

DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch\_XI\_D\_3

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications.

D. Water Transport

TITLE : 3. United Nations Convention on the Carriage of Goods  
by Sea, 1978 Hamburg, 31 March 1978.









FINAL ACT OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE  
ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

1. The General Assembly of the United Nations, having considered chapter IV of the report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its ninth session in 1976, which contained a draft Convention on the Carriage of Goods by Sea, decided, by its resolution 31/100 of 15 December 1976, that an international conference of plenipotentiaries should be convened in 1978 in New York, or at any other suitable place for which the Secretary-General might receive an invitation, to consider the question of the carriage of goods by sea and to embody the results of its work in an international convention and such other instruments as it might deem appropriate. Subsequently, the Secretary-General received and accepted an invitation from the Government of the Federal Republic of Germany that the conference be convened at Hamburg.

2. The United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea was held at Hamburg, Federal Republic of Germany, from 6 to 31 March 1978.

3. Seventy-eight States were represented at the Conference, as follows: Algeria, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Byelorussian Soviet Socialist Republic, Canada, Chile, Colombia, Cuba, Czechoslovakia, Democratic Yemen, Denmark, Ecuador, Egypt, Finland, France, Gabon, German Democratic Republic, Germany, Federal Republic of, Ghana, Greece, Holy See, Honduras, Hungary, India, Indonesia, Iran, Iraq, Ireland, Italy, Ivory Coast, Jamaica, Japan, Kenya, Kuwait, Liberia, Madagascar, Malaysia, Mauritius, Mexico, Netherlands, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Republic of Korea, Romania, Senegal, Sierra Leone, Singapore, Spain, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, Trinidad and Tobago, Tunisia, Turkey, Uganda, Ukrainian Soviet Socialist Republic, Union of Soviet Socialist Republics, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United Republic of Cameroon, United Republic of Tanzania, United States of America, Venezuela, Yugoslavia and Zaire.

4. One State, Guatemala, sent an observer to the Conference.

5. The General Assembly requested the Secretary-General to invite representatives of organizations that have received a standing invitation from the General Assembly to participate in the sessions and the work of all international conferences convened under its auspices, in the capacity of observers, in accordance with General Assembly resolution 3237 (XXIX) of 22 November 1974; to invite representatives of the national liberation movements recognized in its region by the Organization of African Unity, in the capacity of observers, in accordance with General Assembly resolution 3280 (XXIX) of 10 December 1974, and to invite the specialized agencies and the International Atomic Energy Agency, as well as interested organs of the United Nations and other interested inter-governmental organizations, and interested non-governmental organizations, to be represented at the conference by observers. The following inter-governmental and non-governmental organizations accepted this invitation and were represented by observers at the Conference:

Specialized agencies

International Monetary Fund

Inter-governmental Maritime Consultative Organization

United Nations Bodies

United Nations Conference on Trade and Development

Economic Commission for Africa

Other inter-governmental organizations

Caribbean Community and Common Market

Central Office for International Railway Transport

Council of Europe

Organisation for Economic Co-operation and Development

Non-governmental organizations

Baltic and International Maritime Conference

International Chamber of Commerce

International Chamber of Shipping

International Maritime Committee

International Shipowners' Association

International Union of Marine Insurance

Latin American Association of Shipowners.

6. The Conference elected Mr. Rolf Herber (Germany, Federal Republic of) as President.

7. The Conference elected as Vice-Presidents the representatives of the following States: Algeria, Argentina, Australia, Belgium, Canada, Cuba, Denmark, Ecuador, German Democratic Republic, Greece, Indonesia, Iraq, Italy, Nigeria, Pakistan, Philippines, Poland, Senegal, Turkey, Uganda, Union of Soviet Socialist Republics and Venezuela.

8. The following Committees were set up by the Conference:

General Committee

Chairman:

The President of the Conference

Members:

The President and Vice-Presidents of the Conference, and the Chairman of the First and of the Second Committee.

First Committee

Chairman:

Mr. Mohsen Chafik (Egypt)

Vice-Chairman:

Mr. S. Suchorzewski (Poland)

Rapporteur:

Mr. D.M. Low (Canada)

Second Committee

Chairman:

Mr. D. Popov (Bulgaria)

Vice-Chairman:

Mr. Th. J.A.M. De Bruijn (Netherlands)

Rapporteur:

Mr. N. Gueiros (Brazil)

Drafting Committee

Chairman:

Mr. R.K. Dixit (India)

Members:

Argentina, Australia, Ecuador, France, German Democratic Republic, Hungary, India, Iraq, Japan, Kenya, Norway, Peru, Sierra Leone, Singapore, Union of Soviet Socialist Republics, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United Republic of Tanzania and United States of America.

Credentials Committee

Chairman:

Mrs. Heliliah Haji Yusof (Malaysia)

Members:

Bangladesh, Canada, Czechoslovakia,  
Ecuador, Madagascar, Malaysia, Nigeria,  
Syrian Arab Republic and  
United States of America.

9. The Secretary-General of the United Nations was represented by Mr. Erik Suy, the Legal Counsel of the United Nations, from 6 to 11 March and subsequently by Mr. Blaine Sloan, Director of the General Legal Division, Office of Legal Affairs of the United Nations. Mr. Willem Vis, Chief of the International Trade Law Branch of the General Legal Division of the Office of Legal Affairs of the United Nations, acted as Executive Secretary.

10. The General Assembly, by its resolution 31/100 of 15 December 1976 convening the Conference, referred to the Conference, as the basis for its consideration of the carriage of goods by sea, the draft Convention on the Carriage of Goods by Sea contained in Chapter IV of the report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its ninth session (A/CONF.89/5), the text of draft provisions concerning implementation, reservations and other final clauses prepared by the Secretary-General (A/CONF.89/6 and Add.1 and 2), the comments and proposals by Governments and international organizations (A/CONF.89/7 and Add.1) and an analysis of these comments and proposals prepared by the Secretary-General (A/CONF.89/8).

11. The Conference assigned to the First Committee the text of the draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and the draft provision on reservations from the draft provisions concerning implementation, reservations and other final clauses prepared by the Secretary-General. The Conference assigned to the Second Committee the other draft provisions concerning implementation, reservations and other final clauses.

12. On the basis of the deliberations recorded in the summary records of the Conference (A/CONF.89/SR.1 to 10), the summary records of the First Committee (A/CONF.89/C.1/SR.1 to 37) and its report (A/CONF.89/10) and the summary records of the Second Committee (A/CONF.89/C.2/SR.1 to 11) and its report (A/CONF.89/11), the Conference drew up the UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978.

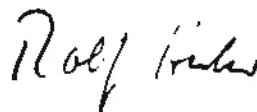
13. That Convention, the text of which is annexed to this Final Act (Annex I), was adopted by the Conference on 30 March 1978 and was opened for signature at the concluding meeting of the Conference on 31 March 1978. It will remain open for signature at United Nations Headquarters in New York until 30 April 1979, after which date it will be open for accession, in accordance with its provisions.

14. The Convention is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

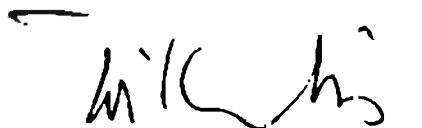
15. The Conference also adopted a "common understanding" and a resolution, the texts of which are also annexed to this Final Act (Annexes II and III).

IN WITNESS WHEREOF the representatives have signed this Final Act.

Done at Hamburg, Federal Republic of Germany, this thirty-first day of March, one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single copy in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.



President



Executive Secretary

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES  
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

1. L'Assemblée générale des Nations Unies, ayant examiné le chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (1976), qui contenait un projet de convention sur le transport de marchandises par mer, a décidé, par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, qu'une conférence internationale de plénipotentiaires serait convoquée en 1978 à New York, ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général pourrait recevoir une invitation, pour examiner la question du transport de marchandises par mer et pour consacrer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle jugerait appropriés. Par la suite, le Secrétaire général a reçu et accepté une invitation du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, qui offrait d'accueillir la conférence à Hambourg.

2. La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer s'est tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) du 6 au 31 mars 1978.

3. Les 78 Etats ci-après étaient représentés à la Conférence : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie, Autriche, Bangladesh, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Colombie, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Jamaïque, Japon, Kenya, Koweït, Libéria, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mexique, Nigéria, Norvège, Oman, Ouganda, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique allemande, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Siège, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Venezuela, Yémen démocratique, Yougoslavie et Zaïre.

4. Un Etat, le Guatemala, a envoyé un observateur à la Conférence.

5. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'inviter les représentants des organisations qui ont reçu une invitation permanente de l'Assemblée générale à participer aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous ses auspices, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3237 (XXIX) de l'Assemblée, en date du 22 novembre 1974; d'inviter les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974; et d'inviter les institutions spécialisées, l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi que les organes de l'Organisation des Nations Unies intéressés et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées à se faire représenter à la Conférence par des observateurs. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après ont accepté cette invitation et se sont fait représenter par des observateurs à la Conférence :

Institutions spécialisées

Fonds monétaire international

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

Organes de l'ONU

Commission économique pour l'Afrique

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Autres organisations intergouvernementales

Communauté des Antilles et Marché commun des Caraïbes

Conseil de l'Europe

Office central des transports internationaux par chemin de fer

Organisation de coopération et de développement économiques

Organisations non gouvernementales

Association des armateurs latino-américains

Association internationale des armateurs

Chambre de commerce internationale

Chambre internationale de la marine marchande

Comité maritime international

Conférence maritime internationale et baltique

Union internationale d'assurances transports.

6. La Conférence a élu Président M. Rolf Herber (Allemagne, République fédérale d').

7. La Conférence a élu vice-présidents les représentants des Etats suivants : Algérie, Argentine, Australie, Belgique, Canada, Cuba, Danemark, Equateur, Grèce, Indonésie, Irak, Italie, Nigéria, Ouganda, Pakistan, Philippines, Pologne, République démocratique allemande, Sénégal, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques et Venezuela.

8. La Conférence a constitué les commissions et comités suivants :

Bureau de la Conférence

Président : Le Président de la Conférence  
Membres : Le Président et les vice-présidents de la Conférence, ainsi que le Président de la Première Commission et le Président de la Deuxième Commission

Première Commission

Président : M. Mohsen Chafik (Egypte)  
Vice-Président : M. S. Suchorzewski (Pologne)  
Rapporteur : M. D.M. Low (Canada)

Deuxième Commission

Président : M. D. Popov (Bulgarie)  
Vice-Président : M. Th. J.A.M. De Bruijn (Pays-Bas)  
Rapporteur : M. N. Gueiros (Brésil)

Comité de rédaction

Président : M. R.K. Dixit (Inde)  
Membres : Argentine, Australie, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, Inde, Irak, Japon, Kenya, Norvège, Pérou, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour et Union des Républiques socialistes soviétiques

Commission de vérification des pouvoirs

Président : Mme Heliliah Haji Yusof (Malaisie)  
Membres : Bangladesh, Canada, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Malaisie, Nigéria, République arabe syrienne et Tchécoslovaquie



9. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies était représenté, du 6 au 11 mars, par M. Erik Suy, Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, puis par M. Blaine Sloan, Directeur de la Division des questions juridiques générales du Service juridique des Nations Unies. M. Willem Vis, Chef du Service du droit commercial international de la Division des questions juridiques générales du Service juridique des Nations Unies exerçait les fonctions de Secrétaire exécutif.

10. Par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, l'Assemblée générale a convoqué la Conférence et lui a renvoyé, pour servir de base à ses travaux, le projet de convention sur le transport de marchandises par mer figurant au chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (A/CONF.89/5), du texte du projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2), des observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales (A/CONF.89/7 et Add.1), et d'une analyse de ces observations et propositions établies par le Secrétaire général (A/CONF.89/8).

11. La Conférence a confié à la Première Commission l'examen du texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le projet d'article sur les réserves ainsi que les projets d'articles concernant les mesures d'application et autres dispositions finales établis par le Secrétaire général. Elle a confié à la Deuxième Commission l'examen des autres projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales.

12. Sur la base de ces délibérations, telles qu'elles sont consignées dans les comptes rendus analytiques de la Conférence (A/CONF.89/SR.1 à 10), dans les comptes rendus analytiques de la Première Commission (A/CONF.89/C.1/SR.1 à 37) et dans son rapport (A/CONF.89/10), ainsi que dans les comptes rendus analytiques de la Deuxième Commission (A/CONF.89/C.2/SR.1 à 11) et dans son rapport (A/CONF.89/11), la Conférence a établi la CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER de 1978.

13. Cette convention, dont le texte est annexé au présent Acte final (annexe I), a été adoptée par la Conférence le 30 mars 1978 et ouverte à la signature à la séance finale de la Conférence, le 31 mars 1978. Elle restera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 30 avril 1979, date après laquelle elle sera ouverte à l'adhésion, conformément à ses dispositions.

14. La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

15. La Conférence a adopté aussi un "consensus" et une résolution, dont les textes sont également annexés au présent Acte final (annexes II et III).

EN FOI DE QUOI les représentants ont signé le présent Acte final.

FAIT à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.



Le Président



Le Secrétaire exécutif

١١ - وأحال المؤتمر إلى اللجنة الأولى من مشروع اتفاقية النقل البحري للبضائع  
ومشروع النص المتعلق بالتحفظات والوارد في مشاريع الأحكام المتعلقة بالتنفيذ والتحفظات والأحكام  
المختامية الأخرى التي أعدتها الأمين العام . وأحال المؤتمر إلى اللجنة الثانية مشاريع الأحكام  
الأخرى المتعلقة بالتنفيذ والتحفظات والأحكام المختامية الأخرى .

١٢ - واستنادا إلى العداوات المسجلة في المحاضر الموجزة للمؤتمرا A/CONF.89/  
SR.1 إلى ١٠ ) والمحاضر الموجزة للجنة الأولى ( A/CONF.89/C.2/SR.1 إلى 37 ) ، وتقريره -  
( A/CONF.89/10 ) ، والمحاضر الموجزة للجنة الثانية ( A/CONF.89/C.2/SR.1 إلى ١١ ) ، وتقريرها  
( A/CONF.89/11 ) ، أعدت لجنة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ .

١٣ - واعتمد المؤتمر في ٢٠ آذار / مارس ١٩٧٨ هذه الاتفاقية ، المرفق بصها بهذه  
الوثيقة الختامية المرفق الأول ) ، ومضت للتوقيع في الجلسة النهائية للمؤتمر المعقودة في ٣١  
آذار / مارس ١٩٧٨ . وستظل الاتفاقية معروضة للتوقيع بمقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى  
٣٠ نيسان / أبريل ١٩٧٩ ، وبعد هذا التاريخ ستكون مفتوحة للانضمام ، وفقا لأحكامها .

١٤ - والاتفاقية مودعة لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

١٥ - واعتمد المؤتمر أيضا " تفاهما عاما " واتخذ قرارا ، من كل منهما مرفق أيضا

بهذه الوثيقة الختامية ( المرفقان الثاني والثالث ) .

إثباتا لما تقدم وقع الممثلون عن هذه الوثيقة الختامية .

حررت في هامبورغ ، جمهورية ألمانيا الاتحادية ، في هذا اليوم الحادي والثلاثين من

آذار / مارس ، سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين ، من نسخة واحدة باللغات الألمانية

والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، وكلها متساوية في الحجية .

الرئيس

Ralf Huber

الأمين التنفيذي

د. / م. / م.

## اجنة الصباغة

الرئيس: السيد ر. ك. ديكسوت

الأعضاء: اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، الأرجنتين ، استراليا ،

اكوادور ، بيرو ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، الجمهورية الديمقراطية

الألمانية ، سنغافورة ، سيرالين ، المراق ، فرنسا ، كينيا ، المملكة

المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ، النرويج ، الهند ،

هونغاري ، الولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان .

## لجنة وثائق التفويض

الرئيسة: السيدة هيليليا حاجي يوسف (ماليزيا )

الأعضاء: اكوادور ، بنغلاديش ، تشيكوسلوفاكيا ، الجمهورية العربية السورية ،

كندا ، ماليزيا ، مدغشقر ، نيجيريا ، الولايات المتحدة الأمريكية .

٩ - ممثل الأمين العام للأمم المتحدة السيد ايريك سوى ، المستشار القانوني للأمم

المتحدة ، في الفترة الممتدة من ٦ الى ١١ آذار/ مارس ، ثم السيد بلين سلون ، مدير الشعبة

القانونية العامة التابعة لادارة الشؤون القانونية في الأمم المتحدة . وقام السيد ولم فن ، رئيس

فرع القانون التجاري الدولي في الشعبة القانونية العامة التابعة لادارة الشؤون القانونية في الأمم

المتحدة ، بأعمال الأمين التنفيذي .

١٠ - وكانت الجمعية السابعة في قرارها ١٠٠/٣١ المؤرخ في ١٥ كانون الأول /ديسمبر

١٩٧٦ ، والذي يقضي بمعد المؤتمر ، قد أحالت الى المؤتمر ، كأساس لنظره في موضوع النقل

البحري للبضائع ، مشروع اتفاقية النقل البحري للبضائع الوارد في الفصل الرابع من تقرير لجنة الأمم

المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها التاسعة (A/CONF.89/5) ، وعن مشاريع

الأحكام المتعلقة بالتنفيذ والتحفيزات والأحكام الختامية الأخرى التي أعدها الأمين العام

(A/CONF.89/6 ، Add.1 و 2) ، والتعليقات والاقتراحات التي ترد من الحكومات والمنظمات

الدولية (A/CONF.89/7 و Add.1) ، والتحليل الذي أعده الأمين العام لهذه التعليقات

والاقتراحات (A/CONF.89/8) .

اللجنة البحرية الدولية  
الرابطة الدولية لمالكي السفن  
الاتحاد الدولي للتأمين البحري  
الرابطة الامريكية اللاتينية لأصحاب السفن

- ٦ - وانتخب المؤتمر السيد رولف هيربر ( جمهورية ألمانيا الاتحادية ) رئيسا له .  
٧ - وانتخب المؤتمر نوابا للرئيس ممثلي الدول التالية : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية  
السوفياتية ، الأرجنتين ، استراليا ، اكوادور ، اندونيسيا ، اوغندا ، ايطاليا ، باكستان ، بنجينا ،  
بولندا ، تركيا ، الجزائر ، الجمهورية الديمقراطية الألمانية ، الدانمرك ، السنغال ، العراق ،  
الفلبين ، فنويلا ، كندا ، كوبا ، نيجيريا ، اليونان .  
٨ - وأشأ المؤتمر اللجان التالية :

#### المكتب

- الرئيس : رئيس المؤتمر  
الأعضاء : رئيس المؤتمر ، ونواب رئيسه ، ورئيسا اللجنتين الأولى والثانية  
اللجنة الأولى :

الرئيس : السيد محسن شفيق ( مصر )  
نائب الرئيس : السيد س . سوشورزفسكي ( بولندا )  
المقرر : السيد د . م . لو ( كندا )

#### اللجنة الثانية :

الرئيس : السيد د . بويوف ( بلغاريا )  
نائب الرئيس : السيد ث . ج . أ . م . دي بيروين ( هولندا )  
المقرر : السيد ن . غوبروس ( البرازيل )

- ٤ - وأرسلت دولة واحدة ، هي غواتيمالا ، مراقبا عنها الى المؤتمر .
- ٥ - وكانت الجمعية العامة قد طلبت من الأمين العام أن يدعو ممثلين عن المنظمات التي تلقت دعوة دائمة من الجمعية العامة للاشتراك ، بصفة مراقبين ، في دورات وأعمال جميع المؤتمرات الدولية المعقودة تحت إيمانها ، وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٢٣٧ (د-٢٩) المؤرخ في ٢٢ تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٧٤ ، وأن يدعو ممثلي حركات التحرير الوطني التي تعترف بها منظمة الوحدة الافريقية في منطقتها ، الى الاشتراك بصفة مراقبين ، وفقا لقرار الجمعية العامة ٣٢٨٠ (د-٢٦) المؤرخ في ١٠ كانون الأول /ديسمبر ١٩٧٤ ، وأن يدعو الوكالات المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية وكذلك الهيئات التي يهتما الأمر من هيئات الأمم المتحدة ، والمنظمات الأخرى الدولية الحكومية التي يهتما الأمر ، والمنظمات غير الحكومية التي يهتما الأمر ، لتكون ممثلة في المؤتمر بمراقبين . وقبلت هذه الدعوة المنظمات الدولية الحكومية والمنظمات غير الحكومية التالية التي مثلت بمراقبين عنها في المؤتمر :

#### الوكالات المتخصصة

صندوق النقد الدولي

المنظمة الاستشارية الدولية الحكومية للملاحة البحرية

#### هيئات الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

اللجنة الاقتصادية لافريقيا

#### المنظمات الدولية الحكومية الأخرى

المجتمع الكاريبي والسوق الكاريبية المشتركة

المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية

مجلس أوروبا

منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

#### المنظمات غير الحكومية

الاتحاد البحري الهلطيقي والدولي

الغرفة التجارية الدولية

الغرفة الدولية للنقل البحري

## الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة

### المعنى بالنقل البحري للبضائع

- ١ - قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة ، في قرارها ١٠٠/٢١ المؤرخ في ١٥ كانون الأول /ديسمبر ١٩٧٦ ، بعد أن نظرت في الفصل الرابع من تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عن أعمال دورتها التاسعة المعقودة في عام ١٩٧٦ ، الذي تضمن مشروع اتفاقية بشأن النقل البحري للبضائع ، أن تعقد مؤتمراً دولياً للمفاوضين في عام ١٩٧٨ في نيويورك ، أو في أي مكان آخر مناسب يتلقى الأمين العام دعوة إليه ، للنظر في مسألة النقل البحري للبضائع ولتضمين نتائج أعماله في اتفاقية دولية وفي أي صتوك أخرى قد يراها مناسبة • ثم تلقى الأمين العام وقبول دعوة من حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية بأن يعقد المؤتمر في هامبورغ •
- ٢ - وعقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع في هامبورغ ، بجمهورية ألمانيا الاتحادية ، في الفترة الممتدة من ٦ الى ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨ •
- ٣ - ومئات في المؤتمر ثمان وسبعون دولة هي : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، الأرجنتين ، اسبانيا ، استراليا ، اكوادور ، ألمانيا ( جمهورية - الاتحادية ) ، اندونيسيا ، اوغندا ، ايران ، أيرلندا ، أيطاليا ، باكستان ، البرازيل ، البرتغال ، بلجيكا ، بلغاريا ، بنغلاديش ، بنما ، بولندا ، بوليفيا ، بيرو ، تايلند ، تركيا ، ترينيداد وتوباغو ، تشيكوسلوفاكيا ، تونس ، جامايكا ، الجزائر ، جمهورية اوكرانيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية بيلاروسيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، الجمهورية الديمقراطية الألمانية ، الجمهورية العربية السورية ، جمهورية الكاميرون المتحدة ، جمهورية كوريا ، الدانمرك ، رومانيا ، زائير ، ساحل العاج ، سنغافورة ، السنغال ، السويد ، سويسرا ، سيراليون ، شيلي ، العراق ، عمان ، غابون ، غانا ، فرنسا ، الفلبين ، فنزويلا ، فنلندا ، الكريسي الرسولي ، كندا ، كوبا ، كولومبيا ، الكويت ، كينيا ، ليبريا ، ماليزيا ، مدغشقر ، مصر ، المكسيك ، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، موريشيوس ، النرويج ، النمسا ، نيجيريا ، الهند ، هندوراس ، هنغاريا ، هونداد ، الولايات المتحدة الامريكية ، اليابان ، اليمن الديمقراطية ، يوغوسلافيا ، اليونان •

## 联合国海上货物运送会议最后文件

1. 联合国大会在审议了联合国国际贸易法委员会一九七六年第九份会议工作报告中载有海上货物运送公约草案的第四章之后，以一九七六年十二月十五日第31/100号决议，决定于一九七八年在纽约或秘书长可能接到邀请的任何其他适当地点召开一个国际全权代表会议，审议海上货物运送的问题，并把会议的工作结果纳入一项国际公约和它可能认为适当的其他文件。其后，秘书长收到并接受德意志联邦共和国政府邀请在汉堡召开此一会议。

2. 联合国海上货物运送会议于一九七八年三月六日至三十一日在德意志联邦共和国汉堡举行。

3. 以下七十八个国家派代表参加会议：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、奥地利、孟加拉国、比利时、玻利维亚、巴西、保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、加拿大、智利、哥伦比亚、古巴、捷克斯洛伐克、民主也门、丹麦、厄瓜多尔、埃及、芬兰、法国、加蓬、德意志民主共和国、德意志联邦共和国、加纳、希腊、罗马教廷、洪都拉斯、匈牙利、印度、印度尼西亚、伊朗、伊拉克、爱尔兰、意大利、象牙海岸、牙买加、日本、肯尼亚、科威特、利比里亚、马达加斯加、马来西亚、毛里求斯、墨西哥、荷兰、尼日利亚、挪威、阿曼、巴基斯坦、巴拿马、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、西班牙、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、特立尼达和多巴哥、突尼斯、土耳其、乌干达、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国、喀麦隆联合共和国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、委内瑞拉、南斯拉夫、扎伊尔。

4. 危地马拉一个国家派一名观察员参加会议。

5. 大会请秘书长按照大会一九七四年十一月二十二日第3237(XXIX)



号决议，邀请收到大会长期邀请参加其主持下召开的一切国际会议的会议和工作的各组织代表，以观察员身分参加；按照大会一九七四年十二月十日第3280(XXIX)号决议，邀请非洲统一组织所承认的在其地区内的各民族解放运动的代表，以观察员身分参加；和邀请各专门机构、国际原子能机构以及联合国各有关机构和其他有关政府间组织和有关非政府组织，派遣观察员列席会议。以下各政府间组织和非政府组织接受了此一邀请，派遣观察员列席会议：

#### 专门机构

国际货币基金组织  
政府间海事协商组织

#### 联合国机构

联合国贸易和发展会议  
非洲经济委员会

#### 其他政府间组织

加勒比共同体和共同市场  
国际铁道运输中央办事处  
欧洲理事会  
经济合作与发展组织

#### 非政府组织

波罗的海及国际海事会议  
国际商会  
国际海运商会  
国际海事委员会  
国际船东协会  
国际海上保险业联合会  
拉丁美洲船东协会

6. 会议选举罗尔夫·赫贝尔先生（德意志联邦共和国）为主席。

7. 会议选举以下国家的代表为付主席：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、比利时、加拿大、古巴、丹麦、厄瓜多尔、德意志民主共和国、希腊、印度尼西亚、伊拉克、意大利、尼日利亚、巴基斯坦、菲律宾、波兰、塞内加尔、土耳其、乌干达、苏维埃社会主义共和国联盟、委内瑞拉。

8. 会议设立以下委员会：

总务委员会

主席：会议主席

成员：会议主席及付主席，和第一及第二委员会主席。

第一委员会

主席：莫赫森·查菲克先生（埃及）

付主席：苏乔尔赞斯基先生（波兰）

报告员：洛先生（加拿大）

第二委员会

主席：波波夫先生（保加利亚）

付主席：德布鲁恩先生（荷兰）

报告员：格罗斯先生（巴西）

起草委员会

主席：迪克西特先生（印度）

成员：阿根廷、澳大利亚、厄瓜多尔、法国、德意志民主共和国、匈牙利、印度、伊拉克、日本、肯尼亚、挪威、秘鲁、塞拉利昂、新加坡、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国。

### 全权证书委员会

- 主席: 赫利利亚赫·哈吉·尤索夫夫人(马来西亚)
- 成员: 孟加拉国、加拿大、捷克斯洛伐克、厄瓜多尔、马达加斯加、马来西亚、尼日利亚、阿拉伯叙利亚共和国、美利坚合众国。

9. 联合国秘书长, 从三月六日至十一日, 由联合国法律顾问埃里克·絮伊先生代表, 其后由联合国法律事务厅一般法律事务司司长布莱恩·斯隆先生代表。联合国法律事务厅一般法律事务司国际贸易法组组长威廉·维斯先生担任执行秘书。

10. 大会在召开会议的一九七六年十二月十五日第31/100号决议中, 把联合国国际贸易法委员会第九届会议工作报告第四章内所载的海上货物运送公约草案(A/CONF. 89/5), 秘书长编写的关于执行、保留和其他最后条款的条文草案(A/CONF. 89/6 和 Add.1及2), 各国政府和国际组织的评论和提议(A/CONF. 89/7 和 Add.1) 和秘书长编写的关于这些评论和提议的分析(A/CONF. 89/8), 送交会议, 作为审议海上货物运送问题的基础。

11. 会议把海上货物运送公约草案和秘书长编写的关于执行、保留和其他最后条款的条文草案中关于保留的条文草案交给第一委员会。会议把关于执行、保留和其他最后条款的其他条文草案交给第二委员会。

12. 根据会议的简要记录(A/CONF. 89/SR.1至10), 第一委员会的简要记录(A/CONF. 89/C. 1/SR.1至37)和报告(A/CONF. 89/10) 和第二委员会的简要记录(A/CONF. 89/C. 2/SR. 1至11)和报告(A/CONF. 89/11)内所记载的审议情形, 会议制订了一九七八年联合国海上货物运送公约。

13. 该公约经会议于一九七八年三月三十日通过, 在一九七八年三月三十一日会议的闭幕会议上开放签字, 公约的文本附于本最后文件之后(附件一)。

公约将在纽约联合国总部继续开放签字，直至一九七九年四月三十日为止，在该日以后，公约将按照其条款规定，开放给国家加入。

14. 公约交存于联合国秘书长。

15. 会议也通过了一项“共同了解”和一项决议，其文本亦附于本最后文件之后（附件二和三）。

各国代表在本最后文件上签字，以资证明。

一九七八年三月三十一日订于德意志联邦共和国汉堡，共一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本具有同等效力。

主席

执行秘书

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ  
КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ**

1. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, рассмотрев главу IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии, состоявшейся в 1976 году, в которой содержится проект Конвенции о морской перевозке грузов, постановила своей резолюцией 31/100 от 15 декабря 1976 года созвать международную конференцию полномочных представителей в 1978 году в Нью-Йорке или в любом другом удобном месте, в отношении которого Генеральный секретарь может получить приглашение, для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов и закреплении результатов работы в международной конвенции и других таких документах, которые она может счесть необходимыми. Впоследствии Генеральный секретарь получил и принял приглашение правительства Федеративной Республики Германии провести такую конференцию в Гамбурге.

2. Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов была проведена с 6 по 31 марта 1978 года в Гамбурге, Федеративная Республика Германии.

3. На Конференции были представлены следующие 78 государств: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Бангладеш, Белорусская Советская Социалистическая Республика, Бельгия, Берег Слоновой Кости, Болгария, Боливия, Бразилия, Ватикан, Венгрия, Венесуэла, Габон, Гана, Германская Демократическая Республика, Федеративная Республика Германии, Гондурас, Греция, Дания, Демократический Йемен, Египет, Заир, Индия, Индонезия, Ирак, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кения, Колумбия, Корейская Республика, Куба, Кувейт, Либерия, Маврикий, Мадагаскар, Малайзия, Мексика, Нигерия, Нидерланды, Норвегия, Объединенная Республика Камерун, Объединенная Республика Танзания, Оман, Пакистан, Панама, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сенегал, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра-Леоне, Таиланд, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украинская Советская Социалистическая Республика, Филиппины, Финляндия, Франция, Чехословакия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Югославия, Ямайка и Япония.

4. Одно государство, Гватемала, направило на Конференцию своего наблюдателя.

5. Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю с просьбой пригласить представителей организаций, которые получили постоянное приглашение Генеральной Ассамблеи участвовать в качестве наблюдателей в сессиях и в работе всех международных конференций, созываемых под ее эгидой, в соответствии с резолюцией 3237 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 22 ноября 1974 года; пригласить представителей национально-освободительных движений, признаваемых Организацией африканского единства в ее районе, участвовать в качестве наблюдателей в соответствии с резолюцией 3280 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 10 декабря 1974 года и пригласить специализированные учреждения и Международное агентство по атомной энергии, а также заинтересованные органы Организации Объединенных Наций и другие заинтересованные межправительственные и неправительственные организации направить своих представителей на Конференцию в качестве наблюдателей. Приведенные ниже межправительственные и неправительственные организации приняли это предложение и направили на Конференцию своих наблюдателей:

Специализированные учреждения

Международный валютный фонд  
Межправительственная морская консультативная организация

Органы Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию  
Экономическая комиссия для Африки

Другие межправительственные организации

Сообщество и Общий рынок стран Карибского района  
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок  
Европейский совет  
Организация экономического сотрудничества и развития

Неправительственные организации

Балтийская и международная морская конференция  
Международная торговая палата  
Международная палата по судоходству  
Международный морской комитет  
Международная ассоциация судовладельцев  
Международный союз морского страхования  
Латиноамериканская ассоциация судовладельцев

6. Председателем Конференции был избран г-н Рольф Гербер (Федеративная Республика Германии).

7. Конференция избрала на пост Заместителя Председателя представителей следующих государств: Австралии, Алжира, Аргентины, Бельгии, Венесуэлы, Германской Демократической Республики, Греции, Дании, Индонезии, Ирака, Италии, Канады, Кубы, Нигерии, Турции, Пакистана, Польши, Сенегала, Союза Советских Социалистических Республик, Уганды, Филиппин и Эквадора.

8. Конференция учредила следующие комитеты:

Генеральный комитет

Председатель:

Председатель Конференции

Члены:

Председатель и Заместители Председателя Конференции и Председателя Первого и Второго комитетов

Первый комитет

Председатель:

Г-н Мозен Шафик (Египет)

Заместитель  
Председателя:

Г-н С. Сухожевски (Польша)

Докладчик:

Г-н Д.М. Лоу (Канада)

Второй комитет

Председатель:

Г-н Д. Попов (Болгария)

Заместитель  
Председателя:

Г-н Т.Дж.А.М. де Бруин (Нидерланды)

Докладчик:

Г-н Н. Гуэйрос (Бразилия)

Редакционный комитет

Председатель:

Г-н Р.К. Диксит (Индия)

Члены:

Австралия, Аргентина, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Индия, Ирак, Кения, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Перу, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра-Леоне, Франция, Эквадор, Япония

Комитет по проверке полномочий

Председатель:

Г-жа Хелилиа Хаджи Юсуф (Малайзия)

Члены:

Бангладеш, Канада, Мадагаскар, Малайзия, Нигерия, Сирийская Арабская Республика, Соединенные Штаты Америки, Чехословакия и Эквадор.

9. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций был представлен с 6 по 11 марта юрисконсультom Организации Объединенных Наций г-ном Эриком Сук, а впоследствии – директором Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций г-ном Блейном Слоуном. Функции Исполнительного секретаря выполнял начальник Отделения по праву международной торговли Отдела по общеправовым вопросам Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций г-н Виллем Вис.

10. В соответствии со своей резолюцией 31/100 от 15 декабря 1976 года о созыве конференции Генеральная Ассамблея представила Конференции в качестве основы для рассмотрения вопроса о морской перевозке грузов проект Конвенции о морской перевозке грузов, содержащийся в главе IV доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятой сессии (A/CONF.89/5), текст проекта положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных статей, подготовленный Генеральным секретарем (A/CONF.89/6 и Add.1 и 2), замечания и предложения правительств и международных организаций (A/CONF.89/7 и Add.1) и анализ этих замечаний и предложений, подготовленный Генеральным секретарем (A/CONF.89/8).

11. Конференция поручила Первому комитету рассмотреть текст проекта Конвенции о морской перевозке грузов и проект положения об оговорках из проекта положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных статей, подготовленного Генеральным секретарем. Конференция поручила Второму комитету рассмотреть проекты других положений, касающихся осуществления, оговорок и других заключительных статей.

12. На основе прений, отраженных в кратких отчетах Конференции (A/CONF.89/SR.1-10), кратких отчетах Первого комитета (A/CONF.89/C.1/SR.1-37) и его докладе (A/CONF.89/10) и в кратких отчетах Второго комитета (A/CONF.89/C.2/SR.1-11) и его докладе (A/CONF.89/11), Конференция выработала Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года.

13. Данная Конвенция, текст которой прилагается к настоящему Заключительному акту (Приложение I), была утверждена Конференцией 30 марта 1978 года и открыта для подписания на заключительном заседании Конференции 31 марта 1978 года. Она будет открыта для подписания в Центральных учреждениях в Нью-Йорке до 30 апреля 1979 года, после чего она будет открыта для присоединения в соответствии с ее положениями.



14. Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

15. Конференция приняла также "общую договоренность" и резолюцию, тексты которых также прилагаются к настоящему Заключительному акту (Приложения II и III).

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО представители подписали настоящий Заключительный акт.

Совершено в Гамбурге, Федеративная Республика Германии, тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят восьмого года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

Председатель



Исполнительный секретарь



ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, habiendo examinado el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones, celebrado en 1976, que contenía un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, decidió, por su resolución 31/100 ds 15 de diciembre de 1976, que en 1978 se convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General recibiera una invitación, para que examinara la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorporara los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estimara apropiados. Posteriormente, el Secretario General recibió y aceptó una invitación del Gobierno de la República Federal de Alemania para celebrar la conferencia en Hamburgo.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se celebró en Hamburgo, República Federal de Alemania, del 6 al 31 de marzo de 1978.

3. Estuvieron representados en la Conferencia los 78 Estados siguientes: Alemania, República Federal de; Argelia; Argentina; Australia; Austria; Bangladesh; Bélgica; Bolivia; Brasil; Bulgaria; Canadá; Colombia; Costa de Marfil; Cuba; Checoslovaquia; Chile; Dinamarca; Ecuador; Egipto; España; Estados Unidos de América; Filipinas; Finlandia; Francia; Gabón; Ghana; Grecia; Honduras; Hungría; India; Indonesia; Irán; Iraq; Irlanda; Italia; Jamaica; Japón; Kenya; Kuwait; Liberia; Madagascar; Malasia; Mauricio; México; Nigeria; Noruega; Omán; Países Bajos; Pakistán; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Árabe Siria; República de Corea; República Democrática Alemana; República Socialista Soviética de Bielorrusia; República Socialista Soviética de Ucrania; República Unida del Camerún; República Unida de Tanzania; Rumania; Santa Sede; Senegal; Sierra Leona; Singapur; Suecia; Suiza; Tailandia; Trinidad y Tabago; Túnez; Turquía; Uganda; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Venezuela; Yemen Democrático; Yugoslavia; y Zaire.

4. Un Estado, Guatemala, envió un observador a la Conferencia.

5. La Asamblea General pidió al Secretario General que invitara a los representantes de las organizaciones que hubiesen recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en las reuniones y en los trabajos

de todas las conferencias internacionales convocadas con su patrocinio, en calidad de observadores, de conformidad con su resolución 3237 (XXIX) de 22 de noviembre de 1974; que invitara a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de 10 de diciembre de 1974 de la Asamblea General y que invitara a los organismos especializados, al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos de las Naciones Unidas interesados y a otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales interesadas, a que se hicieran representar en la Conferencia por observadores. Aceptaron esta invitación y estuvieron representadas en la Conferencia por observadores las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

Organismos especializados

Fondo Monetario Internacional

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

Órganos de las Naciones Unidas

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Comisión Económica para África

Otras organizaciones intergubernamentales

Comunidad del Caribe y Mercado de la Comunidad del Caribe

Consejo de Europa

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

Organizaciones no gubernamentales

Asociación Internacional de Armadores

Asociación Latino-Americana de Armadores

Cámara de Comercio Internacional

Cámara Internacional de Navegación Marítima

Comité Marítimo Internacional

Conferencia Marítima Internacional y del Báltico

Unión Internacional de Seguros de Transporte.

6. La Conferencia eligió Presidente al Sr. Rolf Herber (Alemania, República Federal de).

7. La Conferencia eligió Vicepresidentes a los representantes de los siguientes Estados: Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Filipinas, Grecia, Indonesia, Iraq, Italia, Nigeria, Pakistán,

Polonia, República Democrática Alemana, Senegal, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Venezuela.

8. La Conferencia estableció los siguientes órganos:

Mesa de la Conferencia

Presidente:

El Presidente de la Conferencia

Miembros:

El Presidente y los Vicepresidentes de la Conferencia y los Presidentes de la Primera y de la Segunda Comisión

Primera Comisión

Presidente:

Sr. Mohsen Chafik (Egipto)

Vicepresidente:

Sr. S. Suchorzewski (Polonia)

Relator:

Sr. D. M. Low (Canadá)

Segunda Comisión

Presidente:

Sr. D. Popov (Bulgaria)

Vicepresidente:

Sr. Th. J. A. M. de Bruijn  
(Países Bajos)

Relator:

Sr. N. Gueiros (Brasil)

Comité de Redacción

Presidente:

Sr. R. K. Dixit

Miembros:

Argentina, Australia, Ecuador, Estados Unidos de América, Francia, Hungría, India, Iraq, Japón, Kenya, Noruega, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzania, Sierra Leona, Singapur y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente:

Sra. Heliliah Haji Yusof (Malasia)

Miembros:

Bangladesh, Canadá, Checoslovaquia, Ecuador, Estados Unidos de América, Madagascar, Malasia, Nigeria y República Árabe Siria.

9. El Secretario General de las Naciones Unidas estuvo representado por el Sr. Erik Suy, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, del 6 al 11 de marzo y posteriormente por el Sr. Blaine Sloan, Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. El Sr. Willem Vis, Jefe de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas actuó como Secretario Ejecutivo.

10. La Asamblea General, por su resolución 31/100, de 15 de diciembre de 1976, en la que se convocaba la Conferencia, remitió a ésta, como base para el examen del transporte marítimo de mercancías, el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías que figura en el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (A/CONF.89/5), el texto de las disposiciones del proyecto relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2), las observaciones y propuestas de los Gobiernos y organizaciones internacionales (A/CONF.89/7 y Add.1) y la recopilación analítica de esas observaciones y propuestas preparada por el Secretario General (A/CONF.89/8).

11. La Conferencia asignó a la Primera Comisión el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y el proyecto de artículo sobre reservas que figuraba en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales. La Conferencia asignó a la Segunda Comisión el proyecto de disposiciones acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales, a excepción del proyecto de artículo sobre las reservas.

12. La Conferencia, basándose en los debates que constan en las actas resumidas de las sesiones plenarias (A/CONF.89/SR.1 a 10), en las actas resumidas (A/CONF.89/C.1/SR.1 a 37) y el informe (A/CONF.89/10) de la Primera Comisión, en las actas resumidas de la Segunda Comisión (A/CONF.89/C.2/SR.1 a 11) y en su propio informe (A/CONF.89/11), elaboró el CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978.

13. Ese Convenio, cuyo texto se reproduce en el anexo I de la presente Acta Final, fue adoptado por la Conferencia el 30 de marzo de 1978 y quedó abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia el 31 de marzo de 1978.

Permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 30 de abril de 1979 y después de esa fecha quedará abierto a la adhesión, de conformidad con sus disposiciones.

14. El Convenio queda depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

15. La Conferencia también llegó a un "Consenso" y aprobó una resolución, cuyos textos figuran asimismo en anexo a la presente Acta Final.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los representantes han firmado esta Acta Final.

Hecha en Hamburgo, República Federal de Alemania, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo ejemplar, cuyos textos árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Presidente



Secretario Ejecutivo



Done at Hamburg,  
on 31 March 1978,  
in the name of

Fait à Hambourg,  
le 31 mars 1978,  
au nom

حررت في هامبورغ  
يوم ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨  
باسم

1978年3月31日  
以下列国家的名义  
订于汉堡

Свершено в Гамбурге  
31 марта 1978 года  
от имени

Hecho en Hamburgo  
el 31 de marzo de 1978  
en nombre de

ANNEX I

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978

(See text of Convention hereafter)



## **ANNEX II**

### **COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA**

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

ANNEX III

RESOLUTION ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE  
ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

"The United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea,

"Noting with appreciation the kind invitation of the Federal Republic of Germany to hold the Conference in Hamburg,

"Being aware that the facilities placed at the disposal of the Conference and the generous hospitality bestowed on the participants by the Government of the Federal Republic of Germany and by the Free and Hanseatic City of Hamburg, have in no small measure contributed to the success of the Conference,

"Expresses its gratitude to the Government and people of the Federal Republic of Germany, and

"Having adopted the Convention on the Carriage of Goods by Sea on the basis of a draft Convention prepared by the United Nations Commission on International Trade Law at the request of the United Nations Conference on Trade and Development,

"Expresses its gratitude to the United Nations Commission on International Trade Law and to the United Nations Conference on Trade and Development for their outstanding contribution to the simplification and harmonization of the law of the carriage of goods by sea, and

"Decides to designate the Convention adopted by the Conference as the 'UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978', and

"Recommends that the rules embodied therein be known as the 'HAMBURG RULES'."

ANNEXE I

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES PAR MER, 1978

Préambule

(Voir texte de la Convention ci-après)

## ANNEXE II

### CONSENSUS ADOPTE PAR LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

### ANNEXE III

#### RESOLUTION ADOPTEE PAR LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

"La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer,  
Rappelant avec reconnaissance l'aimable invitation de la République  
fédérale d'Allemagne, qui a accueilli la Conférence à Hambourg,

Consciente du fait que les services mis à la disposition de la Conférence  
et la généreuse hospitalité accordée aux participants par le Gouvernement de la  
République fédérale d'Allemagne et par la Ville libre et hanséatique de Hambourg  
ont largement contribué au succès de la Conférence,

Exprime sa gratitude au Gouvernement et au peuple de la République fédérale  
d'Allemagne et.

Avant adopté la Convention sur le transport de marchandises par mer sur  
la base d'un projet de convention établi par la Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international à la demande de la Conférence des  
Nations Unies sur le commerce et le développement,

Exprime sa gratitude à la Commission des Nations Unies pour le droit  
commercial international et à la Conférence des Nations Unies sur le commerce  
et le développement pour leur remarquable contribution à la simplification et  
à l'harmonisation du droit relatif au transport de marchandises par mer et

Décide d'intituler la Convention adoptée par la Conférence :

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER DE 1974

et

Recommande que les règles qui y sont énoncées soient appelées REGLES DE  
HAMBOURG."

## المرفق الثالث

### قرار اتخذته مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري

#### للضائع

" ان مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للضائع ،  
" يدعو بالدعوة الكريمة التي وجهتها جمهورية الطانيا الاتحادية لعقد المؤتمر  
في هامبورغ ،  
" و اذ يدرك ان التسهيلات التي وضعتها جمهورية الطانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ  
الهانزية انحية تحت تصرف المؤتمر وكسب الضيافة الذي أبدته نحو المشتركين فيه أمر كان  
له فضل كبير في نجاح المؤتمر ،  
" يعرب عن امتنانه لجمهورية الطانيا الاتحادية وشعبها ،

و

" اذ اعتمد اتفاقية النقل البحري للضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذي أعدته  
لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ،  
" يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ومؤتمر  
الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتها البارزة في تبسيط وتيسير قانون النقل البحري  
للضائع ،

و

" يقرر أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم :  
" اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للضائع لعام ١٩٧٨ "  
" ويوصي بأن تعرف القواعد الواردة فيها باسم " قواعد هامبورغ "

## المرفق الثاني

تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة

المعنى بالنقل البحري للبضائع

من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض • ومبدأ ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء الإثبات على الناقل ، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات •

ANNEX I

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨

( انظر نص الاتفاقية فيما يلي )



附件一

一九七八年联合国海上货物运送公约

(见后面公约案文)

## 附件二

### 联合国海上货物运送会议 通过的共同了解

共同了解的是，运送人在本公约下的责任，是以推定过失或疏忽的原则为基础。也就是说，通常，举证责任由运送人担负，但对某些情况，公约的规定改变这一规则。

### 附件三

#### 联合国海上货物运送会议 通过的决议

“联合国海上货物运送会议，

“感谢地注意到德意志联邦共和国亲切地邀请在汉堡举行会议，

“意识到德意志联邦共和国政府和自由、汉萨同盟汉堡市提供给会议使用的设备和对与会者的殷勤接待，对会议的成功，大有帮助，

“感谢德意志联邦共和国政府和人民，和

“以联合国国际贸易法委员会应联合国贸易和发展会议要求而拟订的公约草案为基础，通过了海上货物运送公约，

“对联合国国际贸易法委员会和联合国贸易和发展会议在简化和划一海上货物运送法律方面作出卓越贡献，表示感谢，和

“决定把会议通过的公约定名为：‘一九七八年联合国海上货物运送公约’，  
并

“建议把公约内包含的规则称为‘汉堡规则’。”

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА

(См. текст Конвенции ниже)

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### ОБЩАЯ ДОГОВОРЕННОСТЬ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Согласно общей договоренности ответственность перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией основана на принципе презумптуемой вины. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается на перевозчика, однако в определенных случаях положения Конвенции изменяют это правило.

### ПРИЛОЖЕНИЕ III

#### РЕЗОЛЮЦИЯ, ПРИНЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов,  
с признательностью отмечая любезное приглашение Федеративной Республики  
Германии о проведении Конференции в Гамбурге,

сознавая, что средства, предоставленные в распоряжение Конференции, и  
радушное гостеприимство, оказанное ее участникам правительством Федеративной  
Республики Германии и Свободным и Ганзейским городом Гамбургом, в немаловажной  
степени способствовали успеху Конференции,

выражает свою признательность правительству и народу Федеративной Респуб-  
лики Германии и,

приняв Конвенцию о морской перевозке грузов на основе проекта Конвенции,  
подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной  
торговли по просьбе Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и  
развитию,

выражает свою признательность Комиссии Организации Объединенных Наций по  
праву международной торговли и Конференции Организации Объединенных Наций по  
торговле и развитию за их выдающийся вклад в упрощение и гармонизацию права  
морской перевозки грузов и

постановляет дать Конвенции, принятой Конференцией, следующее название:  
"КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА" и  
рекомендует именовать содержащиеся в ней правила "ГАМБУРГСКИМИ ПРАВИЛАМИ".

ANEXO I

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL  
TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978

Prefacio

(Véase a continuación el texto de la Convención)

## Anexo II

### CONSENSO DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.



Anexo III

RESOLUCION APROBADA POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías,

Tomando nota con reconocimiento de la amable invitación de la República Federal de Alemania para que se celebre la Conferencia en Hamburgo,

Conociendo de que los servicios facilitados a la Conferencia y la generosa hospitalidad que han brindado a los participantes el Gobierno de la República Federal de Alemania y la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo han contribuido en grado considerable al éxito de la Conferencia,

Expresa su gratitud al Gobierno y al pueblo de la República Federal de Alemania, y

Habiendo adoptado el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías sobre la base de un proyecto de convenio preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a solicitud de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,

Expresa su gratitud a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo por su destacada contribución a la simplificación y armonización del derecho del transporte marítimo de mercancías,

Decide denominar el Convenio adoptado por la Conferencia "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978", y

Recomienda que las normas enunciadas en ese Convenio se denominen "REGLAS DE HAMBURGO".



UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978

Preamble

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

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.
3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.
4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.
6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

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

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

#### Article 2. Scope of application

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Article 3. Interpretation of the Convention

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

## PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

### Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

- (a) from the time he has taken over the goods from:
  - (i) the shipper, or a person acting on his behalf; or
  - (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;
- (b) until the time he has delivered the goods:
  - (i) by handing over the goods to the consignee; or
  - (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
  - (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

## Article 5. Basis of liability

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

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

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

4. (a) The carrier is liable

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

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

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be

attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

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

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

#### Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

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

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

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

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

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

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

#### Article 7. Application to non-contractual claims

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

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

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

#### Article 8. Loss of right to limit responsibility

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

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



### Article 9. Deck cargo

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

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

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

### Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

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

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

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

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

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

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

#### Article 11. Through carriage

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

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

### PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

#### Article 12. General rule

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

#### Article 13. Special rules on dangerous goods

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

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

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

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

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

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

## PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

### Article 14. Issue of bill of lading

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

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

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

### Article 15. Contents of bill of lading

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

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

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

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

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

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

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

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

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

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

- (l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;
- (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;
- (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
- (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

#### Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

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

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

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

(a) the bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

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

#### Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for

insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

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

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

#### Article 18. Documents other than bills of lading

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

### PART V. CLAIMS AND ACTIONS

#### Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

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

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

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

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

#### Article 20. Limitation of actions

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



2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

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

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

#### Article 21. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

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

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

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

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law

of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

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

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

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

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

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

#### Article 22. Arbitration

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

### Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which

it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

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

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

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

#### Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

#### Article 25. Other conventions

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

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

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

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

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

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

#### Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member

of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

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

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

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

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

## PART VII. FINAL CLAUSES

### Article 27. Depositary

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

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

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

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

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

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

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

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

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention

of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

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

#### Article 32. Revision and amendment

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

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

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

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of



article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

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

#### Article 34. Denunciation

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

2. 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 Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES PAR MER, 1978

Préambule

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,  
AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles  
relatives au transport de marchandises par mer,  
ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet et sont convenus de  
ce qui suit :

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. Définitions.

Dans la présente Convention :

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

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

7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

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

#### Article 2. Champ d'application

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

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

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

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

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

### Article 3. Interprétation de la Convention

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

## DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

### Article 4. Durée de la responsabilité

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

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

- a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
  - i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
  - ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
  - i) en remettant les marchandises au destinataire; ou
  - ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

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

#### Article 5. Fondement de la responsabilité

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

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

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

4. a) Le transporteur est responsable

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

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

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

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

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

#### Article 6. Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de

compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

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

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

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

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

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



## Article 7. Recours judiciaires

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

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

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

## Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

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

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

## Article 9. Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le

chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

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

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

#### Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

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

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

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

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

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

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

#### Article 11. Transport par transporteurs successifs

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

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

## TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU CHARGEUR

### Article 12. Règle générale

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

### Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

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

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

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

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

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

## QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

### Article 14. Emission du connaissement

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

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

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

### Article 15. Contenu du connaissement

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

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l'état apparent des marchandises;
- c) le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;
- e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
- i) le lieu d'émission du connaissement;

- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
- o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenue dans un connaissement "embarqué".

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

## Article 16. Connaissance : réserves et force probante

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

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

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

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

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

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

## Article 17. Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exaotitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

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

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

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



### Article 18. Documenta autres que les connaissements

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

## CINQUIÈME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 20. Prescription des actions

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

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

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

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

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

#### Article 21. Compétence

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

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

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

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

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

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

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

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

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

#### Article 22. Arbitrage

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

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

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :
- a) soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :
    - i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
    - ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
    - iii) le port de chargement ou le port de déchargement.
  - b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

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

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

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

## SIXIEME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

### Article 23. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

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

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

#### Article 24. Avaries communes

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

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

#### Article 25. Autres conventions

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

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

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

a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou

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

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

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

## Article 26. Unité de compte

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

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

12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou  
37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

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

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



## SEPTIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

### Article 27. Dépositaire

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

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

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

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

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

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

### Article 29. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

### Article 30. Entrée en vigueur

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

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

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

### Article 31. Dénonciation d'autres conventions

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

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

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

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

### Article 32. Révision et amendements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 34. Dénonciation

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

2. 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 Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

- ٣ - يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة • ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل الى جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول ، والى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم •
- ٤ - كل تعديل يعتمد يبدأ نفاذه في اليوم الأول من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة • ويتم الحصول عن طريق ايداع مك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع •
- ٥ - بعد بدء نفاذ أي تعديل ، يحق لكل دولة متعاقدة تكوين قد هلمت هذا التعديل ان تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون ستة أشهر بعد اعتماد أنتعديـل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل •
- ٦ - أية وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة •

#### المادة ٣٤ - الانسحاب من هذه الاتفاقية

- ١ - يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها اشعاراً خطياً الى الوديع •
- ٢ - يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تمام الوديع للاشعار • وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الاشعار ، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للاشعار •
- حررت في هامبورغ ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار/مارس سنة ألف وتسعمائة  
وثمانية وسبعين ، من نسخة أصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الاسانية والانكليزية  
والروسية والصينية والعربية والفرنسية •
- واشانتا لما تقدم قام المفوضون الموقعون أدناه ، بناءً على تفويض صحيح من حكوماتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية •

٤ - على الرغم من أحكام المادة ٢ من هذه الاتفاقية ، ولأغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، يجوز للدولة المتعاقدة أن ترفض ، إذا استصوبت ذلك ، إعلان نيبتها في الاسحاب من اتفاقية عام ١٩٢٤ ومن اتفاقية عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٦٨ لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية • وعليها حينئذ اشعار حكومة بلجيكا ، نيبتها • وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية ، دون أية اتفاقية سواها ، تجاه الدول المتعاقدة فيها •

### المادة ٢٢ - اعادة النظر والتعديل

١ - بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف في هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع الى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها •  
٢ - أي وثيقة تصدق أو قبول أو اقرار أو اضمام يتم ايداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة •

### المادة ٣٢ - اعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية أو الوحدة الحسابية

١ - خلافا لأحكام المادة ٢٢ يدعو الوديع ، وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة ، مؤتمرا الى الانعقاد ، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة ٦ والفقرة ٢ من المادة ٢٦ ، أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المعينتين في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٢٦ ، أو عن كليهما ، بوحدات أخرى • ولا يجري تغيير المقادير الا بسبب تغير قيمتها الحقيقية تغيرا ذا شأن •  
٢ - يدعو الوديع الى عقد مؤتمر لاعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول المتعاقدة •

## المادة ٣٠ - بدء النفاذ

- ١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الاقرار ، أو الانضمام .
- ٢ - وفيما يخص الدول التي تصبح اطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الاقرار أو الانضمام ، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على ايداع الوثيقة اللازمة باسمها .
- ٣ - على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أى تاريخ بعده .

## المادة ٣١ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

- ١ - يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد المرور تتعلق بسندات الشحن ، الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/اغسطس ١٩٢٤ (اتفاقية ١٩٢٤)، أن تقوم ، حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، إنهاء في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة ، معلنة ان الانسحاب يسرى اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها .
- ٢ - يقيم الوديع لهذه الاتفاقية ، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة ١ من المادة ٣٠ ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها .
- ٣ - تطبق أحكام الفقرة ١ و ٢ من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في البروتوكول الموقع في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد المرور المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في ٢٥ آب/اغسطس ١٩٢٤ .

أو نتيجة التحويل المذكورة في الفقرة ٣ من هذه المادة ، حسبما تكون الحالة ، وذلك في وقت التوقيع ، أو عند ابدائها وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أو عند استفادتها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة ٢ من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل .

### الجزء السابع - الأحكام الختامية

#### المادة ٢٧ - الوديع

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة ودبعا لهذه الاتفاقية .

#### المادة ٢٨ - التوقيع ، التصديق ، القبول ، الاقرار ، الانضمام

- ١ - تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى ٣٠ نيسان /ابريل ١٩٧٩ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك .
- ٢ - تكون هذه الاتفاقية مرمونة بالتصديق أو القبول أو الاقرار من جانب الدول الموقعة .
- ٣ - بعد ٣٠ نيسان /ابريل ١٩٧٩ ، يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها .
- ٤ - تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

#### المادة ٢٦ - التحفظات

لا يجوز ابداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية .



## المادة ٢٦ - الوحدة الحسابية

١ - الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة ٦ من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي • وتحول المبالغ المشار إليها في المادة ٦ إلى العملة الوطنية للدولة بما لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تنطبق عليه الأطراف • وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملاتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته • وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملاتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة •

٢ - ومع ذلك ، يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي ، والتي لا تبیح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أن تعلن ، في وقت التوقيع ، أو في وقت التصديق أو القبول ، أو الإقرار ، أو الانضمام ، أو في أي وقت لاحق ، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي :  
١٢ ٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو ٢٧٥ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع •

٣ - الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة ٢ تعادل خمسة وستين وبنصفاً والبرغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف • ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة ٢ إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية •

٤ - يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١ ، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة ٦ معبرا عنها بالوحدات الحسابية • وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة ١ ،

وكلاهما ، المخصوص عليهما في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية مالك السفن البحرية .

٢ - لا تحول أحكام المادتين ٢١ و ٢٢ من هذه الاتفاقية دون تطبيق ما يكون واردا في أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ، من أحكام الزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان ، شريطة أن يكون النزاع مقصورا على أطراف تقع محال عليها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية الأخرى ، الا أن هذه الفقرة لا تنس تطبيق الفقرة ٤ من المادة ٢٢ من هذه الاتفاقية .

٣ - لا تنشأ أية مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي اذا كان مشغل منشأة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك اما :

( أ ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في ٢٩ تموز / يولييه ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الاضافي المؤرخ في ٢٨ كانون الثاني / يناير ١٩٦٤ ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في ٢١ أيار / مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو

( ب ) استنادا الى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار ، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح .

٤ - لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمته من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون النافل مسؤولًا عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم .

٥ - ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أى اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية الزامها على عقود نقل البضائع الذي تم أساسا بواسطة من وسائل النقل خلاف النقل بطريق البحر . ويسرى هذا الحكم كذلك على أى تنقيح أو تعديل لاحق اتلك الاتفاقية الدولية .

٢ - متى أصدر سند شحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، تعين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي بطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه .

٤ - إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استنادا إلى هذه العادة أو نتيجة لاغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه العادة ، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تبعاً وبملا وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم . ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التي تتبدى لها صاحب الحق لدى ممارسته لِحقه ، بشرط أن يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى النص المذكور أعلاه وفقاً لقانون الدولة التي تتخذ لديها الاجراءات .

#### المادة ٢٤ - العوارية العامة

١ - ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة .

٢ - باستثناء المادة ٢٠ ، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية العامة ، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه فيما يتعلق بأي اشتراك كهذا يتم دفعه أو أي مصاريف القاذ يتم أدائها .

#### المادة ٢٥ - الاتفاقيات الأخرى

١ - لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي وتستخدم بهما

١٤ المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد له محل عمل

رئيسي ، فالمحل الاعتيادي لاقامة المدعى عليه ، أو

٢٤ مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ،

أو فرع أو وكالة ، أبرم العقد عن طريق أى منها ، أو

٣٤ ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(ب) أى مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به .

٤ - يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية .

٥ - تعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق

تحكيم ، ويعتبر باطلاً ولاغياً أى نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام .

٦ - ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل

إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري .

### الجزء السادس - أحكام تكميلية

#### المادة ٢٢ - الشروط التعاقدية

١ - كل شرط يورد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى

مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً ، بشكل مباشر أو غير مباشر ، لأحكام هذه الاتفاقية ،

يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها . ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة

الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها . وأى شرط يتضمن التنازل

عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل ، أو أى شرط معادل ، يعتبر باطلاً ولاغياً .

٢ - خلافاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته

والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية .

- ٤ - (أ) في حالة اقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز اقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا الى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التي اقيمت أمامها الدعوى، الأولى غير قابل للتفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الاجراءات الجديدة ،
- (ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل الى تنفيذ حكم بمثابة اقامة دعوى جديدة ،
- (ج) لأغراض هذه المادة ، فان نقل الدعوى الى محكمة اخرى تقع فسي نفس البلد أو الى محكمة في بلد آخر ، وفقا للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة اقامة دعوى جديدة .
- ٥ - خلافا لأحكام الفقرات السابقة ، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل اليه الأطراف بعد نشوء المتلالية بموجب عقد النقل البحري .

#### المادة ٦٦ - التحكيم

- ١ - مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على أن يحال الى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية .
- ٢ - اذا تضمنت مشاركة الايجار نصا على احالة المنازعات الناشئة بموجبها الى التحكيم وصدر سدن شحن استنادا الى مشاركة الايجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سدن الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السدن الحائز له بحسن نية .
- ٣ - تتخذ اجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي :
- (أ) مكان في دولة يقع في اراضيها :

## المادة ٢١ - الاختصاص

١ - في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، للمدعي ، حسب اختياره ، ان يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التي تقح فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل في نطاق ولايتها احد الأماكن التالية :

(أ) المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وان لم يكن له محل عمل رئيسي ، فالمحل الاعتيادي لاقامة المدعى عليه ، أو

(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل او فرع أو وكالة إبرم العقد من طريق أي منها ، أو

(ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(د) أي مكان اخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري .

٢ - (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز اقامة الدعوى أمام

محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة اخرى لنفس المالك استنادا الى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي . على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، الى إحدى المحاكم المختصة المشار اليها في الفقرة ١ من هذه المادة ، لكي تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن يتعين قبل اجراء هذا النقل ان يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي ، (ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية

الكفالة أو عدم كفايتها .

٣ - لا يجوز اقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي

مكان لم تحدد في الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة . ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية .

الى الشاحن يحدد الطبيعة العلامة نهذه الخسارة أو الضرر ، وذلك في موعد لا يتجاوز ٩٠ يوماً  
متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً للفقرة ٢ من المادة ٤ ، أيهما  
أبعد ، فان عدم توجيه مثل هذا الاخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل  
الفعلي أى خسارة أو ضرر يرجع الى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وراثته .  
٨ - لأغراض هذه المادة ، يعتبر كل اخطار يوجه الى شخص يتصرف نيابة عن  
الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها ، أو الى شخص  
يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه الى الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن ، حسب  
الحالة .

#### المادة ٢٠ - تقادم الدعوى

- ١ - تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ  
اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .
- ٢ - تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو  
في حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه .
- ٣ - لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة .
- ٤ - يجوز في أى وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تُقدم في حقه مطالبة  
بعد مدة التقادم باعلان كتابي يوجهه الى المطالب . ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم باعلان  
لاحق أو اعلانات لاحقة .
- ٥ - الشخص الذي يحل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة  
التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة اذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها  
في قانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات . على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن  
٩٠ يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة  
أو اليوم الذي أُبلغ فيه باعلان الدعوى المقامة عليه .

المادة ١٩ - الاخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير

- ١ - ما لم يتم المرسل اليه باخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع الى المرسل اليه ، اعتبر هذا التلوم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل ، فاذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة .
- ٢ - اذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسرى بالقدر نفسه أحكام الفقرة ١ من هذه المادة اذا لم يوجه الاخطار الكتابي خلال ١٥ يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه .
- ٣ - اذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عمليّة معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى المرسل اليه انفتحت الحاجة الى توجيه الاخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف .
- ٤ - في حالة وجود أى هلاك أو تلف فعلي أو متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل اليه أن يقدم الى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .
- ٥ - لا يستحق أى تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه اخطار كتابي الى الناقل خلال ٦٠ يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه .
- ٦ - اذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع ، فأى اخطار يوجه بمقتضى هذه المادة الى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه الى الناقل ، كما يكون لأى اخطار يوجه الى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه الى هذا الناقل الفعلي .
- ٧ - ما لم يتم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه اخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر



تمويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات • ويظل الشاحن مسؤولاً  
وان قام بتحويل سند الشحن • وحق الناقل في هذا التمويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد  
النقل البحري تجاه اى شخص آخر غير الشاحن •

٢ - كل كتاب ضمان او اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتمويض الناقل عن الخسارة  
التي تنتج عن قيام الناقل او شخص يتصرف نيابة عنه باصدار سند شحن دون ادراج تحفظ  
بشأن انبيئات تقدم من الشاحن لادراجها في سند الشحن ، او بشأن الحالة الظاهرة  
للضائع ، يكون باطلا ولا يترتب عليه اى اثر تجاه اى طرف ثالث ، بما في ذلك اى مرسل اليه ،  
يكون قد حول اليه سند الشحن •

٣ - يعتبر كتاب الضمان او الاتفاق المشار اليه سابقا تجاه الشاحن ، ما لم يكن  
الناقل او الشخص الذى يتصرف نيابة عنه قد نوى ، بعدم ادراج التحفظ المذكور في الفقرة ٢  
من هذه المادة ، عن طرف ثالث ، بما في ذلك اى مرسل اليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على  
الوصف الجارى للضائع في سند الشحن • وفي الحالة الاخيرة ، اذا كان التحفظ غير المثبت  
متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدما لادراجها في سند الشحن ، لا يحق للناقل اى تمويض  
من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة •

٤ - في حالة الغش المتعمد المشار اليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، يسأل  
الناقل دون ان يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن  
الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك اى مرسل اليه ، لانه قد تصرف اعتمادا على  
الوصف الوارد للضائع في سند الشحن •

#### المادة ١٨ - الوثائق الاخرى غير سندات الشحن

متى اصدر الناقل وثيقة اخرى غير سند الشحن لاثبات تسليم البضائع الواجب نقلها ،  
اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على ابرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للضائع كما هي  
موصوفة في تلك الوثيقة •

٢ - اذا لم يتم الناقل ، او اى شخص آخر يصد رسد الشحن بوابة عبه ، باثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سدد الشحن ، اعتبر انه قد اثبت في سدد الشحن ان البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة .

٣ - باستثناء التفاصيل التي يدرج اشائها تحفظ تجيزه الفقرة ١ من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ :

( أ ) يعتبر سدد الشحن قربة ظاهرة على ان ناقل البضائع تلقى البضائع الواردة وصفها في سدد الشحن او شحن هذه البضائع اذا كان قد صدر سدد شحن مؤتمره عليه بكلمة " مشحون " .

( ب ) لا يقبل من الناقل اثبات ما يخالف ذلك اذا انتقل سدد الشحن الى طرف ثالث ، بما في ذلك اى مرسل اليه ، يمكن قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الواردة للبضائع في السدد .

٤ - سدد الشحن الذى يخلو من ذكر اجرة النقل ، وفقا لحكم الفقرة الفرعية ( ك ) من الفقرة ١ من المادة ١٥ ، او الذى لا يوضح بشكل آخر ان اجرة النقل مستحقة على المرسل اليه ، او الذى لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل اليه ، يعتبر قربة ظاهرة على عدم استحقاق دفع اجرة النقل او غرامة التأخير المذكورة على المرسل اليه . على انه لا يقبل من الناقل اثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سدد الشحن الى طرف ثالث ، بما في ذلك اى مرسل اليه ، يمكن قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلوسدد الشحن من مثل هذا البيان .

### المادة ١٢ - الضمانات من قبل الشاحن

١ - يعتبر الشاحن ضامنا للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطريقة العامة للبضائع ومعلوماتها وعدد ما ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سدد الشحن . وعلى الشاحن

٢ - على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة ، ان يصدر الى الشاحن ، و حتى طلب الشاحن ذلك ، سند شحن مؤتمراً عليه بكلمة " مشحون " يذكر فيه ، بالاضافة الى التفاصيل المتصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة ، ان البضائع مشحونة على سفينة او سفن يمين اسمها ، وتاريخ او تواريخ الشحن ، واذا كان قد سبق للناقل ان يصدر الى الشاحن سند شحن او حجة اخرى فيما يتعلق باى من هذه البضائع ، يقوم الشاحن ، بناء على طلبه ، الناقل ببرد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة " مشحون " وللناقل ان يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة " مشحون " وذلك بتعديل اية وثيقة سبق اصدارها اذا كانت هذه الوثيقة ، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازمة اذراجها في سند شحن مؤتمراً عليه بكلمة " مشحون " .

٣ - لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل او اكثر من التفاصيل المشار اليها في هذه المادة على الصفة القابولية لثبوتية بوصفها سند شحن على ان تكون ، مع ذلك ، استوفية للشروط المتصوص عليها في الفقرة ٧ من المادة ١ .

#### المادة ١٦ - سندات الشحن : التحفظات وحجيتها

١ - اذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، او علاماتها الرئيسية ، او عدد الطرود او القطع ، او وزنها ، او كميتها ، يعلم الناقل او الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن بآية عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا ، او للبضائع المشحونة اذا كان قد صدر سند شحن مؤتمراً عليه بكلمة " مشحون " او تتوفر لديه اسباب معقولة تحمته على الاشتباه في ذلك ، او اذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل ، يدري الناقل او الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل او الاسباب التي حملته على الاشتباه ، او كين الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة .

( أ ) الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع ،  
وإنما صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ، ان كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود او القطيع ،  
وزن البضائع او كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها  
الشاحن .

( ب ) الحالة الظاهرة للبضائع ،

( ج ) اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله ،

( د ) اسم الشاحن ،

( هـ ) اسم المرسل اليه اذا كان الشاحن قد ساه ،

( و ) ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه

الناقل البضائع في ميناء الشحن ،

( ز ) ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري ،

( ح ) عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية ،

( ط ) مكان اصدار سند الشحن ،

( ي ) توقيع الناقل او توقيع شخص آخر يندوب عنه ،

( ك ) ما يستحق على المرسل اليه من اجرة النقل ، او اشارة اخرى تدل على ان

اجرة النقل مستحقة عليه ،

( ل ) البيان المشار اليه في الفقرة ٣ من المادة ٢٢ ،

( م ) بيان ان البضائع ستشحن على سطح السفينة او يجوز شحنها على هذا

النحو ، اذا كان الأمر كذلك ،

( ن ) تاريخ او فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ ، اذا اتفق على التاريخ او الفترة

صراحة بين الطرفين ،

( س ) أي حد او حدود ميسرة للمسؤولية حتماً يتفق على ذلك عملاً بالفقرة

٤ من المادة ٦ .

٤ - في الحالات التي لا تنطبق عليها احكام الفقرة الفرعية (ب) امن الفقرة ٢ من هذه المادة او التي لا يمكن فيها الاستناد الى تلك الاحكام ، يجوز ، اذا اصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الارياح او الممتلكات ، ايزالها من السفينة او اعدامها او ازالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض ، الا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشترك في العوامة العامة ، او التي يمكن فيها الناقل مسؤولا وفقا لاحكام المادة ٥ .

### الجزء الرابع - وثائق النقل

#### المادة ١٤ - اصدار سند الشحن

- ١ - متى أخذ الناقل او الناقل الفعلي البضائع في عهده ، يجب على الناقل ان يقوم ، بناء على طلب الشاحن ، باصدار سند شحن الى الشاحن .
- ٢ - يجوز ان يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ، ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الماقلة للبضائع سندا مقبولا من قبل الناقل .
- ٣ - يجوز ان يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد او بالصورة المطابقة للأصل او بالتقريب او بالخاتم او بالرموز او مشابها بأية وسيلة آلية او الكترونية اخرى ، اذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يمدرفيه سند الشحن .

#### المادة ١٥ - محتويات سند الشحن

- ١ - يجب ان يتضمن سند الشحن ، فيما يتضمن ، التفاصيل التالية :

## الجزء الثالث - مسؤولية الشاحن

### المادة ١٢ - قاعدة عامة

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل او بالناقل الفعلي او عن الضرر الذي يلحق بالهفوية ، ما لم تكن تلك الخسارة او يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ او اهمال الشاحن او مستخدميه او وكلائه . وكذلك لا يسأل اى مستخدم او وكيل للشاحن عن تلك الخسارة او ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة او يكن الضرر نتيجة لخطأ او اهمال من جانبه .

### المادة ١٣ - قواعد خاصة للمضائخ الخطرة

- ١ - على الشاحن ان يضع علامات او بطاقات مناسبة على المضائخ الخطرة تفيد بأنها خطيرة .
- ٢ - اذا سلم الشاحن مضائخ خطيرة سواء الى ناقل او ناقل فعلي ، كان عليه ان يخطر به بالصفة الخطرة للمضائخ ، واذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فاذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل او الناقل الفعلي عالماً بوسئته اخرى ، بالصفة الخطرة للمضائخ :
  - ( أ ) يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه اى ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه المضائخ ،
  - ( ب ) ويجوز في اى وقت انزال المضائخ من السفينة او اعدامها او ازالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض .
- ٣ - لا يجوز لأى شخص الاحتجاج باحكام الفقرة ٢ من هذه المادة اذا كان قد أخذ اثناء عملية النقل ، المضائخ في عهده وهو عالم بصفاتها الخطرة .

- ٣ — أى اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، أو يتضمن أى تنازل عن الحقوق التي تقرها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي الا اذا وافق عليه صراحة وكتابة • وسواء وافق الناقل الفعلي على ذلك أم لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص •
- ٤ — عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلي معا ، وفي حدودها ، تكون مسؤوليتهما بالتكافل والتضامن •
- ٥ — لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخديهما ووكلاهما حدود المسؤولية المخصوص عليها في هذه الاتفاقية •
- ٦ — ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أى من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر •

#### المادة ١١ — النقل المتتابع

- ١ — خلافاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٠ ، اذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور ، يجوز أن ينص العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهد الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل • ومع ذلك فان أى نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول ان لم يكن من المساطع اقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة ١ أو الفقرة ٢ من المادة ٢١ • ويتحمل الناقل عبء اثبات ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث •
- ٢ — يسأل الناقل الفعلي ، وفقاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ١٠ ، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أى حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده •

- ٢ - إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو ، فعلى الناقل ان يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بياناً بهذا المعنى . فإذا لم يُدرج هذا البيان ، تحمل الناقل عبء اثبات وجود اتساق على شحن البضائع على سطح السفينة . على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل إليه ، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية .
- ٣ - إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة ٢ من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح ، يظل الناقل مسؤولاً ، خلافاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ٥ ، عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك التأخير في التسليم ، الناشئ فقط عن الشحن على السطح ، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة ٦ أو المادة ٨ من هذه الاتفاقية ، حسب مقتضيات الحالة .
- ٤ - يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عنابر السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مدلول المادة ٨ .

### المادة ١٠ - مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

- ١ - عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررة في عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ، عن النقل بكامله . ويكون الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه ، في نطاق وظائفهم ، من فعل أو تقصير .
- ٢ - جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم بتنفيذه ، وتسرى أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة ٧ والفقرة ٢ من المادة ٨ إذا اقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي .



٣ - باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع العبالغ التي يمكن استردادها عن الناقل ومن الأشخاص المشار اليهم في الفقرة ٢ من هذه المادة، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

#### المادة ٨ - سقوط الحق في تحديد المسؤولية

١ - لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦، اذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب من استهتار وعلم باحتمال ان ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

٢ - خلافاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال ان ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

#### المادة ٩ - المضاع المشحونة على سطح السفينة

١ - لا يحق للناقل شحن المضاع على سطح السفينة الا اذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو اذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية .

( ج ) لا يجوز في أى حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل ،  
بمقتضى الفقرتين الفرعيتين ( أ ) و ( ب ) من هذه الفقرة معا ، الحد الذى سيتقرر بمقتضى الفقرة  
الفرعية ( أ ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذى تنشأ هذه المسؤولية بشأنه .  
٢ - لحساب أى المرافين أكبر وفقا للفقرة ١ ( أ ) من هذه المادة ، تسرى القواعد  
التالية :

- ( أ ) في حالة استخدام حاوية ، أو منصة نقالة ، أو أداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع  
فان الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سدد الشحن والمذكوراتها معبأة في أداة  
من أدوات النقل هذه تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة . وفي خلاف ما تقدم ، تعتبر  
البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة .
- ( ب ) في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها ، تعد أداة النقل المذكورة ، عندما  
لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأى شكل آخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة .
- ٣ - يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة ٢٦ .
- ٤ - يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود  
المنصوص عليها في الفقرة ١ .

المادة ٧ - سرمان الاتفاقية على المطالبات غير المستعدة الى العقد

- ١ - تسرى الدفع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، في أى  
دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة به قد النقل البحرى ، وكذا  
فيما يتعلق بالتأخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التماقدية أو على أساس  
المسؤولية التصيرية أو خلاف ذلك .
- ٢ - اذا اقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للناقل ، يتمتع هذا  
المستخدم أو الوكيل ، اذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته ، بالحق في الاستفادة من الدفع  
وحدود المسؤولية التي يتمتع الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

٥ - فيما يتعلق بالحيوانات الحية ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أى مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل . ومتى أثبت الناقل انه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها اليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن ان يعزى في مثل هذه الحالة الى هذه المخاطر . يفترض ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على ان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو استخدامه أو وكلائه .

٦ - فيما عدا العوامة العامة ، لا يسأل الناقل اذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لا تقاذ الأرواح أو عن تدابير معفولة لا تقاذ الممتلكات في البحر .

٧ - اذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو استخدامه أو وكلائه مع سبب آخر في احداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ، لا يسأل الناقل الا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الى الخطأ أو الإهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى الى ذلك الخطأ أو الإهمال .

#### المادة ٦ - حدود المسؤولية

١ - ( أ ) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢٥٥ وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما أكبر .

( ب ) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع .

## المادة ٥ - أساس المسؤولية

١ - يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم ، اذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة ٤ ، ما لم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميع ما كان عن المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته .

٢ - يقع التأخير في التسليم اذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو ، في خالة عدم وجود هذا الاتفاق ، في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب اتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالة .

٣ - للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة اذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة ٤ في خلال ستين يوماً متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ - ( أ ) يسأل الناقل :

١ ' عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق ، اذا أثبت المطالب ان الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه ،

٢ ' عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب انه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لاجتناب الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها .

( ب ) في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع ، يجب ان تجرى ، ان شاء المطالب أو الناقل ، معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملاساته ، وعدد الطلب توضع نسخة من تقرير المعاينة تحت تصرف الناقل أو المطالب .

## الجزء الثاني - مسؤولية الناقل

### المادة ٤ - مدة المسؤولية

- ١ - مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهددة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ .
- ٢ - لأغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهددة الناقل :

(أ) اعتباراً من أنوقت أنذى يتلقى فيه البضائع من :

- ١ ' الشاحن أو شخص يتوب عنه ، أو
- ٢ ' سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القسوين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن .

(ب) وحتى الوقت الذى يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك :

- ١ ' بتسليمها الى المرسل اليه ، أو
- ٢ ' بوضعيهما تحت تصرف المرسل اليه وفقاً للعقد أو القاسون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسام فيها المرسل اليه البضائع من الناقل ، أو

- ٣ ' بتسليمها الى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوائمين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له .

٣ - في الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة يقصد بالاشارة الى الناقل

- أو المرسل اليه ، فضلاً عن الناقل أو المرسل اليه ، مستخدم أو وكلاء أى من الناقل أو المرسل اليه .

(د) كان صدور سند الشحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، قد تم في دولة متعاقدة ، أو

(هـ) كان منصوصاً في سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري ، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لا يفاذ هذه الأحكام .

٢ - تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الضاحن ، أو المرسل إليه ، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن .

٣ - لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الأيجار . على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجار ، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، ان لم يكن هو المستأجر .

٤ - إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة منطبق عليها ، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات . إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار ، تسري عليها أحكام الفقرة ٢ من هذه المادة .

### المادة ٣ - تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد .

- ٤ — يقصد بمصطلح ' المرسل اليه ' الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع .
- ٥ — يشمل مصطلح ' البضائع ' الحيوانات الحية ، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل معاملة ، أو مغلفة ، تشمل ' البضائع ' أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة اذا قدمها الشاحن .
- ٦ — يقصد بمصطلح ' عقد النقل البحري ' عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء الى آخر لقاء أجره ، الا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحري ، الا في حدود تتعلق به بالنقل بطريق البحر .
- ٧ — يقصد بمصطلح ' سد الشحن ' ، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة . وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحسبته الاذن ، أو لحاملها .
- ٨ — يشمل مصطلح ' كتابة ' ، فيما يشمل ، البرقية والتكس .

## المادة ٢ — نطاق التطبيق

- ١ — تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين ، اذا :
- (أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
- (ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
- (ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ، أو

## اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨

### الديباجة

#### ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،

وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ،  
قد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض ، وتحقيقا لذلك اتفقت على ما يلي :

### الجزء الأول - أحكام عامة

#### المادة ١ - تعاريف

في هذه الاتفاقية :

- ١ - يقصد بمصطلح ' الناقل ' كل شخص أبرم عقدا ، أو أبرم باسمه عقدا ، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر .
- ٢ - يقصد بمصطلح ' الناقل ' الفعلي ، كل شخص عهد اليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل ، كذلك أى شخص أخرج عهد اليه بهذا التنفيذ .
- ٣ - يقصد بمصطلح ' الشاحن ' كل شخص أبرم مع الناقل عقدا ، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر ، أو كل شخص أبرم باسم البضائع الى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه الى الناقل في اطار عقد النقل البحري .



# 一九七八年联合国海上货物运输公约

## 序 言

本公约各缔约国，  
认识到通过协议确定一些关于海上货物运输的规则，是合乎需要的，  
决定为此目的缔结一个公约，协议如下：

### 第一部分. 总则

#### 第一条 定义

在本公约内：

1. “运送人”是指本人或以其名义与托运人订立海上货物运输合同的任何人。
2. “实际运送人”是指受运送人委托执行货物的运送或部分运送的任何人，包括受委托执行此种运送的任何他人。
3. “托运人”是指本人或以其名义或其代表与运送人订立海上货物运输合同的任何人，或指本人或以其名义或其代表实际把海上运送合同所涉货物交付给运送人的任何人。
4. “收货人”是指有权提取货物的人。
5. “货物”包括活的动物；如果货物归并在集装箱、货盘或类似载货物件，或另加包装，而此种载货物件或包装物件是由托运人供给，则“货物”并包括此种载货物件或包装物件在内。
6. “海上运送合同”是指规定运送人收取运费而承担由海上自一港口运送货物至另一港口的任何合同；但是，除牵涉到海上运送之外还牵涉到使用某

些其他方法运送的合同，仅在它与海上运送有关的范围内，才视为本公约目的的海上运送合同。

7. “提单”是指作为海上运送合同和运送人接收或装载货物的证明的文件，运送人承担对交出此项文件者交付货物。此种文件中所载货物应交付指定人、或候命交付或交付提单持有人的规定构成此种承担。

8. “书面”除其他方式外，包括电报及专线电报。

## 第二条 适用范围

1. 本公约的规定适用于两个不同国家间的一切海上运送合同，如果：

(a) 海上运送合同所规定的装货港位于缔约国，或

(b) 海上运送合同所规定的卸货港位于缔约国，或

(c) 海上运送合同所规定的任择卸货港之一是实际卸货港，而该港位于缔约国，或

(d) 提单或作为海上运送合同的证明的其他文件是在缔约国发给，或

(e) 提单或作为海上运送合同的证明的其他文件规定本公约的规定或任何国家实施本公约规定的立法对合同适用。

2. 本公约的规定的适用不考虑船舶、运送人、实际运送人、托运人、收货人或任何其他关系人的国籍。

3. 本公约的规定不适用于租船合同。但按照租船合同而发给提单时，如该提单规定运送人与非租船人的提单持有人间的关系，本公约的规定即适用于该提单。

4. 如合同规定将来在一约定期间对货物为一系列的运送，本公约的规定适用于每一次运送。但根据租船合同而为运送时，则适用本条第3款的规定。

### 第三条 公约的解释

在解释和适用本公约的规定时，应注意本公约的国际性及促进划一的需要。

## 第二部分. 运送人的责任

### 第四条 担负责任的期间

1. 在本公约下，运送人对于货物在装货港、在运送途中及在卸货港由其掌管的全部期间，担负责任。

2. 为本条第1款的目的，运送人在以下所述起迄期间视为掌管货物：

(a) 自他从以下的人、当局或其他第三方接收货物之时起：

(一) 托运人或代表他行事的人；或

(二) 依据装货港适用的法律或规章，货物必须交其装船的当局或其他第三方；

(b) 迄他依以下方式交付货物之时为止：

(一) 把货物交给收货人；或

(二) 收货人不自运送人收受货物时，按照合同或卸货港适用的法律或特定行业惯例，把货物留给收货人处置；或

(三) 把货物交给依据卸货港适用的法律或规章货物必须交给的当局或其他第三方。

3. 本条第1及第2款提及运送人或收货人时，除运送人或收货人外，并指运送人或收货人的受雇人或代理人。

## 第五条 责任的基础

1. 运送人对于货物的损失或损坏以及延迟交付所引起的损害，如引致损失、损坏或延迟的事件发生于第四条所订明的货物由他掌管的时间，须负赔偿责任，但运送人能证明本人、其受雇人或代理人为避免该事件发生及其后果曾采取所能合理要求的一切措施者，不在此限。

2. 货物未于明白约定的期限内，或在并无此种约定时，未于考虑到实际情况、可以合理要求勤勉运送人遵守的期限内，在海上运送合同所规定的卸货港交付，即为延迟交付。

3. 有权对货物的损失要求赔偿的人，在货物未按照第四条的要求于本条第2款所规定的交付期限届满后连续六十日内交付时，可视为货物已损失。

4. (a) 运送人对于以下的货物损失、损坏或延迟交付，负赔偿责任：

(一) 因火灾而引致的货物的损失或损坏或延迟交付，如要求赔偿人能证明火灾是由于运送人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所致；

(二) 要求赔偿人证明由于运送人、其受雇人或代理人在采取可以合理要求的一切措施以扑灭火灾和防止或减轻其后果方面的过失或疏忽而引起的损失、损坏或延迟交付。

(b) 迁船上发生火灾而影响到货物时，如果要求赔偿人或运送人要求，必须按照海运惯例，对火灾的起因和情况进行调查，调查员的报告付本应依要求送交运送人和要求赔偿人。

5. 关于活的动物，运送人对于此类运送固有的任何特别危险所引起的损失、损坏或延迟交付不负赔偿责任。如果运送人能证明他已遵行托运人所给予他的关于动物的任何特别指示，而且按照实际情况，损失、损坏或延迟交付可以归因于此种危险时，除经证明损失、损坏或延迟交付的全部或一部是由于

运送人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成外，应即推定损失、损坏或延迟交付是由于此种危险所引致。

6. 除为分担共同海损外，运送人对于因挽救海上人命的措施或挽救海上财产的合理措施而引起的损失、损坏或延迟交付，不负赔偿责任。

7. 运送人、其受雇人或代理人的过失或疏忽与另一原因结合而产生损失、损坏或延迟交付时，运送人仅于损失、损坏或延迟交付可以归因于此种过失或疏忽的限度内负赔偿责任，但运送人须证明不可归因于此种过失或疏忽的损失、损坏或延迟交付的数额。

#### 第六条 责任的限度

1. (a) 运送人按照第五条的规定对于货物的损失或损坏引起的损害所负的赔偿责任，限于相当于所损失或损坏的货物每包或其他货运单位 835 记帐单位或总重量每公斤 2.5 记帐单位的数额，以较高的数额为准。

(b) 运送人按照第五条的规定对于延迟交付所负的赔偿责任，限于相当于对延迟的货物所应支付的运费二倍半的数额，但不得超过按照海上货物运送合同所应支付的运费总额。

(c) 运送人根据本款(a)和(b)项的总共赔偿责任，无论如何不得超过根据本款(a)项对货物的全部损失引起的赔偿责任所将规定的限度。

2. 为计算按照本条第 1 款(a)项的规定哪一个数额较高的目的，应适用下列规则：

(a) 使用集装箱、货盘或类似载货物件归并货物时，提单内或未发给提单时作为海上运送合同证明的任何其他文件内列明包装在这种载货物件内的包或其他货运单位视为包或货运单位。除上述情况外，这种载货物件内的货物视为一个货运单位。

(b) 迁载货物件本身损失或损坏时，如该载货物件并非运送人所拥有或供给，则视为一个单独的货运单位。

3. 记帐单位是指第二十六条所述的记帐单位。

4. 运送人和托运人可以协议订定超过第1款所规定的责任限度。

### 第七条 对非基于合同的要求权的适用

1. 本公约规定的辩护理由和责任限度适用于因海上运送合同所包括的货物的损失或损坏以及延迟交付而对运送人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同、侵权行为或其他。

2. 对运送人的受雇人或代理人提起这种诉讼时，这种受雇人或代理人如能证明他是在他的雇用范围内行事，则有权利利用运送人根据本公约有权引用的辩护理由和责任限度。

3. 除第八条规定的情况外，可向运送人和本条第2款所称任何人取得补偿的数额总计，不得超过本公约所规定的责任限度。

### 第八条 限制责任权利的丧失

1. 如经证明损失、损坏或延迟交付是由于运送人有意造成这种损失、损坏或延迟所作出的行为或不行为而产生，或由于运送人明知可能造成这种损失、损坏或延迟而冒险作出的行为或不行为所产生，则运送人无权享受第六条所规定的责任限度的利益。

2. 尽管有第七条第2款的规定，如经证明损失、损坏或延迟交付是由于运送人的受雇人或代理人有意造成这种损失、损坏或延迟所作出的行为或不行为而产生，或由于他明知可能造成这种损失、损坏或延迟而冒险作出的行为或不行为所产生，则该受雇人或代理人无权享受第六条所规定的责任限度的利益。

### 第九条 仓面载货

1. 运送人只有按照同托运人的协议或特定行业惯例，或依据法定规章的要求，才有权将货物装载在仓面。

2. 如运送人和托运人约定货物应当或可以装载在仓面，运送人必须在提单或作为海上运送合同证明的其他文件上列入此种声明。如无此种声明，运送人应担负证明曾就装载在仓面取得协议的责任；但运送人无权引用这种协议来对抗善意取得提单的第三方，包括收货人。

3. 违反本条第1款的规定将货物装载在仓面，或运送人按照本条第2款不得引用装载在仓面的协议时，尽管有第五条第1款的规定，运送人仍须对单独由于装载在仓面而导致的货物的损失或损坏以及延迟交付担负赔偿责任，其限度视情况分别按照本公约第六或第八条的规定决定。

4. 违反将货物装载在仓内的明确协议而将货物装载在仓面，视为第八条意义范围内的运送人的行为或不行为。

### 第十条 运送人和实际运送人的责任

1. 运送人将运送或其一部分委托实际运送人执行时，不论根据海上运送合同是否有此自由，运送人仍须按照本公约的规定对全部运送负其责任。关于实际运送人所执行的运送，运送人须对实际运送人及其受雇人和代理人在雇用范围内的行为或不行为担负责任。

2. 本公约关于运送人责任的一切规定亦适用于实际运送人对其所执行的运送所负的责任。如对实际运送人的受雇人或代理人提起诉讼时，应适用第七条第2和3款和第八条第2款的规定。

3. 运送人据以承担本公约所未课加的义务或放弃本公约所赋予的权利的任何特别协议，非经实际运送人以书面明示同意，不得对他发生影响。无论



实际运送人是否如此同意，运送人仍受由于这种特别协议而导致的义务或放弃权利的拘束。

4. 如果运送人和实际运送人都担负责任，则在这种限度内，他们应共同和各别担负责任。

5. 可向运送人、实际运送人和他们的受雇人和代理人取得补偿的数额总计，不得超过本公约所规定的责任限度。

6. 本条的规定不妨碍运送人和实际运送人之间的任何追索权。

### 第十一条 联运运送

1. 尽管有第十条第1款的规定，海上运送合同明确规定该合同所包括的运送的某一特定部分由运送人以外的指定之人执行时，该合同可以同时规定运送人对在这一部分运程中货物在实际运送人掌管期间发生的事故所造成的损失、损坏或延迟交付不负责任。但是，任何限制或排除这种责任的规定概属无效，如果不能在根据第二十一条第1或第2款具有管辖权的法院对实际运送人提起司法诉讼的话。运送人应担负证明任何损失、损坏或延迟交付是由这种事故所造成的责任。

2. 实际运送人须按照第十条第2款的规定，对货物在他掌管的期间发生的事故所造成的损失、损坏或延迟交付担负责任。

## 第三部分 托运人的责任

### 第十二条 通则

托运人对运送人或实际运送人遭受的损失或船舶遭受的损害不负赔偿责任，除非这种损失或损害是由于托运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成。



托运人的受雇人或代理人对这种损失或损害也不负赔偿责任，除非这种损失或损害是由于他自己的过失或疏忽所造成。

### 第十三条 关于危险货物的特别规则

1. 托运人对危险货物必须以适当方式附加危险的标记或签条。

2. 托运人将危险货物交给运送人或实际运送人时，必须将货物的危险特性告知他，必要时并告知应采取的预防措施。如托运人不这样做，而此种运送人或实际运送人又未从其他方面得知货物的危险特性，则：

(a) 托运人对运送人和任何实际运送人由于运送这种货物而引起的损失负赔偿责任，及

(b) 对这种货物，可视情况需要，随时予以起卸、销毁、或使其成为无害，而不需给付补偿。

3. 任何人如在运送期间明知货物的危险特性而加以接管，即不得援引本条第2款的规定。

4. 如本条第2款(b)项的规定不适用或不能加以援引，而危险货物对生命或财产构成实际危险时，可视情况需要，将货物起卸、销毁、或使其成为无害，而不需给付补偿，除非有分担共同海损的义务存在，或运送人按照第五条的规定负有赔偿责任。

## 第四部分. 运输文件

### 第十四条 提单的发给

1. 运送人或实际运送人接管货物时，运送人经托运人请求，必须向托运人发给提单。

2. 提单可由经运送人授权的人员签名。由运送货物船舶的船长签名的提单视为代表运送人签名。

3. 提单上的签名可采取手写、影印、打孔、印章、代号等方式或以任何其他机械或电子方法为之，但需不抵触提单发给地国家的法律。

### 第十五条 提单的内容

1. 提单除其他事项外必须载明下列各项目：

(a) 货物的一般性质、辨认货物必需的主要标记、适用时关于货物危险特性的明白声明、包数或件数、及货物的重量或用其他方法表明的数量等等托运人提供的所有这些细节；

(b) 货物的外表状况；

(c) 运送人姓名和主要营业所；

(d) 托运人姓名；

(e) 托运人指定收货人时的收货人；

(f) 海上运送合同规定的装货港及运送人在装货港接收货物的日期；

(g) 海上运送合同规定的卸货港；

(h) 提单原本如超过一份，应列明份数；

(i) 提单发给地点；

(j) 运送人或代表运送人行事者的签名；

(k) 收货人应付的运费金额或由收货人支付运费的其他指示；

(l) 第二十三条第3款所指的声明；

(m) 适用时货物应该或可以装载在仓面运送的声明；

(n) 当事方间如明白约定在卸货港交付货物的日期或期间，应列明该日期或期间；

(o) 如按照第六条第4款协议订定任何加高的责任限度，应列明该限度。

2. 货物装船后，如托运人要求时，运送人必须向托运人发给“装船”提单，该提单除载列根据本条第1款所需载列的项目外，并须说明货物已装上指定的船舶及装载日期。如运送人先前已向托运人发给关于这些货物的提单或其他所有权文件，托运人经运送人请求，必须将此种文件交还，换取“装船”提单。运送人为满足托运人发给“装船”提单的要求，可将先前发给的任何文件加以修改，但修改后的文件必需列入“装船”提单所需载有的全部资料。

3. 提单如漏载本条所述项目之一项或多项，不影响此项文件作为提单的合法性，但仍须符合第一条第7款所载列的要件。

#### 第十六条 提单：保留和作为证据的效力

1. 如运送人或代表运送人发给提单的其他人员知悉或有适当理由怀疑提单所载关于货物一般性质、主要标记、包数或件数、重量或数量的细节并不正确代表实际接收的货物，或在发给“装船”提单的情况，并不正确代表实际装载的货物，或他缺乏适当的方法来核对这些细节，运送人或此种其他人员必须在提单内记入一项保留，详细说明这些不正确情形、怀疑的理由、或适当核对方法的缺乏。

2. 运送人或代表运送人发给提单的其他人员未在提单上注明货物的外表状况时，视为他在提单上注明货物外表状况良好。

3. 除已对其提出本条第1款准许的保留的细节及依照该项保留的限度外：

(a) 提单为运送人接收提单所描述货物的表面证据，如发给“装船”提单时，则为运送人装载提单所描述货物的表面证据；及

(b) 运送人所提出与此相反的证据不得接受，如果提单已转让给真诚信赖提单中对货物的描述行事的第三方，包括收货人。

4. 未按第十五条第1款(d)项规定载明运费或以其他方式指示运费由收货人支付,亦未载明在装货港发生的滞期费由收货人支付的提单,为收货人无需支付运费或滞期费的表面证据。但运送人所提出与此相反的证据不得接受。如果提单已转让给真诚信赖提单上未载有任何此种指示而行事的第三方,包括收货人。

### 第十七条 托运人的保证

1. 托运人应视为已向运送人保证他所提供列入提单的有关货物的一般性质、标记、件数、重量和数量的细节正确不误。托运人必须赔偿运送人因为这些细节不正确而引起的损失。托运人即使已将提单转让,仍须负赔偿责任。运送人获得此种赔偿的权利,绝不减少他根据海上运送合同对托运人以外的任何人所负的赔偿责任。

2. 托运人承担赔偿运送人因运送人或代表其行事者未就托运人所提供列入提单的细节或货物外表状况提出保留而发给提单所引起的损失的任何保证书或协定,对于受让提单的任何第三方,包括收货人,不生效力。

3. 此种保证书或协定对托运人有效,除非运送人或代表其行事者略去本条第2款所称的保留是意图欺骗信赖提单内对货物的描述行事的第三方,包括收货人。在后项情形下,如所略去的保留,关涉托运人所提出供列入提单的细节,运送人即无权依本条第1款要求托运人给予赔偿。

4. 在本条第3款所称的意图欺骗的情况下,运送人不得享有本公约所规定的责任限度的利益,而须对第三方,包括收货人因信赖提单内对货物的描述行事而遭受的损失,负赔偿责任。

### 第十八条 提单以外的文件

运送人发给提单以外的文件作为收到待运送的货物证明时,此种文件为订立海上运送合同和运送人接收其中所描述货物的表面证据。

## 第五部分、要求权和诉讼

### 第十九条 损失、损坏或延迟的通知

1. 除非收货人至迟于货物移交给收货人之日后第一个工作日给予运送人以损失或损坏的书面通知，详细说明此种损失或损坏的一般性质，此种货物的移交即为运送人交付运输文件内所描述的货物，或于未发给此种文件时，完好无损地交付货物的表面证据。

2. 迂损失或损坏不显著时，如在货物移交给收货人之日后连续十五日内未给予书面通知，则本条第1款的规定应相应地适用。

3. 如货物的状况曾于其移交给收货人时，由当事各方进行联合调查或检验，则无需就进行此种调查或检验时所查明的损失或损坏给予书面通知。

4. 迂有发生任何实际损失或损坏或担心发生任何损失或损坏时，运送人和收货人必须给予彼此以检验和清点货物的一切合理的便利。

5. 对延迟交付所引起的损失，无需给付赔偿，除非在货物移交给收货人之日后连续六十日内给予运送人以书面通知。

6. 货物如系由实际运送人交付，根据本条给予他的任何通知与给予运送人具有同等效力，同时，给予运送人的任何通知亦与给予此种实际运送人具有同等效力。

7. 除非运送人或实际运送人至迟于损失或损害发生后连续九十日内或按照第四条第2款交付货物后连续九十日内，以较后日期为准，给予托运人以损失或损害的书面通知，详细说明此种损失或损害的一般性质，否则，未给予这种通知即为运送人或实际运送人并无因为托运人或其受雇人或代理人的过失或疏忽而遭受任何损失或损害的表面证据。

8. 为本条的目的，给予代表运送人或实际运送人行事的人、包括船长或船舶负责人，或给予代表托运人行事的人的通知，分别视为给予运送人、实际运送人或托运人。

### 第二十条 诉讼时效

1. 有关按照本公约运送货物的任何诉讼如不在两年期内发动司法或仲裁程序，即失去时效。

2. 时效期间于运送人交付货物或部分货物之日开始，如货物未交付，则自货物应当交付之最后一日开始。

3. 时效期间开始之日不算入此种期间内。

4. 被要求赔偿的人可于时效期间进行中随时向要求赔偿人提出书面声明，将此种期间延长。此种期间并可再以一次或多次声明予以延长。

5. 在以上各款规定的时效期间届满后，仍可对认为负有赔偿责任者提出要求赔偿的诉讼，但此项诉讼必须在提起诉讼地国家法律准许的限期内提起。但准许的限期不得少于九十日，自提起此项要求赔偿诉讼者已解决索偿要求或对其本人所提诉讼的传票送达之日起算。

### 第二十一条 管辖

1. 为进行有关按照本公约运送货物的司法程序，原告可自由选择依照法院所在地国家的法律为具有管辖权、下列地点之一并在其管辖区域内的法院提起诉讼：

(a) 被告主要营业所，或于无主要营业所时，其通常住所；或

(b) 订立合同地点，但须被告在该地设有营业所、分所或代理处，该合同即系通过后者而订立；或



(c) 装货港或卸货港；或

(d) 海上运送合同中为此目的而指定的任何另外的地点。

2. (a) 尽管有本条上列各项规定，仍可在缔约国内运送船舶或同一船主的任何其他船舶被依照该国适用的法律规则或适用的国际法规则加以扣留的任何港口或地点的法院提起诉讼。但在这种情况下，经被告声请时，要求赔偿人必须将诉讼移往他选择的本条第1款所指的管辖法院之一为要求权的裁定，但在转移诉讼前，被告必须提供足够的保证金，以确保在诉讼中以后可能判给要求赔偿人的任何金额的偿付。

(b) 一切有关保证金是否足够的问题应由扣留港口或地点的法院裁定。

3. 有关按照本公约运送货物的司法诉讼不得在本条第1或第2款所未明确规定的地点提起。本款的规定不妨碍缔约国对临时或保护措施管辖权。

4. (a) 如已在按本条第1或第2款规定有管辖权的法院提起诉讼，或此种法院已宣告判决，相同当事方间即不得基于同一理由提起新诉讼，除非受理第一次诉讼法院的判决在提起新诉讼地国家内不能执行；

(b) 为本条的目的，为取得执行判决而采取措施，不视为提起新诉讼；

(c) 为本条的目的，按照本条第2款(a)项将诉讼移往同一国家的另一法院或移往另一国家的法院，不视为提起新诉讼。

5. 尽管有以上各款的规定，在海上运送合同下的要求权发生后当事各方所订立的指定要求赔偿人可提起诉讼的地点的协定应属有效。

## 第二十二条 仲裁

1. 在本条规定的限制下，当事各方可以具有书面证明的协议，规定有关按照本公约运送货物可能发生的任何争端应提交仲裁。

2. 如租船合同载有由于该合同引起的争端应提交仲裁的条款而依据租船合同发给的提单并未载有规定此种条款对提单持有人具有约束力的特别注释时, 运送人不得对善意取得提单的持有人援引此一条款。

3. 仲裁程序应由要求赔偿人自由选择在下述地点之一发动:

(a) 一国的某一地点, 下列处所或港口即设在或位于该国领土内:

(一) 被告主要营业所, 或于无主要营业所时, 其通常住所; 或

(二) 订立合同地点, 但须被告在该地设有营业所、分所或代理处, 该合同即系通过后者而订立; 或

(三) 装货港或卸货港; 或

(b) 仲裁条款或协定为此目的而指定的任何地点。

4. 仲裁员或仲裁法庭应适用本公约的规则。

5. 本条第3和第4款的规定视为每一仲裁条款或协定的一部分, 这种条款或协定与此两款不符的任何规定一概无效。

6. 本条各款不影响在海上运送合同下的要求权发生后当事各方所订立的仲裁协定的效力。

## 第六部分 补充条款

### 第二十三条 合同规定

1. 海上运送合同、提单或作为海上运送合同证明的任何其他文件内所载的任何规定, 在其直接或间接减损本公约的规定的范围内概属无效。此种规定的无效不影响合同或由合同构成其一部分的文件的其他规定的效力。将货物的保险利益让与运送人的条款, 或任何类似条款, 概属无效。



2. 尽管有本条第1款的规定，运送人仍可增加其在本公约下的责任和义务。

3. 发给提单或作为海上运送合同证明的任何其他文件时，必须在其中载入一项声明，说明该项运送须遵从本公约的规定，这些规定使对它们加以减损而有害于托运人或收货人的任何合同规定成为无效。

4. 对货物要求赔偿的人由于本条使某项合同规定成为无效或因漏载本条第3款所指声明而遭受损失时，运送人必须在为按照本公约规定对任何货物的损失或损坏以及延迟交付给予要求赔偿人赔偿所需要的限度内给付赔偿。此外，运送人并须对要求赔偿人为行使其权利所引起的费用给付赔偿，但在援引上项规定的诉讼中所引起的费用，应按照提起诉讼地国家的法律决定。

#### 第二十四条 共同海损

1. 本公约各条款不妨碍海上运送合同或国内法中关于评定共同海损的规定的适用。

2. 除第二十条外，本公约中有关运送人对货物损失或损坏的赔偿责任的规定，同样决定收货人是否可拒绝分担共同海损，和运送人对收货人缴付的任何此种分担额或支付的任何捞救费所负的赔偿责任。

#### 第二十五条 其他公约

1. 本公约不改变有关远洋航轮船主责任限度的国际公约或国内法中所规定的运送人、实际运送人及他们的受雇人和代理人的权利和义务。

2. 本公约第二十一和第二十二条的规定不妨碍在本公约缔结之日已生效的有关该两条所处理事项的任何其他多边公约的强制性规定的适用，如果争端所涉当事各方的主要营业所均设在此种其他公约的缔约国内。但是，本款不影响本公约第二十二条第4款的适用。

3. 关于核事件所造成的损害，如核装置操作人根据下列公约或国内法负有赔偿责任时，本公约规定下的赔偿责任不发生：

(a) 经一九六四年一月二十八日附加议定书修正的一九六〇年七月二十九日关于核能方面对第三者赔偿责任的巴黎公约或一九六三年五月二十一日关于核损害的民事赔偿责任的维也纳公约，或

(b) 规定对此种损害的赔偿责任的国内法，但此种法律须在各方面都与巴黎公约或维也纳公约同样有利于可能遭受损害者。

4. 对于运送人根据有关海上运送旅客及其行李的国际公约或国内法应负责的任何行李的损失、损坏或延迟交付，本公约规定下的赔偿责任不发生。

5. 本公约各条款不妨碍缔约国适用在本公约缔结之日已生效的强制性地适用于主要以海上运输以外的另一种运输方式运送货物的合同的任何其他国际公约。这一规定对此种国际公约其后的任何订正或修正亦适用。

### 第二十六条 记帐单位

1. 本公约第六条所述的记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第六条所述的数额应按一国国家货币在宣告判决日或在当事各方议定的日期时的价值换算为该国国家货币。凡为国际货币基金组织成员的缔约国，其国家货币按特别提款权计算的价值，应按照国家货币基金组织在上述日期时对其业务和交易所采用的定价方法计算。非国际货币基金组织成员的缔约国，其国家货币按特别提款权计算的价值，应按照国家决定的方法计算。

2. 但是，非国际货币基金组织成员而且其本国法律亦不容许适用本条第 I 款规定的国家，可在签字时，或在批准、接受、赞同或加入时或在其后任何时候，声明本公约所规定的、适用于其本国领土的责任限度，应订定如下：

货物每包或其他货运单位 12,500 货币单位或总重量每公斤 37.5 货币单位。

3. 本条第2款所述的货币单位等于六十五点五毫克含千分之九百纯金的黄金。第2款所述数额应按照有关国家的法律换算为国家货币。

4. 进行本条第1款最后一句所述计算及第3款所述换算时，所用方法须在最大程度上以缔约国国家货币表示第六条内数额以记帐单位表示的相同实际价值。缔约国在签字时或在交存其批准书、接受书、赞同书或加入书时，或在利用本条第2款所规定的选择时，以及在计算方法或换算结果有改变时，必须按情况把依照本条第1款决定的计算方法或本条第3款所述换算结果，通知保管人。

## 第七部分. 最后条款

### 第二十七条 保管人

兹指定联合国秘书长为本公约保管人。

### 第二十八条 签字、批准、接受、赞同、加入

1. 本公约在纽约联合国总部开放给所有国家签字，直至一九七九年四月三十日为止。
2. 本公约须经签字国批准、接受或赞同。
3. 一九七九年四月三十日以后，本公约开放给非签字国的所有国家加入。
4. 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存于联合国秘书长。

### 第二十九条 保留

对本公约不得提出保留。

### 第三十条 生效

1. 本公约在第二十件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后接着的月份第一日起生效。

2. 对于在第二十件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文件之日起满一年后接着的月份第一日起生效。

3. 每一缔约国对在本公约对该国生效之日或其后订立的海上运送合同应适用本公约的规定。

### 第三十一条 退出其他公约

1. 一九二四年八月二十五日签订于布鲁塞尔的关于统一某些提单规则的国际公约（一九二四年公约）任何缔约国，在成为本公约缔约国时，必须通知作为一九二四年公约保管机关的比利时政府，声明退出该公约，并声明退出于本公约对该国生效之日起生效。

2. 本公约按照第三十条第1款规定生效时，本公约保管人必须把生效日期和公约已对其生效的缔约国国名通知作为一九二四年公约保管机关的比利时政府。

3. 本条第1和第2款的规定对一九六八年二月二十三日签订的修正一九二四年八月二十五日签订于布鲁塞尔的关于统一某些提单规则的国际公约议定书各缔约国，相应地适用。

4. 尽管有本公约第二条的规定，为本条第1款的目的，一个缔约国如认为合乎需要，可以推迟退出一九二四年公约和经过一九六八年议定书修改的一九二四年公约，但最迟不得超过五年，从本公约生效之日起算。在这种情况下，它应把它的意思通知比利时政府。在此一过渡期间，它必须对缔约国适用本公约，而不适用任何其他公约。

### 第三十二条 订正和修正

1. 经本公约至少三分之一缔约国的要求，保管人应召开缔约国会议，以订正或修正公约。

2. 在本公约的修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

### 第三十三条 修订数额限度和记帐单位或货币单位

1. 尽管有第三十二条的规定，保管人应按照本条第2款的规定，召开专为修改第六条和第二十六条第2款内所定数额的目的或为第二十六条第1和第3款内所定单位两者或其中之一改以别的单位代替的目的的会议。数额只有在它的实际价值发生重大变化时才得加以修改。

2. 保管人经至少四分之一缔约国要求，应召开修订会议。

3. 会议的任何决定必须以与会国家三分之二多数作出。修正案由保管人送请所有缔约国接受，并通知公约所有签字国。

4. 所通过的任何修正案在其获得三分之二缔约国接受之日起满一年后接着的月份第一日起生效。接受应把表示接受的正式文件交存于保管人。

5. 在修正案生效后，已接受修正案的缔约国，在它同未在修正案通过后六个月内通知保管人称不受该修正案约束的缔约国间的关系上，有权适用经修正的公约。

6. 在本公约的修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

### 第三十四条 退出

1. 缔约国可以随时以书面通知保管人退出本公约。

2. 退出于保管人收到通知之日起满一年后接着的月份第一日起生效。如通知内明定一段更长期间，则退出于保管人收到通知后该段更长期间届满时生效。

一九七八年三月三十一日订于汉堡，正本一份，其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本都具有同等效力。

下列全权代表，经各自政府正式授权，在本公约上签字，以资证明。

КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА

Преамбула

ГОСУДАРСТВА-СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,  
ПРИЗНАВАЯ желательным установить посредством соглашения некоторые правила,  
касающиеся морской перевозки грузов,  
РЕШИЛИ заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о  
нижеследующем:

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. "Перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.
2. "Фактический перевозчик" означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.
3. "Грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.
4. "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза.
5. "Груз" включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

6. "Договор морской перевозки" означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

7. "Коносамент" означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

8. "Письменная форма" включает, наряду с прочим, телеграмму и телекс.

## Статья 2. Сфера применения

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

- а) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или
- б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или
- с) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или
- д) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или
- е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

2. Положения настоящей Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.



4. Если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке. Однако, когда отгрузка осуществляется на основании чартера, применяются положения пункта 3 настоящей статьи.

### Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия.

## ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

### Статья 4. Период ответственности

1. Ответственность перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика:

- a) с момента, когда он принял груз от:
  - i) грузоотправителя или лица, действующего от имени грузоотправителя; или
  - ii) какого-либо органа или иного третьего лица, которому в силу закона или правил, применимых в порту погрузки, груз должен быть передан для отгрузки;
- b) до момента, когда он сдал груз:
  - i) путем передачи груза грузополучателю; или
  - ii) в случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика, — путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором или законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в порту разгрузки; или
  - iii) путем передачи груза какому-либо органу или иному третьему лицу, которым в силу закона или правил, применимых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя означает, помимо перевозчика или грузополучателя, также служащих или агентов, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

## Статья 5. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, уполномоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 календарных дней по истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей статьи.

4. а) Перевозчик несет ответственность:

i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;

ii) за такую утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.

b) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейерский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.

5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасанию жизни или разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

#### Статья 6. Пределы ответственности

1. а) Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

с) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов "а" и "б" настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту "а" настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей подсчета более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 "а" настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Когда для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

#### Статья 7. Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче, независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

## Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

2. Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

## Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаям данной отрасли торговли, либо требуется по законодательным нормам или правилам.

2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи сослаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями статьи 6 или статьи 8 настоящей Конвенции в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в смысле статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика  
и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора морской перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и пункта 2 статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика, перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых и перевозчик, и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

## Статья 11. Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее любое условие, ограничивающее или исключаящее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика на может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями пункта 2 статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

## ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

### Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

### Статья 13. Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предооторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза, и

б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Если - в случаях, когда положения подпункта "б" пункта 2 настоящей статьи неприменимы или на них нельзя ссылаться, - опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями статьи 5.

#### ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

##### Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.



## Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

а) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях - относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

б) внешнее состояние груза;

с) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

д) наименование грузоотправителя;

е) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

ф) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

г) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

h) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

и) место выдачи коносамента;

j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

к) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

л) указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;

ш) указание - в соответствующих случаях - о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;

п) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами; и

о) повышенный предел или пределы ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6.

2. После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю "бортовой" коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на "бортовой" коносамент. Перевозчик может

удовлетворить требование грузоотправителя в отношении "бортового" коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в "бортовом" коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в пункте 7 статьи 1.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдавшее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента – погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдавшее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи "бортового" коносамента – погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте "к" пункта 1 статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

## Статья 17. Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что грузоотправитель гарантировал перевозчику точность представленных им для включения в коносамент данных относительно общего характера груза, его марок, числа мест, веса и количества. Грузоотправитель должен возместить перевозчику ущерб, явившийся результатом неточности этих данных. Грузоотправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору морской перевозки перед любым иным, чем грузоотправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик или лицо, действующее от его имени, выдадут коносамент без оговорок относительно данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, либо относительно внешнего состояния груза, является недействительным в отношении любой третьей стороны, включая грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение является действительным в отношении грузоотправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не делая оговорку, упомянутую в пункте 2 настоящей статьи, не имеет намерения обмануть третью сторону, включая грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в последнем случае не сделанная оговорка касается данных, представленных грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя возмещения ущерба в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае преднамеренного обмана, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предусмотренное настоящей Конвенцией, за ущерб, понесенный третьей стороной, включая грузополучателя, из-за того, что она действовала, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте.

## Статья 18. Другие документы, помимо коносаментов

Когда перевозчик выдает иной, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки, такой документ является доказательством prima facie заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

## ЧАСТЬ V. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

### Статья 19. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1. Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством prima facie сдачи перевозчиком груза в соответствии с описанием в транспортном документе или, если такой документ не выдавался, в хорошем состоянии.

2. Если утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта 1 настоящей статьи применяются соответственно, если уведомление в письменной форме не сделано в течение 15 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

3. Если состояние груза при его передаче было предметом совместного осмотра или проверки сторонами, уведомление в письменной форме не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных во время такого осмотра или проверки.

4. В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5. Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в сдаче, если уведомление в письменной форме не было сделано перевозчику в течение 60 календарных дней после дня передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был сдан фактическим перевозчиком, любое уведомление, сделанное ему на основании настоящей статьи, имеет ту же силу, как если бы оно было сделано перевозчику, и любое уведомление, сделанное перевозчику, имеет силу, как если бы оно было сделано такому фактическому перевозчику.

7. Если уведомление об ущербе или повреждении, конкретно указывающее на общий характер этого ущерба или повреждения, не сделано в письменной форме перевозчиком или фактическим перевозчиком грузоотправителю не позднее 90 календарных дней после возникновения такого ущерба или повреждения или после сдачи груза в соответствии с пунктом 2 статьи 4, в зависимости от того, что имеет место позже, отсутствие уведомления является доказательством prima facie того, что перевозчик или фактический перевозчик не понес никакого ущерба или повреждения по вине грузоотправителя, его служащих или агентов.

8. Для целей настоящей статьи уведомление, которое сделано действующему от имени перевозчика или фактического перевозчика лицу, включая капитана или полномочного члена командного состава судна, либо лицу, действующему от имени грузоотправителя, считается сделанным соответственно перевозчику, фактическому перевозчику или грузоотправителю.

#### Статья 20. Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.
2. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан.
3. День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.
4. Лицо, к которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителя требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.
5. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в пределах срока, предоставленного по закону государства, в котором возбуждено разбирательство. Однако этот предоставляемый срок должен быть не менее 90 дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, оплатило требование или получило повестку о возбуждении процесса против него самого.

#### Статья 21. Юрисдикция

1. В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика, или
- b) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор, или

с) порт погрузки или порт разгрузки, или  
d) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

2. а) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта или места в Договариваемся государстве, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применимыми нормами права этого государства и международного права. Однако в таком случае по ходатайству ответчика лицо, заявляющее требование, должно перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого требования по существу; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу лица, заявляющего требование, по этому иску;

б) все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом порта или места ареста.

3. Никакого судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 или 2 настоящей статьи. Положения настоящего пункта не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. а) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом 1 или 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором был предъявлен первый иск, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство;

б) для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения не считается предъявлением нового иска;

с) для целей настоящей статьи перенос иска в другой суд в пределах той же страны или в суд в другой стране в соответствии с пунктом 2 "а" настоящей статьи не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора морской перевозки, и в котором определяется место, где лицо, заявляющее требование, может предъявить иск.

## Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

2. Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном согласно чартеру, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

3. Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

а) в каком либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

б) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

4. Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила настоящей Конвенции.

5. Положения пунктов 3 и 4 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, несовместимое с этими положениями, является ничтожным.

6. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после возникновения требования из договора морской перевозки.

## ЧАСТЬ VI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным

в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка являются ничтожными.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выдается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся в силу настоящей статьи ничтожным, или в результате отсутствия упомянутого в пункте 3 настоящей статьи указания, перевозчик должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в сдаче. Перевозчик должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

#### Статья 24. Общая авария

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора морской перевозки или национального права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

2. За исключением статьи 20, положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза, определяют также, может ли грузополучатель отказаться от уплаты взноса по общей аварии, и обязанность перевозчика компенсировать грузополучателю оплату им такого взноса или расходов по спасанию.



## Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не меняет прав или обязанностей перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. Положения статей 21 и 22 настоящей Конвенции не препятствуют применению императивных положений какой-либо другой многосторонней конвенции, действующей на дату настоящей Конвенции, которые касаются вопросов, регулируемых в указанных статьях, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами, имеющими свои основные коммерческие предприятия в государствах-участниках такой другой конвенции. Однако настоящий пункт не затрагивает применение пункта 4 статьи 22 настоящей Конвенции.

3. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо в соответствии с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская или Венская конвенции.

4. На основании положений настоящей Конвенции не возникает никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче багажа, за которые перевозчик отвечает согласно какой-либо международной конвенции или национальному законодательству, касающимся морской перевозки пассажиров и их багажа.

5. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует Договаривающимся государствам применять какую-либо другую международную конвенцию, которая уже действует на дату настоящей Конвенции и которая применяется императивным образом к договорам перевозки груза главным образом неморским транспортом. Настоящее положение применяется также в отношении любого последующего пересмотра или изменения такой международной конвенции.

## Статья 26. Расчетная единица

1. Расчетная единица, упоминаемая в статье 6 настоящей Конвенции, является единицей "специального права займа", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах "специального права займа" национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах "специального права займа" национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут во время подписания либо во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения, либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на их территории, устанавливаются в размере:

12 500 валютных единиц за место или другую единицу отгрузки или 37,5 валютных единиц за один килограмм веса брутто груза.

3. Валютная единица, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод в национальную валюту сумм, упомянутых в пункте 2, осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

4. Исчисление, упомянутое в последней фразе пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутый в пункте 3 настоящей статьи, во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении, либо при использовании права выбора, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи, и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода.

## ЧАСТЬ VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 27. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

### Статья 28. Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами до 30 апреля 1979 года в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими ее государствами.

3. После 30 апреля 1979 года настоящая Конвенция будет открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.

4. Ратификационные грамоты, документы о принятии, утверждении и присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

### Статья 29. Оговорки

Никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

### Статья 30. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, становящегося Договаривающимся государством настоящей Конвенции после даты сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу с первого дня месяца, следующего за истечением одного года после сдачи на хранение соответствующего документа от имени этого государства.

3. Каждое Договаривающееся государство применяет положения настоящей Конвенции к договорам морской перевозки, заключенным в день или после дня вступления в силу настоящей Конвенции в отношении этого государства.

### Статья 31. Денонсация других конвенций

1. Любое государство, являющееся стороной Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Конвенция 1924 года), став Договаривающимся государством настоящей Конвенции, уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о своей денонсации указанной Конвенции заявлением о том, что эта денонсация приобретает силу со дня вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. После вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 30 депозитарий настоящей Конвенции уведомляет правительство Бельгии как депозитария Конвенции 1924 года о дате такого вступления в силу и сообщает список Договаривающихся государств, в отношении которых настоящая Конвенция вступила в силу.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи применяются соответственно в отношении государств-участников подписанного 23 февраля 1968 года Протокола о поправках к Международной конвенции для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной 25 августа 1924 года в Брюсселе.

4. Несмотря на статью 2 настоящей Конвенции, для целей пункта 1 настоящей статьи Договаривающееся государство может, если сочтет это желательным, отсрочить денонсацию Конвенции 1924 года и Конвенции 1924 года с внесенными в нее Протоколом 1968 года поправками максимально на срок в пять лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции. В этом случае оно уведомляет правительство Бельгии о своем намерении. В течение переходного периода оно должно применять в отношении Договаривающихся государств исключительно настоящую Конвенцию.

### Статья 32. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра ее или внесения в нее поправок.

2. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 33. Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы  
или валютной единицы

1. Несмотря на положения статьи 32, конференция, имеющая целью только пересмотр сумм, установленных в статье 6 и в пункте 2 статьи 26, или замену одной или обеих единиц, определенных в пунктах 1 и 3 статьи 26, другими единицами, созывается депозитарием в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Пересмотр сумм производится только вследствие значительного изменения их реальной ценности.

2. Конференция по пересмотру должна созываться депозитарием, когда об этом просит не менее одной четверти Договаривающихся государств.

3. Любое решение конференции должно приниматься большинством в две трети участвующих государств. Депозитарий сообщает о поправке всем Договаривающимся государствам для принятия и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для информации.

4. Любая утвержденная поправка вступает в силу с первого дня месяца по истечении одного года после ее принятия двумя третями Договаривающихся государств. Принятие осуществляется путем сдачи официального документа об этом на хранение депозитарию.

5. После вступления в силу поправки Договаривающееся государство, принявшее эту поправку, имеет право применять Конвенцию с внесенными в нее поправками в отношениях с Договаривающимися государствами, которые в течение шести месяцев после утверждения поправки не уведомили депозитария о том, что они не считают себя связанными этой поправкой.

6. Считается, что любая ратификационная грамота и любой документ о принятии, утверждении или присоединении, сданные на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относятся к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Статья 34. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть в любое время денонсирована Договаривающимся государством путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Денонсация приобретает силу с первого дня месяца по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления. Если в уведомлении указан более длительный срок, то денонсация приобретает силу по истечении этого срока после получения депозитарием такого уведомления.

**СОВЕРШЕНО** в Гамбурге тридцать первого марта тысяча девятьсот семьдесят  
восьмого года в единственном экземпляре, текст которого на английском,  
арабском, испанском, китайском, русском и французском языках является равно  
аутентичными.

**В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО** нижеподписавшиеся полномочные представители, должным  
образом на то уполномоченные правительствами своих стран, подписали настоящую  
Конвенцию.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL  
TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978

Preámbulo

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,  
HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas  
relativas al transporte marítimo de mercancías,  
HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo  
siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato

que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

## Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

a) el puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o

b) el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o

c) uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante, o

d) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante, o

e) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se registrará por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.



4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

### Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

## PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

### Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador

- a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
  - i) del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
  - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
- b) hasta el momento en que las haya entregado:
  - i) poniéndolas en poder del consignatario; o
  - ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
  - iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

## Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. a) El porteador será responsable

i) de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante prueba que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio

el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provengan de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenído de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

#### Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta ó un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

#### Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

## Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

## Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarques u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

## Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

## Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban

bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

### PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

#### Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

#### Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conductor:

a) el cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

#### PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

##### Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.



Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

- a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;
- b) el estado aparente de las mercancías;
- c) el nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) el nombre del cargador;
- e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- f) el puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
- g) el puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
- h) el número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;
- i) el lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) el flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- l) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
- m) la declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubiertas;
- n) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
- o) todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si

el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

#### Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

a) el conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

b) no se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

#### Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la

reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

#### Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

### PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

#### Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

#### Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

#### Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal está situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) el puerto de carga o el puerto de descarga; o
- d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.

b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) a los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

c) a los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

#### Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

- i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- ii) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- iii) el puerto de carga o el puerto de descarga; o

b) cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

## PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

### Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.



3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

#### Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

#### Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja

únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

#### Artículo 26. Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de

giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12.500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

## PARTE VII. CLAUSULAS FINALES

### Artículo 27. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

## Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

## Artículo 29. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

## Artículo 30. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

## Artículo 31. Denuncia de otros convenios

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

#### Artículo 32. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

#### Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.

2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.

3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

#### Artículo 34. Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Done at Hamburg,  
on 31 March 1978,  
in the name of

Fait à Hambourg,  
le 31 mars 1978,  
au nom

حورت لى هامبورغ  
يوم ٣١ آذار / مارس ١٩٧٨  
باسم

1978年3月31日  
以下列国家的名义  
订于汉堡

Сопершено в Гамбургге  
31 марта 1978 года  
от имени

Hecho en Hamburgo  
el 31 de marzo de 1978  
en nombre de



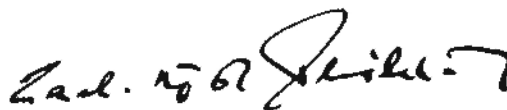


I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Final Act of the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, held at Hamburg, Federal Republic of Germany, from 6 to 31 March 1978, and the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, concluded at Hamburg on 31 March 1978, as they were open for signature, and the originals of which are deposited with the Secretary-General of the United Nations.

For the Secretary-General,  
The Legal Counsel:

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), du 6 au 31 mars 1978, et de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, conclue à Hambourg le 31 mars 1978, tels qu'ils ont été ouverts à la signature et dont les originaux se trouvent déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Pour le Secrétaire général,  
Le Conseiller juridique :



Carl-August Fleischhauer

United Nations, New York  
10 November 1988

Organisation des Nations Unies, New York  
le 10 novembre 1988



Certified true copy XI.D.3  
Copie certifiée conforme XI.D.3  
September 2005