régissant les mesures prises par des Parties pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures n'ait été conclu sur une base bilatérale ou multilatérale avant l'événement de pollution par les hydrocarbures, chaque Partie assume les coûts des mesures qu'elle a prises pour faire face à une pollution conformément aux dispositions de l'alinéa i) ou de l'alinéa ii) ci-après.
 - i) Si des mesures sont prises par une Partie sur la requête expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante le coût de ces mesures. La Partie requérante peut annuler sa requête à tout moment, mais dans ce cas elle assume les frais déjà encourus ou engagés par la Partie assistante.
 - ii) Si des mesures sont prises par une Partie de sa propre initiative, cette Partie assume le coût de ces mesures.
 - b) Les principes énoncés à l'alinéa a) s'appliquent sauf si les Parties intéressées en décident autrement dans chaque cas individuel.
- 2) A moins qu'il en ait été décidé autrement, les coûts des mesures prises par une Partie sur la requête d'une autre Partie sont calculés de manière équitable conformément au droit et à la pratique en vigueur dans le pays de la Partie assistante en matière de remboursement de ces coûts.
- 3) La Partie requérant une assistance et la Partie assistante coopèrent, en tant que de besoin, pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation. Elles tiennent dûment compte pour ce faire des régimes juridiques existants. Lorsque l'action ainsi menée ne permet pas une indemnisation totale des dépenses encourues dans l'opération d'assistance, la Partie requérant l'assistance peut demander à la Partie assistante de renoncer au remboursement des frais qui dépassent les sommes indemnisées ou de réduire les coûts qui ont été calculés conformément aux dispositions du paragraphe 2). Elle peut également demander à surseoir au remboursement de ces frais. Lorsqu'elles

examinent une telle demande, les Parties assistantes tiennent dûment compte des besoins des pays en développement.

4) Les dispositions de la présente Convention ne doivent pas être interprétées comme portant atteinte de quelque manière que ce soit aux droits des Parties de recouvrer auprès de tiers le coût des mesures prises pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution en vertu d'autres dispositions et règles applicables du droit national et international. Une attention particulière doit être accordée à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou à tout amendement apporté ultérieurement à ces conventions.

Next Meetings

The Executive Council

The next meetings of the Executive Council will be held on Thursday 11 April 1991 at 19:00 at the Hotel AMIGO in Brussels and on Saturday 13 April 1991 at 9:00 at the same place.

The Assembly

The 1991 regular meeting of the Assembly will be held on Friday 12 April 1991. The venue will be the Hotel AMIGO next to the Brussels Grand Place.

Arrangements have been made with the NOVOTEL off Grand Place, Brussels for a block reservation of rooms for delegates at a reduced price, the NOVOTEL being located 300m. away from Hotel AMIGO. Hence, when the delegates effect their bookings with the NOVOTEL off Grand Place, Marché aux Herbes 120-B.1000 Brussels, (Tel:32-2.514.33.33.-Tlx:20.377-fax(32)2-511.77.23), they should mention that they are attending the C.M.I. meeting.

Prochaines Réunions

Le Conseil Exécutif

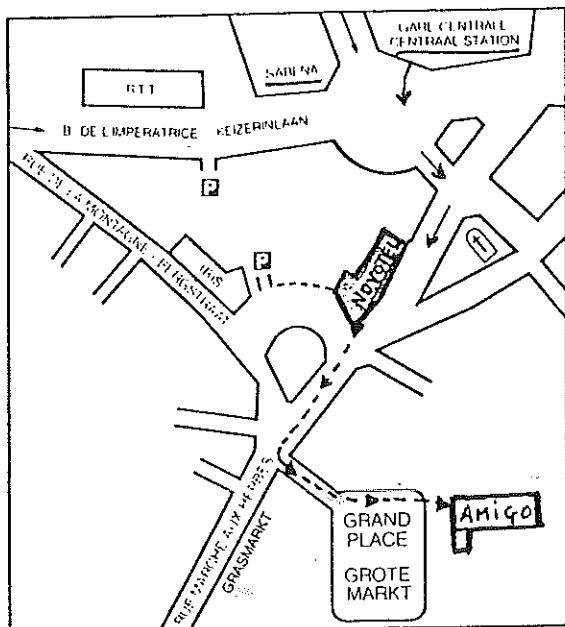
Les prochaines réunions du Conseil Exécutif se tiendront le jeudi 11 avril 1991 à 19:00 à l'Hôtel AMIGO à Bruxelles et le samedi 13 avril 1991 à 9:00 au même endroit.

L'Assemblée

La réunion statutaire 1991 de l'Assemblée aura lieu le vendredi 12 avril 1991 à l'Hôtel AMIGO près de la Grand Place, à Bruxelles.

Un arrangement a été pris avec le NOVOTEL off Grand Place, situé à 300m. de l'Hôtel AMIGO pour la réservation d'un certain nombre de chambres à prix réduit.

Il convient, dès lors, que lorsqu'ils effectuent leurs réservations au NOVOTEL off Grand Place, Marché aux Herbes 120-B-1000 Bruxelles (Tél:32-2.514.33.33.-Tlx:20.377 - Fax:32-2.511.77.23), les délégués signalent qu'ils assisteront à l'Assemblée du C.M.I.



CMI NEWS LETTER

Vigilandum est sempèr; multae insidiae sunt bonis.

Spring 1991 (June 1991) – COMITE MARITIME INTERNATIONAL – Printemps 1991 (Juin 1991)

QUARTERLY

Afgiftekantoor: 2000 Antwerpen 1

BULLETIN TRIMESTRIEL

CMI Assembly 12th April 1991

Assemblée du CMI 12 avril 1991

Attending – Présents

OFFICERS – MEMBRES DU BUREAU

President Président	:	Francesco Berlingieri
Vice-Presidents Vice-Présidents	:	William BIRCH REYNARDSON Nicholas J.HEALY Anatoly KOLODKIN J.Niall McGOVERN Allan PHILIP Jan C.SCHULTSZ

Secretary General Executive: Jan RAMBERG
Secrétaire Général Exécutif:

Secretary General Administrative
and Treasurer
Secrétaire Général Administratif
et Trésorier : Henri VOET

MEMBERS OF THE EXECUTIVE COUNCIL – MEMBRES DU CONSEIL EXECUTIF

José Luis GONI
William TETLEY
Lionel TRICOT
Norbert TROTZ
Frank L.WISWALL Jr.

ADMINISTRATIVE OFFICER – CONSEILLER ADMINISTRATIF

Miss H.Schrynenmakers
Mrs.A.Philippart
G.E.Bouton
Jan De Wacker
Henri Voet Jr.

DELEGATES – DELEGUES

AUSTRALIA & NEW ZEALAND	:	Ron Salter
BELGIQUE	:	Etienne Gutt Roger Roland Lionel Tricot Henri Voet Geoffrey Fletcher
CANADA	:	Prof. Edgard Gold Prof. William Tetley

CHILE	:	Prof. Eugenio Cornejo F.
DANMARK	:	Allan Philip Jan Erlund Knud Pontoppidan
DEUTSCHLAND	:	Dr. Hans-Heinrich NÖLL Prof. Dr. Norbert Trotz
ESPAÑA	:	José María Alcantara José Luis Goñi
FRANCE	:	Philippe Boisson Pierre Latron Jean S. Rohart
GREECE	:	Dr. Anthony M. Antapassis Paul Avrameas
ICELAND	:	Magnus Kjartan Hannesson
IRELAND	:	Miss Mary Spollen Niall McGovern
ITALIE	:	Francesco Berlingieri Giorgio Berlingieri
JAPAN	:	Hisashi Tanikawa Noboru Kobayashi
JUGOSLAVIJA	:	Velimir Filipovic Mrs. Polić-Curčić
MAROC	:	F. Azzabi
NETHERLANDS	:	Jan C. Schultsz
NORWAY	:	Karl Gombrii
SUISSE	:	Dr. Th. Burckhardt Stephan Cueni
SVERIGE	:	Lars Boman Prof. Jan Ramberg
UNITED KINGDOM	:	William Birch Reynardson Patrick J.S. Griggs Lloyd Watkins
UNITED STATES of AMERICA	:	Nicholas J. Healy Kenneth H. Volk Frank L. Wiswall Jr. George Healy III Richard W. Palmer
U.S.S.R.	:	Anatoly Kolodkin

1. Opening of the Assembly Meeting

The President opened the Assembly Meeting remembering the following members of the CMI who had passed away since the last meeting:

Canada	:	Mr. Jean Brisset.
France	:	Mr. Jacques Villeneau Mr. Michel de Juglart Mr. Jacques Potier.
Japan	:	Mr. Tadayasu Kodama.
U.S.A.	:	Mr. John C. McHose.
Netherlands	:	Mr. Baron Van der Feltz.
Italy	:	Mr. Mario Scerni.

1. Ouverture de l'Assemblée

Le Président ouvre l'Assemblée en rappelant les membres du CMI décédés depuis la dernière Assemblée:

Canada:	M. Jean Brisset
Etats-Unis:	M. John C. McHose
France:	M. Michel de Juglart M. Jacques Potier M. Jacques Villeneau
Italie:	M. Mario Scerni
Japon:	M. Tadayusa Kodama
Pays-Bas:	Baron van der Feltz

Upon the proposal of Mr. Tricot, the CMI expressed its deep concern over the recent casualty which struck Italy as a result of the fire on board the Ferry Boat "MOBY PRINCE".

2. New Member Associations

The Assembly admitted with acclamation the Korea Maritime Law Association (Pyongyang) as a Member of the CMI.

The Assembly further considered the application for membership by the Turkish Maritime Law Association (Istanbul) and delegated to the Executive Council to admit that Association as a new Member of the CMI as soon as it had been officially established.

Mr. Alcantara informed that the Maritime Law Association of Nicaragua would apply for membership of the CMI within soon and he further interrogated as to the present position of the Maritime Law Association of Ecuador.

The Assembly approved with acclamation temporary membership for Mr. Thomas A. Mensah (Ghana) and Mr. David Tonna (Malta).

3. New Titulary Members

The following were approved as Titulary Members of the CMI with acclamation:

BELGIQUE

FRANCE

IRELAND

NETHERLANDS

U.S.A.

Sur proposition de Mtre. Lionel Tricot, le CMI exprime son profond regret à l'occasion de la récente catastrophe frappant l'Italie à la suite de l'incendie à bord du Ferry-Boat "Moby Prince".

2. Nouvelles Associations

L'Assemblée admet par acclamation l'Association Coréenne de Droit Maritime (Pyongyang) comme Membre du CMI.

L'Assemblée examine la demande d'affiliation de l'Association Turque de Droit Maritime (Istanbul) et autorise le Conseil Exécutif d'admettre cette Association comme nouveau membre du CMI aussitôt qu'elle aura été officiellement constituée.

M. Alcantara annonce que l'Association de Droit Maritime du Nicaragua introduira prochainement une demande d'affiliation comme Membre du CMI et il s'interroge sur la situation actuelle à l'égard de l'Association de Droit Maritime de l'Equateur.

L'Assemblée admet par acclamation M. Thomas A. Mensah (Ghana) et M. David Tonna (Malta) en qualité de membres temporaires du CMI.

3. Nouveaux Membres Titulaires

Sont admis par acclamation en qualité de Membres Titulaires du CMI:

M. Marc Huybrechts

Mme Martine Rémond-Gouilloud
M. Philippe Boisson
M. Emmanuel Fontaine
Professeur Antoine Vialard

Miss Mary Spollen
Mr. Sean Kelleher

Mr. J.J.H. Gerritzen
Mr. G.J. van der Ziel

Mr. Manfred W. Leckszas

4. Expenditure and Revenues of the CMI

The Executive Council has set up a Working Group under the chairmanship of Mr. William Birch Reynardson for considering the revenues and the expenditure of the CMI as well as other related financial matters. The essential aspects of the work, the working methods and the structure of the CMI should also be taken into account. A meeting of the members of this Working Group is contemplated in next August.

Le Conseil Exécutif a créé un groupe de travail sous la présidence de M. William Birch Reynardson pour examiner les dépenses et les recettes du CMI ainsi que d'autres problèmes d'ordre financier. Les aspects essentiels des tâches des méthodes de travail et de la structure du CMI devront également être pris en considération.

Il est envisagé que les membres de ce groupe de travail se réuniront dans le courant du mois d'août prochain.

5. Report of the Treasurer

The Treasurer commented on the balance sheet as of 31st December 1990, on the

5. Rapport du Trésorier

Le Trésorier fait le commentaire du bilan arrêté au 31 décembre 1990, du

Statement of the receipts and expenses over the year 1990 and on the other documents which were attached to his circular letter of 30th January 1991. The Assembly granted with thanks release to the Treasurer.

6. Budget and Contributions

The Treasurer explained that, in January, he had refrained from submitting a draft of a budget for the year 1991 because in that budget the suggestions and recommendations of the Working Group mentioned under item 4 above had, obviously, to be taken into account and that, at that time, no written report of that Working Group was available. Such report being still missing and, subject to other suggestions that might have been forthcoming from the floor, he could only make proposals of a temporary character.

He reminded the delegates of the agreement that had been entered into during the Hamburg International Conference of the C.M.I. in 1974 between the Members and the then Treasurer, the late Mr. André G. Vaes. Apart from an increase of 10% of the rates of contributions in 1983, the latter had remained without variation despite the circumstance that the index of the consumption prices in Belgium had risen up to 228% between 1974 and 1991. He also mentioned that between 1983 and 1991 the rise in the prices in Belgium had been in the region of 30%.

In the circumstances, he proposed that, at least as far as the current year was concerned, the contributions of the Member Associations would be increased by 30%. This proposal was accepted by a large majority.

The Assembly also decided, upon a proposal of Mr. Tetley, to raise the yearly contribution of the Titulary Members from BEF:1.000.- to BEF:1.500.-.

7. CMI Charitable Trust

Mr. Birch Reynardson reported on the present status of the CMI Charitable Trust. The present capital of the Trust amounted to £200.000 (the target is £500.000). The annual income of the Trust approximated £18.000. The Member Associations were reminded that it was of vital importance to the Trust that the fund-raising continued.

8. Co-operation with Intergovernmental and non-Governmental Organizations

IMO: The CMI had been advised that IMO had decided to initiate deliberations on the subject of off-shore mobile craft (the 1977 Rio Draft). Mr. Frode Ringdal (Oslo) had been elected as chairman of a Working Group to consider the need for an updating of the Draft. Mr. Ringdal's preliminary report of 1991-04-04 had

compte des recettes et des dépenses pour l'année 1990 et des autres documents qui étaient joints à sa lettre circulaire du 29 janvier 1991. L'Assemblée donne décharge au Trésorier et lui exprime ses remerciements.

6. Budget et Cotisations

Le Trésorier explique pourquoi il s'est abstenu de soumettre dès le mois de janvier un projet de budget pour l'année 1991, car ce budget devait évidemment tenir compte des suggestions et recommandations du groupe de travail mentionné au paragraphe 4 ci-dessus et qu'aucun rapport écrit du groupe de travail n'était disponible à ce moment-là. Ce rapport n'étant toujours pas parvenu et en tenant compte d'autres suggestions en provenance de la salle, il ne pouvait que faire des propositions de nature temporaire.

Il rappelle aux délégués l'accord qui avait été conclu pendant la Conférence Internationale du CMI à Hambourg en 1974 entre les Membres et le Trésorier de l'époque, feu Mtre André G. Vaes. En dehors d'une majoration de 10 % des taux de contributions en 1983, cet accord est resté sans modification, nonobstant le fait que l'index des prix à la consommation en Belgique a augmenté de 228 % entre 1974 et 1991. Il signale qu'entre 1983 et 1991 l'augmentation des prix en Belgique s'élève à environ 30 %.

Dans ces conditions, il propose qu'au moins pour l'exercice en cours, les contributions des Associations Membres soient majorées de 30 %. Cette proposition a été adoptée avec une large majorité.

Faisant suite à une proposition de M. Tetley, l'Assemblée a également décidé de porter de BEF. 1.000 à BEF. 1.500 la contribution annuelle des Membres Titulaires.

7. CMI Charitable Trust

M. Birch Reynardson fait rapport sur l'état actuel du CMI Charitable Trust. Le capital actuel du Trust s'élève à GBP.200.000 (le but à atteindre étant GBP.500.000). Les rentrées actuelles du Trust sont approximativement GBP.18.000. Il est rappelé aux Associations Membres qu'il est d'une importance vitale pour le Trust que les contributions se poursuivent.

8. Coopération avec les Organisations Gouvernementales et Non-Gouvernementales

OMI: Le CMI a été informé que l'OMI a décidé d'entamer des délibérations au sujet des engins mobiles "off-shore" (Projet de Rio 1977). M. Frode Ringdal (Oslo) a été élu Président d'un groupe de travail pour examiner la nécessité d'une remise à jour du Projet. Le rapport préliminaire de M. Ringdal du

been included in the documentation for the Assembly Meeting.

Professor Edgar Gold (Canada) reported from his attendance as CMI observer on the occasion of the preparation of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990.

UNCTAD: Subsequent to the amendments of Art. VI of the 1974 York/Antwerp Rules adopted at the 1990 CMI Paris Conference the desirability to further revise the Rules had been considered in a Working Group under the chairmanship of Mr. David Taylor (London). A report from the Working Group is expected by mid-June, 1991. Contact had been established with Mrs. Faghfouri of UNCTAD's Shipping Legislation Division.

Professor Ramberg reported on the joint UNCTAD/ICC Draft Rules for Multimodal Transport Documents which would come up for a possible final decision in a meeting of the ICC Sea Transport Commission on April 30, 1991.

ESCAP: Professor Berlingieri informed that the revision of the ESCAP Guidelines for Maritime Legislation (third edition) is now in progress with the assistance of the CMI. A meeting will take place in Bangkok in October 1991.

BIMCO, FONASBA, INTERCARGO: The charter-party lay-time definitions which were adopted by the CMI during the 1977 Rio Conference had been discussed with Mr. Summerskill (London) representing the CMI at a meeting on 15 March 1991. The possibility to widen the subject to include other voyage charterparty terms than lay-time definitions had also been considered as well as the possibility to extend the work to encompass time charterparty terms. A further meeting will take place in London on June 4 1991.

UNCITRAL: Professor Ramberg reported from the pending Diplomatic Conference on the Liability of Operators of Transport Terminals where he had participated as an observer for the CMI. His report was supplemented by Mr. Velimir Filipovic who will be present during the continuation of the Diplomatic Conference as a representative of Yugoslavia.

9. Studies in progress

Shipbuilding Contracts

A second edition of the book on Shipbuilding Contracts was now being prepared by Mr. Malcolm Clarke. Comments had already been received from the Maritime Law Association of Korea (Seoul) and were soon expected i.a. from Denmark, France, Japan, Norway and Sweden.

4.04.1991 fait partie de la documentation préparatoire à l'Assemblée.

Le professeur Edgar Gold (Canada) a fait rapport sur sa participation en qualité d'observateur du CMI aux réunions préparatoires à la Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

CNUCED: A la suite des amendements à l'Art. VI des Règles de York et d'Anvers de 1974 adoptés à la Conférence du CMI de 1990 à Paris un groupe de travail sous la présidence de M. David Taylor (Londres) a examiné s'il est souhaitable de procéder à la révision des Règles. Un rapport de ce groupe de travail est attendu pour la mi-juin 1991. Un contact a été établi avec Melle Faghfouri de la Division Droit Maritime de la CNUCED.

Le professeur Ramberg fait rapport sur le projet conjoint CNUCED/CCI de règles pour les documents relatifs aux transports multimodaux. Une décision définitive pourrait intervenir au cours d'une réunion de la commission du transport maritime le 30 avril 1991.

ESCAP: Le professeur Berlingieri signale que la révision des Lignes de Conduite ESCAP pour le Droit Maritime (3ème édition) est en cours avec l'assistance du CMI. Une réunion se tiendra à Bangkok en octobre 1991.

BIMCO, FONASBA, INTERCARGO: Les définitions relatives aux staries en matière de chartes-parties qui ont été adoptées par le CMI durant la Conférence de Rio ont été discutées à une réunion le 15 mars 1991; M. Summerskill (Londres) représentait le CMI. La possibilité d'étendre le sujet afin d'y inclure des termes pour des chartes-parties au voyage autres que les définitions des staries a été également examinée de même que celle d'étendre le travail pour y inclure des conditions d'affrètement à temps. Une réunion ultérieure aura lieu à Londres le 4 juin 1991.

CNUDCI: Le professeur Ramberg fait rapport sur la Conférence Diplomatique en cours sur la Responsabilité des exploitants de terminaux de transport à laquelle il a participé en qualité d'observateur pour le CMI. Son rapport fut complété par M. Velimir Filipovic qui sera présent lors de la poursuite de la Conférence Diplomatique en qualité de représentant de la Yougoslavie.

9. Travaux en Cours

Contrats de construction de navires

Une seconde édition du livre sur les contrats de construction navale est actuellement préparée par M. Malcolm Clarke. Des commentaires ont déjà été reçus de l'Association Coréenne de Droit Maritime (Seoul) et d'autres sont attendus notamment du Danemark, de la France, du Japon, de la Norvège et de la Suède.

Digest of Maritime Jurisprudence

Professor Berlingieri reported that the work with the Digest would have to be discontinued unless further contributions would be received from more Maritime Law Associations. If so, he would be prepared to edit a second Digest.

Dangerous Goods carried by Sea

Professor Gold interrogated why the CMI had not so far been actively involved in the preparation of a convention on the subject of Dangerous Goods carried by Sea. Professor Trotz and Professor Ramberg informed that such policy considerations were required as would make it prudent for the CMI to await further developments.

Other subjects

Mr. Alcantara mentioned as possible subjects for the next Conference in Sydney charterparties generally and maritime arbitration. The Assembly decided to delegate the choice of subjects for the Conference to the Executive Council.

10. Genoa Seminars

Professor Berlingieri informed that the first Seminar will take place June 21st, 1992. This Seminar was organized by the University of Genoa in co-operation with UNIDROIT and CMI and concerned current issues in maritime transportation. UNIDROIT would have the responsibility for organizing a part of the Seminar dealing with the convention on the Liability of Operators of Transport Terminals as well as the subject of the Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Waterways, while the CMI would deal with the subject of charterparties. As possible subjects on charterparty matters were mentioned Freedom of Contract in Maritime Trade, Liability as Carrier under Time Charterparties, Liability for Loss of or Damage to Cargo, Paramount Clauses in Charterparties and Jurisdiction and Choice of Law Clauses in Charterparties. Further, CMI would organize a Seminar in September dealing with the liability for marine pollution following the guidelines elaborated by Professor Trotz. The theme of the Seminar might be broad enough to include the subject of the Carriage of Dangerous Goods at Sea and would focus on the identification of the liable party or parties, the damages to be compensated and the parties entitled to compensation. In connection with the Seminar a mini-conference would take place with the objective to establish a CMI opinion on the important issues involved. The Seminar would start on 21 September and would thereafter be followed by the mini-conference. Provisionally, two days have been planned for the Seminar and equally two days for the mini-conference with an intermission of

Recueil de Jurisprudence Maritime

Le professeur Berlingieri signale que l'élaboration du Recueil devra être interrompue à moins que de nouvelles contributions ne soient reçues de plus d'Associations de Droit Maritime. Dans ce cas, il se déclare disposé à éditer un second Recueil.

Transport par mer de marchandises dangereuses

Le professeur Gold se demande pourquoi le CMI ne s'est pas jusqu'à présent impliqué dans la préparation d'une Convention ayant pour objet le transport par mer des marchandises dangereuses. Les professeurs Trotz et Ramberg signalent que des considérations de politique sont requises qui soient de nature à rendre prudent pour le CMI d'attendre des développements ultérieurs.

Autres sujets

M. Alcantara mentionne comme sujets possibles pour la prochaine Conférence de Sydney les chartes-parties en général et l'arbitrage maritime. L'Assemblée décide de charger le Conseil Exécutif du choix des sujets de la Conférence.

10. Séminaires de Gênes

Le professeur Berlingieri signale que le premier séminaire aura lieu le 21 juin 1992. Le séminaire est organisé par l'Université de Gênes en collaboration avec UNIDROIT et avec le CMI et concerne des sujets courants en matière de transport maritime. UNIDROIT aura la responsabilité de l'organisation de la partie du séminaire qui concerne la convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport ainsi que le sujet relatif au transport des marchandises dangereuses par la route, le rail et les voies d'eau intérieures, tandis que le CMI s'occupera des chartes-parties. Comme sujets possibles en matière de chartes-parties ont été mentionnés: la liberté de contrat dans le commerce maritime, la responsabilité du transporteur en cas d'affrètement à temps, la responsabilité pour perte ou dommage à la cargaison, la Clause "Paramount" et celles de compétence et de choix de la loi dans les chartes-parties. D'autre part le CMI organisera un séminaire en septembre 1992 traitant de la responsabilité en matière de pollution maritime suivant le plan élaboré par le professeur Trotz. Le thème du séminaire devra être suffisamment large que pour y inclure la question du transport par mer des marchandises dangereuses et être centré sur l'identification de la ou des parties responsables, des dommages à indemniser et des parties ayant droit à indemnisation. En liaison avec le séminaire une mini-conférence aurait lieu ayant pour but de dégager une opinion CMI sur les importantes questions en cause. Le séminaire commencerait le 21 septembre et serait

one day. A questionnaire will be prepared by Professor Trotz in order to get the views of the Maritime Law Associations, whereupon a Working Group, under the chairmanship of Professor Trotz, will draft a report which will subsequently be submitted to an International Subcommittee under his chairmanship. The task of the International Subcommittee would be to prepare the matter for the Conference. Mr.Lloyd Watkins further explained the reasons for the initiative of the British Maritime Law Association to suggest a mini-conference on this important subject. The adoption of the US Oil Pollution Act of 1990 required a broad international debate and the matter was of such essence that it could not rest until the next ordinary CMI Conference.

11. Further Seminars in 1992

Mr.Alcantara informed that there would be a Seminar in Sevilla starting 10th June 1992 and lasting about 8 days and concerning "Maritime Liability and Limitation".

Mr.Kolodkin mentioned that there would be a Seminar in Moscow during the fourth week of May 1992 and that representatives from the CMI Maritime Law Associations would be invited to take part. The Seminar would deal with Safety of Navigation, Régime of Vessels, Civil Jurisdiction and similar matters.

12. XXXVth International Conference of the CMI

Mr.Ron Salter of the Australian Maritime Law Association invited the CMI to hold the Conference in Sydney (Sheraton Hotel) 2-7 October 1994 which was accepted by the Assembly with acclamation.

13. EEC Directives related to Maritime Law Questions

It had appeared that EEC Directives may concern matters which were included in maritime law conventions (e.g. the Proposal for a Council Directive on Liability of Suppliers of Services). Professor Berlingieri informed that he had taken up this matter with the EEC Commission and had been informed that matters dealt with in the maritime law conventions would be excluded from the Directives. In order to avoid similar Directives including maritime law matters Mr.Birch Reynardson suggested that a Standing Committee should be set up with the task to follow such developments in EEC which might involve maritime law questions. The Assembly decided to refer this matter to the Executive Council.

suivi de la mini-conférence. A titre provisoire il a été prévu deux jours pour le séminaire, une journée intermédiaire et deux jours pour la mini-conférence. Un questionnaire sera préparé par le professeur Trotz afin de connaître les points de vue des Associations de Droit Maritime, à la suite de quoi sera constitué sous la présidence du Dr.Trotz un groupe de travail qui rédigera un rapport à soumettre ensuite à une commission internationale placée également sous sa présidence. La tâche de la commission internationale consistera à préparer le sujet pour la conférence. M.Lloyd Watkins expliqua les raisons de l'initiative de l'Association Britannique de Droit Maritime de suggérer une mini-conférence sur cet important sujet. L'adoption du US Oil Pollution Act 1990 implique un large débat international et cette question est à ce point essentielle qu'elle ne peut pas attendre la prochaine Conférence habituelle du CMI.

11. Autres séminaires en 1992

M. Alcantara signale qu'un séminaire aura lieu à Sevilla le 10 juin 1992; il durera environ 8 jours et portera sur "Responsabilité Maritime et Limitation".

M.Kolodkin mentionne qu'il y aura un séminaire à Moscou durant la quatrième semaine de mai 1992 et que des représentants des Associations Membres du CMI seront invités à y participer. Le séminaire traitera de la sécurité de la navigation, du régime des navires, de la législation civile et de matières similaires.

12. XXXVème Conférence Internationale du CMI

M.Ron Salter de l'Association Australienne de Droit Maritime a invité le CMI à tenir sa Conférence à Sydney (Sheraton Hotel) du 2 au 7 octobre 1994 ce qui a été accepté par l'Assemblée par acclamation.

13. Directives de la CEE relatives à des Questions de Droit Maritime

Il est apparu que des Directives de la CEE peuvent concerner des matières qui sont traitées dans des conventions de droit maritime (p.ex. la proposition de Directive du Conseil sur la Responsabilité du Prestataire de Services). Le professeur Berlingieri signale qu'il a soulevé cette question avec la Commission de la CEE et a été informé que les matières traitées par les conventions de droit maritime seront exclues des Directives. Afin d'éviter des Directives du même genre contenant des dispositions de droit maritime, M.Birch Reynardson suggère qu'un comité permanent soit constitué, qui aurait pour tâche de suivre toutes activités au sein de la CEE qui pourraient impliquer des questions de droit maritime. L'Assemblée décide de confier cette question au Conseil Exécutif.

14. Election of the President

Professor Philip (Copenhagen) was with acclamation elected as President of the CMI.

Professor Philip expressed his deep gratitude to Francesco Berlingieri for his extensive and outstanding work for the CMI during his 15 years Presidency and suggested to the Assembly that Professor Berlingieri be elected President of Honour of the CMI. The suggestion was accepted by the Assembly with acclamation.

15. Election of the Honorary Vice-Presidents and Vice-Presidents

Messrs.J. Niall McGovern, Nicholas J. Healy, Walter Müller, José Domingo Ray and Jean Warot who had rendered the CMI great services and acted as Vice-Presidents for long periods of time were with acclamation elected as Honorary Vice-Presidents.

As Vice-Presidents were elected with acclamation: William Birch Reynardson, Eugenio Cornejo, Anatoly Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg, Ronald Salter, Jan C.Schultsz and William Tetley.

16. Election of the Secretary General Administrative and of the Secretary General Executive

Mr. Henri Voet was with acclamation elected as Secretary General Administrative and Treasurer and Professor Norbert Trotz was with acclamation elected as Secretary General Executive.

17. Election of the Members of the Executive Council

The following were with acclamation elected as Members of the Executive Council: José Luis Goni, Patrick Griggs, Etienne Gutt, Rolf Herber, Pierre Latron and Frank L.Wiswall Jr.

18. Amendment of the Constitution

The work to amend the CMI Constitution had been initiated. Mr.Alcantara suggested that the Constitution be amended to permit the Maritime Law Associations to vote at Assembly Meetings by proxy as this would facilitate for Maritime Law Associations from other Continents to actively take part in the decisions. His suggestion will be discussed in connection with the pending revision.

14. Election du Président

Le professeur Allan Philip, Copenhague, est élu par acclamation Président du CMI.

Le professeur Philip exprime sa profonde gratitude au professeur Berlingieri pour son important et remarquable travail pour le CMI durant ses 15 ans de présidence et suggère que le professeur Berlingieri soit élu Président d'Honneur du CMI. La suggestion a été acceptée par l'Assemblée par acclamation.

15. Elections des Vice-Présidents Honoraires et des Vice-Présidents

MM.J.Niall McGovern, Nicholas J.Healy, Walter Müller, José Domingo Ray et Jean Warot qui ont rendu de grands services au CMI et ont été actifs comme Vice-Présidents pendant de longues périodes, sont nommés Vice-Présidents Honoraires par acclamation.

Sont nommés Vice-Présidents par acclamation: William Birch Reynardson, Eugenio Cornejo, Anatoly Kolodkin, Tsuneo Ohtori, Jan Ramberg, Ronald Salter, Jan C.Schultsz et William Tetley.

16. Election du Secrétaire Général Administratif et du Secrétaire Général Exécutif

M.Henri Voet est élu par acclamation Secrétaire Général Administratif et Trésorier et le professeur Norbert Trotz est élu par acclamation Secrétaire Général Exécutif.

17. Election des Membres du Conseil Exécutif

Sont élus par acclamation Membres du Conseil Exécutif: José Luis Goni, Patrick Griggs, Etienne Gutt, Rolf Herber, Pierre Latron et Frank L.Wiswall Jr..

18. Modification des statuts

Le travail ayant pour but la modification des statuts a été entamé. M.Alcantara suggère que les statuts soient amendés de manière à permettre aux Associations de Droit Maritime de voter par procuration aux Assemblées ce qui faciliterait la participation active d'Associations de Droit Maritime d'autres continents aux prises de décisions. Cette suggestion sera discutée à l'occasion de la révision en cours.

ICC/CMI Maritime Arbitration Organization

The Standing Committee is composed of the following members

President: (appointed by the CMI)

Professor William TETLEY, Montreal

Members appointed by the CMI:

Dr.José Maria ALCANTARA,	Madrid
Professor Jan C.SCHULTSZ,	Amsterdam
Maitre Lionel TRICOT,	Antwerpen
Professor Dr.Norbert TROTZ,	Rostock
Maitre Jean WAROT,	Paris

Members appointed by the ICC:

The Hon.Prince Bola Ajibola,	SAN,KBE, Lagos
Francis M.MEYLER,	Paramus,N.J.
Dr.Burkhard VOGELIR,	Hamburg
Dr.Thomas A.MENSAH,	London
Bruce HARRIS,F.C.I.Arb.,	London
Professor Dr.José Eusebio SALGADO y SALGADO,Mexico	

Brussels Conventions

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

Accessions by the Grand Duchy of Luxembourg

On 18 February 1991 instruments of accession to the following international Conventions were deposited by the Grand Duchy of Luxembourg with the Belgian Ministry of Foreign Affairs, External Trade and Development Co-operation:

- 1) International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collision between vessels and Protocol of signature, signed at Brussels on 23 September 1910; entry into force: 18 March 1991 (see Art. 15 of the Convention).
- 2) Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea and Protocol of signature, signed at Brussels on 23 September 1910; entry into force: 18 March 1991 (see Art. 5 of the Convention).
- 3) International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and Protocol of signature, signed at Brussels on 25 August 1924, ("the Hague Rules") entry into force: 18 August 1991 (see Art. 14, paragraph 2 of the Convention).

Organisation d'Arbitrage Maritime CCI/CMI

Le Comité Permanent est composé des membres suivants

Président: (nommé par le CMI)

Professor William TETLEY, Montreal

Membres nommés par CMI:

Dr.José Maria ALCANTARA,	Madrid
Professor Jan C.SCHULTSZ,	Amsterdam
Maitre Lionel TRICOT,	Antwerpen
Professor Dr.Norbert TROTZ,	Rostock
Maitre Jean WAROT,	Paris

Membres nommés par la CCI:

The Hon.Prince Bola Ajibola,	SAN,KBE, Lagos
Francis M.MEYLER,	Paramus,N.J.
Dr.Burkhard VOGELIR,	Hamburg
Dr.Thomas A.MENSAH,	London
Bruce HARRIS,F.C.I.Arb.,	London
Professor Dr.José Eusebio SALGADO y SALGADO,Mexico	

Conventions de Bruxelles

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

Adhésions par le Grand Duché de Luxembourg

Le 18 février 1991 ont été déposés au Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, les instruments d'adhésion du Grand-Duché du Luxembourg concernant les actes internationaux suivants:

- 1) Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, signés à Bruxelles, le 23 septembre 1910; entrée en vigueur: le 18 mars 1991 (cfr.art.15 du texte de la Convention).
- 2) Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, signés à Bruxelles, le 23 septembre 1910; entrée en vigueur: le 18 mars 1991 (cfr.art.5 du texte de la Convention).
- 3) Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et Protocole de signature, signés à Bruxelles, le 25 août 1924, "Règles de La Haye" entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.14, alinéa 2 de la Convention).

Protocol, signed at Brussels on 23 February 1968, to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25 August 1924, ("Visby Rules");
entry into force: 18 May 1991 (see Art. 13, paragraph 2 of the Protocol)

Protocol, signed at Brussels on 21 December 1979, amending the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25 August 1924 as amended by the Protocol of 23 February 1968;
entry into force: 18 May 1991 (see Art. VIII, paragraph 2 of the Convention).

4) International Convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on 10 April 1926;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 20 of the Convention).

5) International Convention for the unification of certain rules concerning the immunity of State-owned ships, signed at Brussels on 10 April 1926;

Additional Protocol to the International Convention for the unification of certain rules concerning the immunity of State-owned ships, signed at Brussels on 24 May 1934;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 12 of the Convention).

6) International Convention for the unification of certain rules concerning civil jurisdiction in matters of collision, signed at Brussels on 10 May 1952;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 13 of the Convention).

7) 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 10 May 1952;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 9 of the Convention).

8) International Convention for the unification of certain rules relating to the arrest of sea-going ships, signed at Brussels on 10 May 1952;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 15 of the Convention).

9) International Convention relating to the limitation of the liability of

Protocole, signé à Bruxelles, le 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, "Règles de Visby"
entrée en vigueur: le 18 mai 1991 (cfr.art.13, alinéa 2 du texte du Protocole).

Protocole, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1979 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 de modification du 23 février 1968;
entrée en vigueur: le 18 mai (cfr.art. VIII, alinéa 2, du texte du Protocole).

4) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux priviléges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, signés à Bruxelles, le 10 avril 1926;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.20 du texte de la Convention).

5) Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926;

Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités de navires d'Etat, signé à Bruxelles, le 24 mai 1934;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.12 du texte de la Convention).

6) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.13 du texte de la Convention).

7) 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;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.9 du texte de la Convention).

8) Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.15 du texte de la Convention).

9) Convention internationale pour la limitation de la responsabilité des

owners of sea-going ships and Protocol of signature, signed at Brussels on 10 October 1957;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 12 of the Convention).

Protocol amending the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, signed at Brussels on 21 December 1979;
entry into force: 18 May 1991 (see Art. VI, paragraph 2 of the Convention).

10) International Convention relating to stowaways, signed at Brussels on 10 October 1957;
entry into force: 18 August 1991 (see Art. 9 of the Convention).

propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, signés à Bruxelles, le 10 octobre 1957;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.12 du texte de la Convention).

Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1979;
entrée en vigueur: le 18 mai 1991 (cfr.art.VI, alinéa 2, du texte du Protocole)

10) Convention internationale sur les passagers clandestins, signée à Bruxelles, le 10 octobre 1957;
entrée en vigueur: le 18 août 1991 (cfr.art.9 du texte de la Convention).

IMO Conventions

RIDERS TO THE STATUS OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE IMO CONVENTIONS IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW

Accessions by the Grand Duchy of Luxembourg
on 14 February 1991

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, done at Brussels on 29 November 1969
(CLC 1969)

Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, done at London on 19 November 1976
(CLC PROT 1976)

Protocol of 1984 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 done at London on 25 May 1984
(CLC PROT 1984)

Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974
(PAL 1974)

Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976
(PAL PROT 1976)

Accession by Australia
on 20 February 1991

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, done at London on 19 November 1976
(LLMC 1976)

Conventions OMI

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS AUX CONVENTIONS DE L'OMI EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE

Adhésions par le Grand Duché de Luxembourg
le 14 février 1991

Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969
(CLC 1969)

Protocole à la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, signé à Londres le 19 novembre 1976
(CLC PROT 1976)

Protocole de 1984 portant modification à la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures 1969, signé à Londres le 25 mai 1984
(CLC PROT 1984)

Convention d'Athènes relative au Transport par Mer de Passagers et de leurs Bagages, signée à Athènes le 13 décembre 1974
(PAL 1974)

Protocole à la Convention d'Athènes relative au Transport par Mer de Passagers et de leurs Bagages, signé à Londres le 19 novembre 1976
(PAL PROT 1976)

Adhésion par l'Australie
le 20 février 1991

Convention sur la Limitation de la Responsabilité en Matières de Créances Maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976
(LLMC 1976)

Accession by Egypt
on 14 March 1991

International Convention on Salvage
1989, done at London on 28 April 1989
(SALVAGE 1989)

Adhésion par l'Egypte
le 14 mars 1991

Convention Internationale de 1989 sur
l'Assistance, signée à Londres le 28
avril 1989
(SALVAGE 1989)

CMI Uniform Rules for Sea Waybills

CMI Rules for Electronic Bills of Lading

The CMI has published a special Brochure
relating to the above referred Rules.
This booklet is available from the
publishers :

ALMQVIST & WIKSELL INTERNATIONAL
ALMQVIST & WIKSELL PERIODICAL CY
P.O.BOX 638
S-101 28 Stockholm, Sweden
Tel.: 8-23.79.90 - Tlx: 12430 - Fax: 8.791.23.35.

Next Meetings

The Executive Council

The next meeting of the Executive
Council will be held in London on
Friday 6th December 1991.

The Assembly

The next regular Assembly of the CMI
will be held in Genova on Saturday 27th
June 1992.

Working Group on CMI Finance

The members of the Working Group on CMI
Finance will meet in London on Monday
12th August 1991.

Revision of the CMI Constitution

The members of the Working Group dealing
with the Revision of the CMI Constitu-
tion will meet in London on Friday 18th
October 1991.

Règles Uniformes du CMI relatives aux Lettres de Transport Maritime

Règles du CMI relatives aux Connaissances Electroniques

Le CMI a publié une brochure spéciale
relative aux Règles sous rubrique.
Ce livre peut être obtenu chez les
éditeurs:

Prochaines Réunions

Le Conseil Exécutif

La prochaine réunion du Conseil Exécutif
se tiendra à Londres le vendredi 6
décembre 1991.

L'Assemblée

La prochaine Assemblée statutaire du CMI
se tiendra à Genova le samedi 27 juin
1992.

Groupe de travail traitant des finances du CMI

Les membres de ce groupe de travail se
réuniront à Londres le lundi 18 août
1991.

Révision des Statuts du CMI

Le groupe de travail traitant de la
révision des statuts du CMI se réunira à
Londres le vendredi 18 octobre 1991.



CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

Summer (September) 1991 — COMITE MARITIME INTERNATIONAL — Eté (Septembre) 1991
QUARTERLY Afgitekantoor: 2000 Antwerpen 1

BULLETIN TRIMESTRIEL

Rules for Multimodal Transport Documents (UNCTAD/ICC)

A Working Group representing the transport industry, under the Chairmanship of Professor Jan RAMBERG, has elaborated under the auspices of the ICC and in collaboration with UNCTAD, new Rules for Multimodal Transport Documents.

The new Rules have been approved on 11 June 1991 by the ICC Council and will be known as the UNCTAD/ICC Rules on Multimodal Transport Documents, replacing the existing 1975 ICC Rules for Combined Transport Documents.

We shall publish in the CMI NEWS LETTER the official wording of these Rules as soon as same will be available.

International Conventions on Maritime Law

Since our Compendium on International Maritime Conventions has been published in 1987, the following new Conventions have been dealt with in our CMI NEWS LETTERS

NEWS LETTER - Winter 1988:
UNIDROIT Convention on International Financial Leasing 1988

NEWS LETTER - Summer 1989:
IMO - International Convention on Salvage (SALVAGE 1989)

NEWS LETTER - Summer 1990:
IMO - Protocol of 1990 to amend The 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL PROT 1990)

NEWS LETTER - Winter 1990:
IMO - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990.

Reminder
We remind all interested persons and in particular non-members of the CMI that they should apply for CMI Publications and in particular for the Compendium of INTERNATIONAL CONVENTIONS ON MARITIME LAW as well as for the subscriptions to the CMI NEWS LETTER and YEARBOOK to the publishers :

Almqvist & Wiksell International
The Almqvist & Wiksell Periodical Company
P.O.Box 638, S-101 28 Stockholm, Sweden
Tel.: 23.79.90 - Telex: 12430 Almqwik S.

Règles pour les Documents de Transport Multimodal (CNUCED/CCI)

Un groupe de travail représentant l'industrie des transports, sous la Présidence du Professeur Jan RAMBERG, a élaboré sous les auspices de la CCI et en collaboration avec CNUCED des nouvelles Règles pour les documents de transport Multimodal.

Ces nouvelles Règles ont été approuvées le 11 juin 1991 par le Conseil de la CCI et seront connues comme les Règles CNUCED/CCI sur les documents de transport Multimodal, remplaçant les Règles CCI de 1975 sur les documents de transport combiné.

Nous publierons dans "CMI NEWS LETTER" le texte officiel de ces Règles dès qu'il sera en notre possession.

Conventions Internationales de Droit Maritime

Depuis la publication en 1987 de notre recueil des Conventions Internationales de Droit Maritime, de nouvelles Conventions ont été mentionnées dans les CMI NEWS LETTERS :

NEWS LETTER - Hiver 1988:
Convention de UNIDROIT sur le Crédit-bail International - 1988.

NEWS LETTER - Eté 1989:
OMI - Convention Internationale de 1989 sur l'Assistance (SALVAGE 1989)

NEWS LETTER - Eté 1990:
OMI - Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au Transport par Mer de Passagers et de leurs Bagages (PAL PROT 1990)

NEWS LETTER - Hiver 1990:
OMI - Convention Internationale de 1990 sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en matière de Pollution par les Hydrocarbures.

Rappel
Nous rappelons aux intéressés et en particulier aux non-membres du CMI qu'il convient de s'adresser pour les publications du CMI et en particulier pour le recueil des CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME ainsi que pour les abonnements aux CMI NEWS LETTER et ANNUAIRE à la maison d'édition :

Almqvist & Wiksell International
The Almqvist & Wiksell Periodical Company
P.O.Box 638, S-101 28 Stockholm, Sweden
Tel.: 23.79.90 - Telex: 12430 Almqwik S.

Brussels Conventions

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

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO STOWAWAYS, SIGNED AT BRUSSELS ON 10 OCTOBER, 1957

Accession by the Grand Duchy of Luxembourg

Inasmuch as the Grand Duchy of Luxembourg has not actually ratified the above mentioned Convention but only acceded to this Convention, we are informed by the Ministère des Affaires Etrangères, du commerce extérieur et de la coopération au développement de Belgique, that the Convention will not in fact come into effect on 18 August 1991 as indicated by the Ministry in error (see page 11 of CMI NEWS LETTER -Spring 1991).

IMO Conventions

RIDERS TO THE STATUS OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE IMO CONVENTIONS IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW

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

Accession: Belize, 2 April, 1991

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

Accession: Belize, 2 April, 1991

United Nations Conventions

RIDERS TO THE STATUS OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO UNITED NATIONS CONVENTIONS IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA THE "HAMBURG RULES 1978"

Accession: Guinea 23 January 1991
Malawi 18 March 1991

Conventions de Bruxelles

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

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES PASSAGERS CLANDESTINS, SIGNEE A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957

Adhésion par le Grand Duché de Luxembourg

Etant donné que le Grand Duché de Luxembourg n'a pas présentement ratifié la Convention ci-dessus, mais y a seulement adhéré, nous sommes informés par le Ministère des Affaires Etrangères, du commerce extérieur et de la coopération au développement de Belgique, que la Convention n'entrera en fait pas encore en vigueur comme indiqué par erreur par le Ministère. (voir page 11 CMI NEWS LETTER - Printemps 1991).

Conventions OMI

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS AUX CONVENTIONS DE L'OMI EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE

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

Adhésion: Belize, 2 avril 1991

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

Adhésion: Belize, 2 avril 1991

Conventions des Nations Unies

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS AUX CONVENTIONS DES NATIONS UNIES EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER "REGLES DE HAMBOURG 1978"

Adhésion: Guinée 23 janvier 1991
Malawi 18 mars 1991

Personalia

DENMARK

Following his election as President of the Comité Maritime International, Mr. Allan PHILIP has resigned as President of the Danish Branch of the CMI.

Mr.Jan ERLUND (c/o Gorrisen & Federspiel, H.C. Andersens Bld. 12, DK-1553 Kobenhavn V, tel:33.15.75.33 - fax:33.15.77.33) has been appointed as his successor.

DANEMARK

A la suite de sa nomination comme Président du C.M.I., Monsieur Allan PHILIP a démissionné de ses fonctions de Président de la section Danoise du C.M.I..

Monsieur Jan ERLUND (c/o Gorrisen & Federspiel, H.C. Andersens Bld.12, DK-1553 Kobenhavn V, tel: 33.15.75.33 - fax: 33.15.77.33) a été nommé pour lui succéder.

Genova - June 1992

26th Law of the Sea Institute Annual Conference - June 22-25, 1992 and

International Conference on Current Issues in Maritime Transportation - June 25-26, 1992 (CMI/ UNIDROIT)

Within the framework of the 500th Anniversary of Cristoforo Colombo's voyage to America, the "ENTE COLOMBO '92" - Specialized International Exhibition "Christopher Columbus: Ships and the Sea", - is organizing with the assistance of the University of Genova, the CMI and the International Institute for the Unification of Private Law:

a) on June 22-25, 1992 the 26th Law of the Sea Institute Annual Conference under the Co-Chairmanship of Edward L.Miles and Tullio Treves ;

b) on June 25-26, 1992 a Conference on Current Issues in Maritime Transportation under the Co-Chairmanship of Professor Francesco Berlingieri, President ad honorem of the C.M.I. and Mr.Ricardo Monaco, President of UNIDROIT.

It should be mentioned that during the Conference, and more precisely on Friday 26 June, there will be discussed several issues relating to charterparties: all speakers being chosen by the CMI.

This Conference should give the opportunity of trying to get a balanced picture on the purposes and results of the International Conventions of uniform law adopted on this matter.

An explanatory booklet as well as additional information on these meetings can be obtained direct from :

ENTE COLOMBO '92
Palazzo Serra Gerace
Via Sottoripa, 5
I- 16123 GENOA (ITALIA)

Genova - September 1992

Seminar on Oil Pollution Damage

Conference on Environmental Damage Assessment and Related Issues.

The Comité Maritime International, in collaboration with Ente Colombo '92, will organize a Seminar on Oil Pollution Damage followed by a Conference on Environmental Damage Assessment and Related Issues.

The Seminar will take place on Monday, 21 and Tuesday 22 September 1992, with the possible continuation in the morning of Wednesday, 23 September. The Conference will take place on Thursday 24 and Friday 25 September, 1992.

Gênes - juin 1992

26ème Conférence Annuelle de l'Institut du Droit de la Mer - 22-25 juin 1992.

Conférence Internationale sur les Problèmes actuels en matière de Transport Maritime - 25-26 juin 1992 (CMI/UNIDROIT).

Dans le cadre du 500ème anniversaire du voyage de Christophe Colomb en Amérique, l'"ENTE COLOMBO '92" - Specialized International Exhibition - "Christopher Columbus: Ships and the Sea" organise, avec l'assistance de l'Université de Gênes, du CMI et de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé:

a) les 22-25 juin 1992, la 26ème Conférence Annuelle de l'Institut du Droit de la Mer, sous la co-présidence de Messieurs Edward L.Miles et Tullio Treves;

b) les 25-26 juin 1992 une Conférence Internationale sur les problèmes actuels en matière de transport maritime, placée sous la co-présidence du Professeur Francesco Berlingieri, Président ad honorem du C.M.I. et de Monsieur Ricardo Monaco, Président de UNIDROIT.

Il convient de préciser que durant la Conférence et, plus particulièrement le vendredi 26 juin seront discutées plusieurs questions relatives aux chartes-parties; tous les orateurs étant choisis par le CMI.

Cette Conférence devrait fournir l'occasion d'obtenir une image équilibrée des buts et résultats des Conventions Internationales de droit uniforme adoptées en la matière.

Une brochure explicative ainsi que toutes informations complémentaires sur ces réunions peuvent être obtenues directement de :

ENTE COLOMBO '92
Palazzo Serra Gerace
Via Sottoripa, 5
16123 GENES, ITALIE

Gênes - Septembre 1992

Séminaire sur les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures

Conférence sur la Fixation des Dommages à l'Environnement et Problèmes y relatifs

Le Comité Maritime International, en collaboration avec ENTE COLOMBO '92, organise un séminaire sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures suivi d'une conférence sur la fixation des dommages à l'environnement et les problèmes y relatifs.

Le séminaire aura lieu à Gênes les lundi 21 et mardi 22 septembre 1992 avec une continuation possible pendant la matinée du mercredi 23 septembre 1992. La conférence se tiendra au même endroit les jeudi 24 et vendredi 25 septembre 1992.

During the Seminar will be considered in particular:

- the Public Law approach of the Protection of the Marine Environment;
- the Convention on Oil Pollution and Preparedness and Response;
- MARPOL and the Regional Conventions;
- the International Convention on Liability and the Compensation Funds;
- the Protocols of 1984;
- the North American point of view;
- the pollution from offshore activities;
- Marine Insurance;
- the Liability and compensation for Maritime Carriage of Hazardous and noxious Substances (HNS).

The proposal to hold a Conference on the Assessment of Damage to the Marine Environment and related issues derives from the consideration, on the one hand, that the unification of the law in respect of liability for damage due to pollution depends to a large extent on the uniformity of assessment of the damage to the environment and, on the other hand, that diverging opinions exist as regards the interpretation of the definition of damage due to pollution in the 1969 Convention (also applicable to the 1971 Convention).

The CMI anticipates that during the Conference it will prove possible to produce a detailed statement of principle in this area of law and that such a statement of principle will be of great practical use in the drafting of a Convention on the Carriage of hazardous and noxious substances.

A booklet dealing more extensively with these subjects will be available soon and will be circulated to the Maritime Law Associations.

In early August 1991 a report emanating from Professor N. Trotz and a questionnaire were circulated to the Presidents of the MLA's, members of the CMI. The answers to the questionnaire will be the basis of the work of the Subcommittee entrusted with the preparation of the matters to be dealt with by the Conference.

Next Meetings

The Executive Council

The next meeting of the Executive Council will be held in London on Friday 6th December 1991.

The Assembly

The next regular annual meeting of the Assembly of the CMI will be held in Genova on Saturday 27 June 1992.

Au cours du séminaire seront examinés notamment:

- la protection de l'environnement en droit public;
- la convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures;
- la convention MARPOL et les conventions régionales;
- la convention sur la responsabilité et les fonds d'indemnisation;
- les protocoles de 1984;
- le point de vue américain;
- la pollution due aux activités "Off Shore";
- l'assurance maritime;
- la responsabilité et l'indemnisation en cas de transport maritime de marchandises dangereuses et de substances nocives (HNS).

La proposition de tenir une conférence sur la fixation des dommages à l'environnement et les problèmes y relatifs a pour origine que, d'une part, l'unification du droit en matière de responsabilité pour les dommages par pollution dépend pour une large part de l'uniformité de la fixation des dommages à l'environnement et que, d'autre part, l'on a constaté qu'il existe des opinions divergentes quant à l'interprétation à donner à la définition du dommage par pollution contenue dans la convention de 1969 (également applicable à la convention de 1971).

Le CMI espère qu'au cours de la conférence il sera possible de dégager une déclaration de principe à ce propos, et que pareille déclaration de principe pourra servir utilement à la rédaction d'une convention sur le transport maritime de marchandises dangereuses et de substances nocives.

Une brochure développant plus largement les thèmes de la conférence sera prochainement disponible et adressée aux Associations de Droit Maritime.

Dès le début du mois d'août 1991, un rapport élaboré par le professeur Norbert Trotz et un questionnaire ont été mis en circulation auprès des présidents des associations de droit maritime, membres du CMI. Les réponses au questionnaire serviront de base aux travaux de la commission internationale qui a pour mission de préparer les matières qui seront examinées par la conférence.

Prochaines Réunions

Le Conseil Exécutif

La prochaine réunion du Conseil Exécutif se tiendra à Londres le vendredi 6 décembre 1991.

L'Assemblée

La prochaine réunion annuelle statutaire de l'Assemblée CMI se tiendra à Genova le samedi 27 juin 1992.



CMI NEWS LETTER

Vigilandum est semper; multae insidiae sunt bonis.

Autumn 1991 (December) 1991 – COMITE MARITIME INTERNATIONAL – Automne 1991 (décembre) 1991

QUARTERLY

Afgiftekantoor : 2000 Antwerpen 1

BULLETIN TRIMESTRIEL

UNCITRAL

United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade.

This Convention which we publish hereunder in English and in French, with the kind permission of UNCITRAL, has been adopted at a Diplomatic Conference held in Vienna on 2nd to 19th April, 1991.

In this respect, reference is made to the announcement that has been made by Professor Jan Ramberg at the 1991 regular Assembly of the CMI and that was reported in the minutes of that Assembly (please refer to page 5 of the Spring 1991 issue of the CMI NEWS LETTER).

CNUDCI

Conventions des Nations Unies sur la Responsabilité des Exploitants de Terminaux de Transport dans le Commerce International.

Cette Convention que nous publions ci-dessous en anglais et en français, avec l'aimable autorisation de CNUDCI, a été adoptée à une Conférence Diplomatique qui s'est tenue à Vienne du 2 au 19 avril 1991.

A ce sujet, il est fait référence à la communication faite par le Professeur Jan Ramberg à l'Assemblée statutaire de 1991 du CMI, et dont il est fait état dans le compte-rendu de cette Assemblée (voir page 5 de l'édition Printemps 1991 du CMI NEWS LETTER).

PREAMBLE

THE CONTRACTING STATES :

REAFFIRMING THEIR CONVICTION that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, especially those affecting the developing countries, would significantly contribute to universal economic co-operation among all States on a basis of equality, equity and common interest and to the elimination of discrimination in international trade and, thereby, to the well-being of all peoples ;

CONSIDERING the problems created by the uncertainties as to the legal regime applicable with regard to goods in international carriage when the goods are not in the charge of carriers nor in the charge of cargo-owning interests but while they are in the charge of operators of transport terminals in international trade;

INTENDING to facilitate the movement of goods by establishing uniform rules concerning liability for loss of, damage to or delay in handing over such goods while they are in the charge of operators of transport terminals and are not covered by the laws of carriage arising out of conventions applicable to the various modes of transport,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

In this Convention:

(a) "Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage;

(b) Where goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if it was not supplied by the operator;

(c) "International carriage" means any carriage in which the place of departure and the place of destination are identified as being located in two different States when the goods are taken in charge by the operator;

(d) "Transport-related services" includes such services as storage, warehousing, loading, unloading, stowage, trimming, dunnaging and lashing;

(e) "Notice" means a notice given in a form which provides a record of the information contained therein;

(f) "Request" means a request made in a form which provides a record of the information contained therein.

Article 2

Scope of application

(1) This Convention applies to transport-related services performed in relation to goods which are involved in international carriage :

(a) When the transport-related services are performed by an operator whose place of business is located in a State Party, or

(b) When the transport-related services are performed in a State-Party, or

(c) When, according to the rules of private international law, the transport-related services are governed by the law of a State Party.

(2) If the operator has more than one place of business, the place of business is that which has the closest relationship to the transport-related services as a whole.

(3) If the operator does not have a place of business, reference is to be made to the operator's habitual residence.

Article 3

Period of responsibility

The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them.

Article 4

Issuance of document

(1) The operator may, and at the customer's request shall, within a reasonable period of time, at the option of the operator, either:

(a) Acknowledge his receipt of the goods by signing and dating a document presented by the customer that identifies the goods, or

(b) Issue a signed document identifying the goods, acknowledging his receipt of the goods and the date thereof, and stating their condition and quantity in so far as they can be ascertained by reasonable means of checking.

(2) If the operator does not act in accordance with either subparagraph (a) or (b) of paragraph (1), he is presumed to have received the goods in apparent good condition, unless he proves otherwise. No such presumption applies when the services performed by the operator are limited to the immediate transfer of the goods between means of transport.

(3) A document referred to in paragraph (1) may be issued in any form which preserves a record of the information contained therein. When the customer and the operator have agreed to communicate electronically, a document referred to in paragraph (1) may be replaced by an equivalent electronic data interchange message.

(4) The signature referred to in paragraph (1) means a handwritten signature, its facsimile or an equivalent authentication effected by any other means.

Article 5

Basis of liability

(1) The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator's responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services took all measures that could reasonable be required to avoid the occurrence and its consequences.

(2) Where a failure on the part of the operator, his servants or agents of other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services to take the measures referred to in paragraph (1) combines with another cause to produce loss, damage or delay, the operator is liable only to the extent that the loss resulting from such loss, damage or delay is attributable to that failure, provided that the operator proves the amount of the loss not attributable thereto.

(3) Delay in handing over the goods occurs when the operator fails to hand them over to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a reasonable time after receiving a request for the goods by such person.

(4) If the operator fails to hand over the goods to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within a period of 30 consecutive days after the date expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a period of 30 consecutive days after receiving a request for the goods by such person, a person entitled to make a claim for the loss of the goods may treat them as lost.

Article 6

Limits of liability

(1) (a) The liability of the operator for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

(b) However, if the goods are handed over to the operator immediately after carriage by sea or by inland waterways, or if the goods are handed over, or are to be handed over, by him for such carriage, the liability of the operator for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount not exceeding 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged. For the purposes of this paragraph, carriage by sea or by inland waterways includes pick-up and delivery within a port.

(c) When the loss of or damage to a part of the goods affects the value of another part of the goods, the total weight of the lost or damaged goods and of the goods whose value is affected shall be taken into consideration in determining the limit of liability.

(2) The liability of the operator for delay in handing over the goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the charges payable to the operator for his services in respect of the goods delayed, but not exceeding the total of such charges in respect of the consignment of which the goods were a part.

(3) In no case shall the aggregate liability of the operator under both paragraphs (1) and (2) exceed the limitation which would be established under paragraph (1) for total loss of the goods in respect of which such liability was incurred.

(4) The operator may agree to limits of liability exceeding those provided for in paragraphs (1), (2) and (3).

Article 7

Application to non-contractual claims

(1) The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the operator in respect of loss of or damage to the goods, as well as delay in handing over the goods, whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

(2) If such an action is brought against a servant or agent of the operator, or against another person of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services, such servant, agent or person, if he proves that he acted within the scope of his employment or engagement by the operator, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the operator is entitled to invoke under this Convention.

(3) Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the operator and from any servant, agent or person referred to in the preceding paragraph shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8

Loss of right to limit liability

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

(2) Notwithstanding the provision of paragraph (2) of article 7, a servant or agent of the operator or another person of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay resulted from an act or omission of such servant, agent or 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.

Article 9

Special rules on dangerous goods

If dangerous goods are handed over to the operator without being marked, labelled, packaged or documented in accordance with any law or regulation relating to dangerous goods applicable in the country where the goods are handed over and if, at the time the goods are taken in charge by him, the operator does not otherwise know of their dangerous character, he is entitled :

(a) To take all precautions the circumstances may require, including, when the goods pose an imminent danger to any person or property, destroying the goods, rendering them innocuous, or disposing of them by any other lawful means, without payment of compensation for damage to or destruction of the goods resulting from such precautions, and

(b) To receive reimbursement for all costs incurred by him in taking the measures referred to in subparagraph (a) from the person who failed to meet any obligation under such applicable law or regulation to inform him of the dangerous character of the goods.

Article 10

Rights of security in goods

(1) The operator has a right of retention over the goods for costs and claims which are due in connection with the transport-related services performed by him in respect of the goods both during the period of his responsibility for them and thereafter. However, nothing in this Convention affects the validity under the applicable law of any contractual arrangements extending the operator's security in the goods.

(2) The operator is not entitled to retain the goods if a sufficient guarantee for the sum claimed is provided or if an equivalent sum is deposited with a mutually accepted third party or with an official institution in the State where the operator has his place of business.

(3) In order to obtain the amount necessary to satisfy his claim, the operator is entitled, to the extent permitted by the law of the State where the goods are located, to sell all or part of the goods over which he has exercised the right of retention provided for in this article. This right to sell does not apply to containers, pallets or similar articles of transport or packaging which are owned by a party other than the carrier or the shipper and which are clearly marked as regards ownership except in respect of claims by the operator for the cost of repairs of or improvements to the containers, pallets or similar articles of transport or packaging.

(4) Before exercising any right to sell the goods, the operator shall make reasonable efforts to give notice of the intended sale to the owner of the goods, the person from whom the operator received them and the person entitled to take delivery of them from the operator. The operator shall account appropriately for the balance of the proceeds of the sale in excess of the sums due to the operator plus the reasonable costs of the sale. The right of sale shall in all other respects be exercised in accordance with the law of the State where the goods are located.

Article 11

Notice of loss, damage or delay

(1) Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given to the operator not later than the third working day after the day when the goods were handed over by the operator to the person entitled to take delivery of them, the handing over is prima facie evidence of the handing over by the operator of the goods as described in the document issued by the operator pursuant to paragraph (1)(b) of article 4 or, if no such document was issued, in good condition.

(2) Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph (1) apply correspondingly if notice is not given to the operator within 15 consecutive days after the day when the goods reached the final recipient, but in no case later than 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the person entitled to take delivery of them.

(3) If the operator participated in a survey or inspection of the goods at the time when they were handed over to the person entitled to take delivery of them, notice need not be given to the operator of loss or damage ascertained during that survey or inspection.

(4) In the case of any actual or apprehended loss of or damage to the goods, the operator, the carrier and the person entitled to take delivery of the goods shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

(5) No compensation is payable for loss resulting from delay in handing over the goods unless notice has been given to the operator within 21 consecutive days after the day when the goods were handed over to the person entitled to take delivery of them.

Article 12

Limitation of actions

(1) Any action under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

(2) The limitation period commences:

(a) On the day the operator hands over the goods or part thereof to, or places them at the disposal of, a person entitled to take delivery of them, or

(b) In case of total loss of the goods, on the day the person entitled to make a claim receives notice from the operator that the goods are lost, or on the day that person may treat the goods as lost in accordance with paragraph (4) of article 5, whichever is earlier.

(3) The day on which the limitation period commences is not included in the period.

(4) The operator may at any time during the running of the limitation period extend the period by a notice to the claimant. The period may be further extended by another notice or notices.

(5) A recourse action by a carrier or another person against the operator may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if it is instituted within 90 days after the carrier or other person has been held liable in an action against himself or has settled the claim upon which such action was based and if, within a reasonable period of time after the filing of a claim against a carrier or other person that may result in a recourse action against the operator, notice of the filing of such a claim has been given to the operator.

Article 13

Contractual stipulations

(1) Unless otherwise provided in this Convention, any stipulation in a contract concluded by an operator or in any document signed or issued by the operator pursuant to article 4 is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part.

(2) Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the operator may agree to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

Article 14

Interpretation of the Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application.

Article 15

International transport conventions

This Convention does not modify any rights or duties which may arise under an international convention relating to the international carriage of goods which is binding on a State which is a party to this Convention or under any law of such State giving effect to a convention relating to the international carriage of goods.

Article 16

Unit of account

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

(2) The calculation mentioned in the last sentence of the preceding paragraph is to be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for amounts in article 6 as is expressed there in units of account. States Parties must communicate to the depositary the manner of calculation at the time of signature or when depositing their instrument of ratification, acceptance, approval or accession and whenever there is a change in the manner of such calculation.

FINAL CLAUSES

Article 17

Depositary

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

Article 18

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

(1) This Convention is open for signature at the concluding meeting of the United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade and will remain open for signature by all States at the Headquarters of the United Nations, New York, until 30 April 1992.

(2) This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

(3) This Convention is open to accession by all States which are not signatory States as from the date it is open for signature.

(4) Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary General of the United Nations.

Article 19

Application to territorial units

(1) If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may at any time substitute another declaration for its earlier declaration.

(2) These declarations are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

(3) If, by virtue of a declaration under this article, this Convention extends to one or more but not all of the territorial units of a State Party, this Convention shall be applicable only if

(a) The transport-related services are performed by an operator whose place of business is located in a territorial unit to which the Convention extends, or

(b) The transport-related services are performed in a territorial unit to which the Convention extends, or

(c) According to the rules of private international law, the transport-related services are governed by the law in force in a territorial unit to which the Convention extends.

(4) If a State makes no declaration under paragraph (1) of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 20

Effect of declaration

(1) Declarations made under article 19 at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

(2) Declarations and confirmations of declarations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

(3) A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.

(4) Any State which makes a declaration under article 19 may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. Such withdrawal takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 21

Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 22

Entry into force

(1) This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

(2) For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

(3) Each State Party shall apply the provisions of this Convention to transport-related services with respect to goods taken in charge by the operator on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 23

Revision and amendment

(1) At the request of not less than one third of the States Parties to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

(2) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 24

Revision of limitation amounts

(1) At the request of at least one quarter of the States Parties, the depositary shall convene a meeting of a Committee composed of a representative from each Contracting State to consider increasing or decreasing the amounts in article 6.

(2) If this Convention enters into force more than five years after it was opened for signature, the depositary shall convene a meeting of the Committee within the first year after it enters into force.

(3) The meeting of the Committee shall take place on the occasion and at the location of the next session of the United Nations Commission on International Trade Law.

(4) In determining whether the limits should be amended, and if so, by what amount, the following criteria, determined on an international basis, and any other criteria considered to be relevant, shall be taken into consideration:

- (a) The amount by which the limits of liability in any transport-related convention have been amended;
- (b) The value of goods handled by operators;
- (c) The cost of transport-related services;
- (d) Insurance rates, including for cargo insurance, liability insurance for operators and insurance covering job-related injuries to workmen;
- (e) The average level of damages awarded against operators for loss of or damage to goods or delay in handing over goods; and
- (f) The costs of electricity, fuel and other utilities.

(5) Amendments shall be adopted by the Committee by a two-thirds majority of its members present and voting.

(6) No amendment of the limits of liability under this article may be considered less than five years from the date on which this Convention was opened for signature.

(7) Any amendment adopted in accordance with paragraph (5) shall be notified by the depositary to all Contracting States. The amendment is deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after it has been notified, unless within that period not less than one third of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment by the Committee have communicated to the depositary that they do not accept the amendment. An amendment deemed to have been accepted in accordance with this paragraph enters into force for all States Parties 18 months after its acceptance.

(8) A State Party which has not accepted an amendment is nevertheless bound by it, unless such State denounces the present Convention at least one month before the amendment enters into force. Such denunciation takes effect when the amendment enters into force.

(9) When an amendment has been adopted in accordance with paragraph (5) but the 18-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party to this Convention during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period is bound by any amendment which has been accepted in accordance with paragraph (7).

(10) The applicable limit of liability is that which, in accordance with the preceding paragraphs, is in effect on the date of the occurrence which caused the loss, damage or delay.

Article 25

Denunciation

(1) A State Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

(2) Subject to paragraph (8) of article 24, the denunciation takes 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 takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Vienna, this nineteenth day of April one thousand nine hundred and ninety-one, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

PREAMBULE

LES ETATS CONTRACTANTS :

REAFFIRMANT LEUR CONVICTION que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, notamment ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribuerait de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

CONSIDERANT les problèmes créés par les incertitudes existant quant au régime juridique applicable aux marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs mais sous celle des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international,

SOUHAITANT faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises lorsqu'elles sont sous la garde des exploitants de terminaux de transport et ne sont pas régies par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa

profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmaging, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique aux services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

- a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou
 - b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou
 - c) Quand, en application des règles du droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3

Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :

- a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises ;
 - b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'exploitant se

limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 5

Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ludit événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.

3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port;

c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises

retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

Recours judiciaires

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visés au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs aux transports ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

Article 10

Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.
2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.
3. L'exploitant a la faculté, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, de vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.
4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

Article 11

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.
3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises si un avis n'a pas été donné à

l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12

Prescription des actions

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

2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou

b) En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant indiquant que les marchandises sont perdues, soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

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

4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par un avis adressé au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par un ou plusieurs autres avis.

5. Une action récursoire peut être exercée par le transporteur ou une autre personne contre l'exploitant même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents pourvu qu'elle soit exercée dans un délai de 90 jours après que le transporteur ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13

Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14

Interprétation de la Convention

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

Article 15

Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises.

Article 16

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions.
L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

CLAUSES FINALES

Article 17

Dépositaire

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

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 30 avril 1992.

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

3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.

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

Article 19

Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable qu'à condition :

- a) Que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique ;
- b) Ou que les services relatifs au transport soient exécutés dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique ;
- c) Ou que les services relatifs au transport soient régis,

selon les règles du droit international privé, par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.

4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 20

Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu des dispositions de l'article 19 lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.

4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 21

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 22

Entrée en vigueur

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

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

3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23

Révision et amendements

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

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

Article 24

Révision des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.

2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après

qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.

3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :

- a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées ;
- b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants ;
- c) Les coûts des services relatifs au transport ;
- d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail ;
- e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises ; et
- f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 de l'article 24, la 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.

FAIT à Vienne, le dix-neuf avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

IMO Conventions

RIDERS TO THE STATUS OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE IMO CONVENTIONS IN THE FIELD OF PRIVATE MARITIME LAW

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

Accession: Malta - 27 September 1991

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

Accession: Malta - 27 September 1991

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

Accession: Malta - 27 September 1991

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

Accession: Malta - 27 September 1991

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

Acceptance: Greece - 3 July 1991

Accession: Egypt - 18 October 1991

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

Accession: Greece - 3 July 1991

Egypt - 18 October 1991

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

Accession: Greece - 3 July 1991

INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989 (SALVAGE 1989)

Ratification: Mexico - 10 October 1991

Accession: Oman - 14 October 1991

Conventions OMI

AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS AUX CONVENTIONS DE L'OMI EN MATIERE DE DROIT MARITIME PRIVE.

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

Adhésion: Malta - 27 septembre 1991

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

Adhésion: Malta - 27 septembre 1991

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

Adhésion: Malta - 27 septembre 1991

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

Adhésion: Malta - 27 septembre 1991.

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

Acceptation: Grèce - 3 juillet 1991

Adhésion: Egypte - 18 octobre 1991

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

Adhésion: Grèce - 3 juillet 1991

Egypte - 18 octobre 1991

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

Adhésion: Grèce - 3 juillet 1991

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1989 SUR L'ASSISTANCE (SALVAGE 1989)

Ratification: Mexique - 10 octobre 1991

Adhésion: Oman - 14 octobre 1991

Personalia

SWITZERLAND

As a consequence of the recent passing away of its President for many years, Dr. Rudolf Th. SARASIN, the Swiss Association has elected Dr. Alexander von ZIEGLER as new President.

NETHERLANDS

Netherlands Maritime and Transport Law Association, Amsterdam :
New telephone Number: (020) 626.07.61
New Fax Number: (020) 620.51.63

SUISSE

A la suite du récent décès de son Président de longue date, le Dr. Rudolf Th. SARASIN, l' Association Suisse a élu le Dr. Alexander von ZIEGLER comme nouveau Président.

PAYS-BAS

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht, Amsterdam :
Nouveau numéro de téléphone: (020) 626.07.61 - Nouveau numéro de Télifax: (020) 620.51.63.

Genova - June 1992

26th Law of the Sea Institute Annual Conference - June 22-25, 1992.

International Conference on Current Issues in Maritime Transportation - June 25-26, 1992 (CMI/UNIDROIT)

The holding in Genova of the above Conferences has already been mentioned in the Summer issue of CMI NEWS LETTER, to which we refer.

Additional information about these meetings may be obtained direct from :

ENTE COLOMBO'92
Palazzo Serra Gerace
Via Sottoripa, 5
I - 16123 GENOA

CMI Publications

Referring to the CMI NEWS LETTER - Summer 1991, we wish to indicate that, in the future, the books published by the CMI will be available direct from the Administrative Officer, Mechelsesteenweg 203 (B.6), B-2018 Antwerpen, Belgium, and no longer from Almqvist & Wiksell, who will, nevertheless continue to take care of the subscriptions to CMI NEWS LETTER (s) and CMI YEARBOOK.

It should also be noted that a limited number of copies of the following publications :

- Essays on Maritime Liens and Mortgages and Arrest of Ships (1984)
 - Seminar on Bareboat Charterparties, Knokke, Report 1989
- are still available at the cost of US\$.20.00 (plus postage) each, from the British Maritime Law Association, Mr.W.Birch Reynardson, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA, England.

Next Meetings

The Executive Council

The next meeting of the Executive Council will be held in London on THURSDAY 5th and FRIDAY 6th December 1991.

The Assembly

The next regular annual meeting of the Assembly of the CMI will be held in GENOVA on Saturday 27th June 1992.

The CMI Seminar and Conference 1992
As announced in the Summer issue of the CMI NEWS LETTER, the Comité Maritime International, in collaboration with ENTE COLOMBO 1992, will organize in

Gênes - Juin 1992

26ème Conférence Annuelle de l'Institut du Droit de la Mer - 22-25 juin 1992.

Conférence Internationale sur les Problèmes actuels en matière de Transport Maritime - 25-26 juin 1992 (CMI/UNIDROIT).

Il a déjà été fait état de la tenue à Gênes de ces Conférences dans l'édition "ETE 1992" du CMI NEWS LETTER.

De plus amples informations peuvent être obtenues directement de :

ENTE COLOMBO '92
Palazzo Serra Gerace
Via Sottoripa, 5
I - 16123 GENES

Publications du CMI

Nous référant au CMI NEWS LETTER - Eté 1991 - nous tenons à préciser qu'à l'avenir les livres publiés par le CMI pourront être obtenus auprès du Conseiller Administratif du CMI, Mechelsesteenweg 203 (B.6), B-2018 Antwerpen, Belgique, et non plus de Almqvist & Wiksell à Stockholm; ceux-ci continuent toutefois à se charger comme auparavant, du service des abonnements au CMI NEWS LETTER et ANNUAIRE.

Il y a lieu de noter également que quelques exemplaires des publications suivantes :

- Essays on Maritime Liens and Mortgages and Arrest of Ships (1984)
 - Seminar on Bareboat Charterparties, Knokke, Report 1989
- sont encore disponibles au prix unitaire de US\$.20.00 plus frais d'envoi, auprès de la British Maritime Law Association, Mr.W.Birch Reynardson, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA, England.

Prochaines Réunions

Le Conseil Exécutif

La prochaine réunion du Conseil Exécutif se tiendra à Londres les JEUDI 5 et VENDREDI 6 décembre 1991.

L'Assemblée

La prochaine réunion annuelle statutaire de l'Assemblée du CMI se tiendra à GENES le samedi 27 juin 1992.

Le Séminaire et la Conférence 1992

Comme annoncé dans l'édition "Eté 1991" du CMI NEWS LETTER, le Comité Maritime International organisera à Gênes en collaboration avec ENTE COLOMBO'92, un

Genova a Seminar on Oil Pollution
Damage (21st to 23rd September 1992)
followed by a Conference on Environ-
mental Damage Assessment and Related
Issues (24th and 25th September 1992).

A booklet dealing more extensively with
these subjects has, meanwhile, been
circulated to the Presidents of the
Member Associations and to the Titulary
Members of CMI. A limited number of
these booklets is still available to
those interested in participating in the
Seminar or Conference or both, who are
kindly requested to apply without any
obligation to the Administrative
Officer, Mechelsesteenweg 203(B.6),
B-2018 Antwerpen, Belgium, Tel.:(32)
3-218.48.87 -Fax:(32)3-218.67.21.- Tlx
31653 VOET.B., whereas they will
receive in due course the registration
forms.

Séminaire sur les dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures (21-23
septembre 1992) suivi d'une Conférence
sur la fixation des dommages à
l'environnement et problèmes y relatifs
(24-25 septembre 1992).

Une brochure traitant de ces sujets de
façon plus détaillée a été envoyée
entretemps aux Présidents des Associa-
tions Membres du CMI ainsi qu'à ses
Membres Titulaires. Un nombre limité de
ces brochures est encore disponible pour
les personnes intéressées par une
participation au Séminaire ou à la
Conférence ou aux deux; elles voudront
bien s'adresser, sans obligation, au
Conseiller Administratif, Mechelse-
steenweg 203(B.6), B-2018 Antwerpen,
Belgique, tél.:(32)3-218.48.87 -
Fax:(32)3-218.67.21.- Tlx:31653 VOET B.
tandis qu'elles recevront en temps
opportun les formulaires d'inscription.