

**UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL
CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA, NEW YORK, 11 DECEMBER
2008¹**

The States Parties to this Convention,

Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,

Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Have agreed as follows:

**Chapter 1
General provisions**

*Article 1
Definitions*

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through

¹ Editor’s note. This text includes the technical corrections notified in Depositary Notification C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 and effected in Depositary Notification C.N.105.2013. TREATIES-XI.D.8.

publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.
5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, keeping, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.
7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.
8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.
9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.
10. “Holder” means:
 - (a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or
 - (b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.
11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.
12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.
13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.
14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:
 - (a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of

carriage; and

- (b) Evidences or contains a contract of carriage.
15. “Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”.
16. “Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document.
17. “Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.
18. “Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:
- (a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and
- (b) Evidences or contains a contract of carriage.
19. “Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record:
- (a) That indicates, by wording such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”; and
- (b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.
20. “Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.
21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.
22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.
23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.
24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier

undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. "Ship" means any vessel used to carry goods by sea.
26. "Container" means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.
27. "Vehicle" means a road or railroad cargo vehicle.
28. "Freight" means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.
29. "Domicile" means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.
30. "Competent court" means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

Article 2

Interpretation of this Convention

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

Article 3

Form requirements

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

Article 4

Applicability of defences and limits of liability

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:
 - (a) The carrier or a maritime performing party;
 - (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
 - (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.
2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or

otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

Chapter 2 Scope of application

Article 5 General scope of application

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:
 - (a) The place of receipt;
 - (b) The port of loading;
 - (c) The place of delivery; or
 - (d) The port of discharge.
2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

Article 6 Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:
 - (a) Charter parties; and
 - (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.
2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:
 - (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
 - (b) A transport document or an electronic transport record is issued.

Article 7 Application to certain parties

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

Chapter 3
Electronic transport records

Article 8
Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention:

- (a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and
- (b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Article 9
Procedures for use of negotiable electronic transport records

- 1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:
 - (a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;
 - (b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;
 - (c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and
 - (d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.
- 2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Article 10
Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

- 1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:
 - (a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;
 - (b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and
 - (c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.
- 2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:
 - (a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic

transport record; and

- (b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

Chapter 4 **Obligations of the carrier**

Article 11

Carriage and delivery of the goods

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 12

Period of responsibility of the carrier

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.
2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.
3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:
 - (a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or
 - (b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 13

Specific obligations

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

*Article 14**Specific obligations applicable to the voyage by sea*

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

- (a) Make and keep the ship seaworthy;
- (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and
- (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

*Article 15**Goods that may become a danger*

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

*Article 16**Sacrifice of the goods during the voyage by sea*

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

Chapter 5**Liability of the carrier for loss, damage or delay***Article 17**Basis of liability*

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:
 - (a) Act of God;

- (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
 - (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
 - (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
 - (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
 - (f) Fire on the ship;
 - (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
 - (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
 - (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
 - j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
 - (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
 - (l) Saving or attempting to save life at sea;
 - (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
 - (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or
 - (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.
4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:
- (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or
 - (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:
- (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the

goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

- (b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.
6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

Article 18

Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

Article 19

Liability of maritime performing parties

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:
- (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and
- (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship and either (ii) while the maritime performing party had custody of the goods or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.
2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.
3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in

paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

Article 20

Joint and several liability

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.
2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Article 21

Delay

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Article 22

Calculation of compensation

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.
2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.
3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

Article 23

Notice in case of loss, damage or delay

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.
2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.
4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.
5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.
6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

Chapter 6

Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 24

Deviation

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

Article 25

Deck cargo on ships

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:
 - (a) Such carriage is required by law;
 - (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or
 - (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.
2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.
3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.
4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

Article 26

Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

- (a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;
- (b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and
- (c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

Chapter 7

Obligations of the shipper to the carrier

Article 27

Delivery for carriage

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.
2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.
3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

Article 28

Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

*Article 29**Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:
 - (a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and
 - (b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.
2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

*Article 30**Basis of shipper's liability to the carrier*

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.
2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.
3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

*Article 31**Information for compilation of contract particulars*

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.
2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

*Article 32**Special rules on dangerous goods*

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

- (a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and
- (b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

*Article 33**Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper*

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.
2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

*Article 34**Liability of the shipper for other persons*

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

Chapter 8**Transport documents and electronic transport records***Article 35**Issuance of the transport document or the electronic transport record*

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

- (a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or
- (b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a

negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 36
Contract particulars

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:
 - (a) A description of the goods as appropriate for the transport;
 - (b) The leading marks necessary for identification of the goods;
 - (c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
 - (d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.
2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:
 - (a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;
 - (b) The name and address of the carrier;
 - (c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and
 - (d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.
3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:
 - (a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;
 - (b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;
 - (c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and
 - (d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.
4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:
 - (a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and
 - (b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

Article 37
Identity of the carrier

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.
2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.
3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

Article 38
Signature

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.
2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

Article 39
Deficiencies in the contract particulars

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.
2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:
 - (a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or
 - (b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.
3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

*Article 40**Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars*

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:
 - (a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or
 - (b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.
2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.
3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:
 - (a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or
 - (b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.
4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:
 - (a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:
 - (i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and
 - (ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and
 - (b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:
 - (i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or
 - (ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

*Article 41**Evidentiary effect of the contract particulars*

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

- (a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;
- (b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:
 - (i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or
 - (ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;
- (c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non negotiable electronic transport record:
 - (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;
 - (ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and
 - (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

*Article 42**"Freight prepaid"*

If the contract particulars contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

Chapter 9**Delivery of the goods***Article 43**Obligation to accept delivery*

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

*Article 44**Obligation to acknowledge receipt*

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

*Article 45**Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

- (a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;
- (b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;
- (c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;
- (d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

*Article 46**Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued*

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

- (a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the

non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

- (b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;
- (c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

Article 47

Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:
 - (a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:
 - (i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or
 - (ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;
 - (b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;
 - (c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.
2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules

apply:

- (a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;
- (b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;
- (c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;
- (d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;
- (e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 48

Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:
 - (a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;
 - (b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be

- found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;
- (c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;
 - (d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or
 - (e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.
2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:
 - (a) To store the goods at any suitable place;
 - (b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and
 - (c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.
 3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.
 4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.
 5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

Article 49
Retention of goods

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

Chapter 10
Rights of the controlling party

Article 50

Exercise and extent of right of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:
 - (a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;
 - (b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and
 - (c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.
2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

Article 51

Identity of the controlling party and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:
 - (a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;
 - (b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and
 - (c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.
2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:
 - (a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and
 - (b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.
3. When a negotiable transport document is issued:
 - (a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;
 - (b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that

document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

- (c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.
4. When a negotiable electronic transport record is issued:
- (a) The holder is the controlling party;
- (b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and
- (c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

Article 52

Carrier's execution of instructions

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:
- (a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;
- (b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and
- (c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.
2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.
3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.
4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

*Article 53**Deemed delivery*

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

*Article 54**Variations to the contract of carriage*

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).
2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

*Article 55**Providing additional information, instructions or documents to carrier*

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

*Article 56**Variation by agreement*

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

Chapter 11
Transfer of rights*Article 57**When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:
 - (a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or
 - (b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a

document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

Article 58

Liability of holder

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.
2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.
3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:
 - (a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or
 - (b) It transfers its rights pursuant to article 57.

Chapter 12

Limits of liability

Article 59

Limits of liability

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.
2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.
3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the

national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that 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 that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

Article 60

Limits of liability for loss caused by delay

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

Article 61

Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.
2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Chapter 13
Time for suit

Article 62

Period of time for suit

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.
2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.
3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other

party.

Article 63

Extension of time for suit

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

Article 64

Action for indemnity

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Article 65

Actions against the person identified as the carrier

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

Chapter 14

Jurisdiction

Article 66

Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

- (a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
 - (i) The domicile of the carrier;
 - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
 - (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or
- (b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67

Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:
 - (a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and
 - (b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.
2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:
 - (a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);
 - (b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
 - (c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and
 - (d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

Article 68

Actions against the maritime performing party

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) The domicile of the maritime performing party; or
- (b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

*Article 69**No additional bases of jurisdiction*

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.

*Article 70**Arrest and provisional or protective measures*

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

- (a) The requirements of this chapter are fulfilled; or
- (b) An international convention that applies in that State so provides.

*Article 71**Consolidation and removal of actions*

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.
2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

*Article 72**Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance*

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

*Article 73**Recognition and enforcement*

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of

recognition and enforcement available pursuant to its law.

3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

Article 74

Application of chapter 14

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 15

Arbitration

Article 75

Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:
 - (a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or
 - (b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:
 - (i) The domicile of the carrier;
 - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
 - (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
 - (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.
3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:
 - (a) Is individually negotiated; or
 - (b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.
4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:
 - (a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;

- (b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
 - (c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration;
and
 - (d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.
5. The provisions of paragraphs 1, 2, 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 to the extent that it is inconsistent therewith is void.

Article 76

Arbitration agreement in non-liner transportation

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:
- (a) The application of article 7; or
 - (b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:
- (a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and
 - (b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77

Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

Article 78

Application of chapter 15

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 16

Validity of contractual terms

Article 79

General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
 - (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
 - (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.
2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
 - (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
 - (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

Article 80

Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.
2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:
 - (a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;
 - (b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;
 - (c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and
 - (d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.
3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.
4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.
5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:
 - (a) Such person received information that prominently states that the volume contract

derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

- (b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.
6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81

Special rules for live animals and certain other goods

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

- (a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or
- (b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

Chapter 17

Matters not governed by this Convention

Article 82

International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

- (a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;
- (b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;
- (c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or
- (d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

*Article 83**Global limitation of liability*

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

*Article 84**General average*

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

*Article 85**Passengers and luggage*

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

*Article 86**Damage caused by nuclear incident*

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

- (a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or
- (b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

Chapter 18
Final clauses*Article 87**Depositary*

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

*Article 88**Signature, ratification, acceptance, approval or accession*

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89

Denunciation of other conventions

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, 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. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, 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.
3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

Article 90

Reservations

No reservation is permitted to this Convention.

Article 91

Procedure and effect of declarations

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.
2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.
5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92

Effect in domestic territorial units

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.
2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.
3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.
4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 93

Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.
2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new

transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

Article 94

Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth 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 this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 95

Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations 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 96

Denunciation of this Convention

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. If 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 New York, this eleventh day of December two thousand and 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 this Convention.

RESOLUTION ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY**63/122. UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA**

The General Assembly,

Recalling its resolution 2205 (XXI) of 17 December 1966, by which it established the United Nations Commission on International Trade Law with a mandate to further the progressive harmonization and unification of the law of international trade and in that respect to bear in mind the interests of all peoples, in particular those of developing countries, in the extensive development of international trade,

Concerned that the current legal regime governing the international carriage of goods by sea lacks uniformity and fails to adequately take into account modern transport practices, including containerization, door-to-door transport contracts and the use of electronic transport documents,

Noting that the development of international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the adoption of uniform rules to modernize and harmonize the rules that govern the international carriage of goods involving a sea leg would enhance legal certainty, improve efficiency and commercial predictability in the international carriage of goods and reduce legal obstacles to the flow of international trade among all States,

Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding and balanced universal regime to support the operation of contracts of carriage involving various modes of transport,

Recalling that, at its thirty-fourth and thirty-fifth sessions, in 2001 and 2002, the Commission decided to prepare an international legislative instrument governing door-to-door transport operations that involve a sea leg,²

Recognizing that all States and interested international organizations were invited to participate in the preparation of the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea and in the forty-first session of the Commission, either as members or as observers, with a full opportunity to speak and make proposals,

Noting with satisfaction that the text of the draft Convention was circulated for comment to all States Members of the United Nations and intergovernmental organizations invited to attend the meetings of

² Editor's note. *Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No. 17* and corrigendum (A/56/17 and Corr.3), paras. 319–345; and *ibid.*, *Fifty-seventh Session, Supplement No. 17 (A/57/17)*, paras. 210–224.

the Commission as observers, and that the comments received were before the Commission at its forty-first session,³

Taking note with satisfaction of the decision of the Commission at its forty-first session to submit the draft Convention to the General Assembly for its consideration,⁴

Taking note of the draft Convention approved by the Commission,⁵

Expressing its appreciation to the Government of the Netherlands for its offer to host a signing ceremony for the Convention in Rotterdam,

1. *Commends* the United Nations Commission on International Trade Law for preparing the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea;
2. *Adopts* the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, contained in the annex to the present resolution;
3. *Authorizes* a ceremony for the opening for signature to be held on 23 September 2009 in Rotterdam, the Netherlands, and recommends that the rules embodied in the Convention be known as the “Rotterdam Rules”;
4. *Calls upon* all Governments to consider becoming party to the Convention.

67th plenary meeting

11 December 2008

³ Editor’s note. A/CN.9/658 and Add.1–14 and Add.14/Corr.1.

⁴ Editor’s note. *Official Records of the General Assembly, Sixty-third Session, Supplement No. 17* and corrigendum (A/63/17 and Corr.1), para. 298.

⁵ Editor’s note. *Ibid.*, annex I.

**CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTièrement OU
PARTIELLEMENT PAR MER, NEW YORK, 11 DÉCEMBRE 2008⁶**

Les États Parties à la présente Convention,

Réaffirmant leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est un élément important dans la promotion de relations amicales entre les États,

Convaincus que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples,

Reconnaissant que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et ses Protocoles, ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer,

Conscients des évolutions technologiques et commerciales qui sont intervenues depuis l'adoption de ces conventions et de la nécessité de refondre et de moderniser celles-ci,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant pour l'exécution des contrats de transport maritime dans lequel sont également utilisés d'autres modes de transport,

Estimant que l'adoption de normes uniformes pour régir les contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité du transport international de marchandises, offrirait de nouveaux débouchés à des acteurs et des marchés auparavant isolés, et serait donc d'une importance décisive pour la promotion du commerce et du développement économique aux niveaux national et international,

Sont convenus de ce qui suit:

**Chapitre premier
Dispositions générales**

*Article premier
Définitions*

Aux fins de la présente Convention:

1. Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.
2. Le terme "contrat de volume" désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une

⁶ Note du rédacteur. Le présent texte comprend les corrections d'ordre technique communiquées par la notification dépositaire C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 et effectuées dans la notification dépositaire C.N.105.2013.TREATIES.XI.D.8.

quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.

3. Le terme "transport de ligne régulière" désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.
4. Le terme "transport autre que de ligne régulière" désigne tout transport qui n'est pas un transport de ligne régulière.
5. Le terme "transporteur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.
6.
 - a) Le terme "partie exécutante" désigne une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.
 - b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n'est pas une "partie exécutante".
7. Le terme "partie exécutante maritime" désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. La qualité de "partie exécutante maritime" ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.
8. Le terme "chargeur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.
9. Le terme "chargeur documentaire" désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport ou le document électronique de transport.
10. Le terme "porteur" désigne:
 - a) La personne qui est en possession d'un document de transport négociable; et i) s'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou
 - b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.
11. Le terme "destinataire" désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

12. Le terme “droit de contrôle” des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.
13. Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle.
14. Le terme “document de transport” désigne un document émis en vertu d’un contrat de transport par le transporteur qui:
 - a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et
 - b) Constate ou contient le contrat de transport.
15. Le terme “document de transport négociable” désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur, à l’ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention “non négociable”.
16. Le terme “document de transport non négociable” désigne un document de transport qui n’est pas négociable.
17. Le terme “communication électronique” désigne l’information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.
18. Le terme “document électronique de transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:
 - a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et
 - b) Constate ou contient le contrat de transport.
19. Le terme “document électronique de transport négociable” désigne un document électronique de transport:
 - a) Qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention “non négociable”; et
 - b) Dont l’utilisation répond aux exigences du paragraphe 1 de l’article 9.
20. Le terme “document électronique de transport non négociable” désigne un document électronique de transport qui n’est pas négociable.

21. L'“émission” d'un document électronique de transport négociable désigne l'émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse d'être valable ou de produire effet.
22. Le “transfert” d'un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.
23. Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.
24. Le terme “marchandises” désigne les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte.
25. Le terme “navire” désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.
26. Le terme “conteneur” désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.
27. Le terme “véhicule” désigne un véhicule routier ou ferroviaire.
28. Le terme “fret” désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport.
29. Le terme “domicile” désigne: *a)* dans le cas d'une société ou autre personne morale ou d'une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (*place of incorporation*) ou son siège central inscrit (*central registered office*), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal; et *b)* dans le cas d'une personne physique, sa résidence habituelle.
30. Le terme “tribunal compétent” désigne un tribunal d'un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

Article 2

Interprétation de la présente Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

Article 3

Conditions de forme

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 19, paragraphe 2; 23, paragraphes 1 à 4; 36, paragraphe 1, alinéas *b*, *c* et *d*; 40, paragraphe 4, alinéa *b*; 44; 48, paragraphe 3; 51, paragraphe 1, alinéa *b*; 59, paragraphe 1; 63; 66; 67, paragraphe 2; 75, paragraphe 4; et 80, paragraphes 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des

communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec l'accord de leur auteur et de leur destinataire.

Article 4

Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention:
 - a) Le transporteur ou une partie exécutante maritime;
 - b) Le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire;
ou
 - c) Les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.
2. Toute disposition de la présente Convention reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

Chapitre 2

Champ d'application

Article 5

Champ d'application général

1. Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant:
 - a) Le lieu de réception;
 - b) Le port de chargement;
 - c) Le lieu de livraison; ou
 - d) Le port de déchargement.
2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

Article 6

Exclusions particulières

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne

régulière:

- a) Les chartes-parties; et
 - b) Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.
2. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins:
- a) En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et
 - b) En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

Article 7

Application à certaines parties

Nonobstant l'article 6, la présente Convention s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

Chapitre 3

Documents électroniques de transport

Article 8

Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention:

- a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur; et
- b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

Article 9

Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient:
 - a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;
 - b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;
 - c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur;et

- d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou des alinéas *a ii* et *c* du paragraphe 1 de l'article 47 le document a cessé d'être valable ou de produire effet.
2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

Article 10

Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable:
- a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;
- b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et
- c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.
2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable:
- a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et
- b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

Chapitre 4

Obligations du transporteur

Article 11

Transport et livraison des marchandises

Le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

Article 12

Durée de la responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison.
2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.

- b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.
3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:
- a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou
- b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

Article 13

Obligations particulières

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 26, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.
2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Article 14

Obligations particulières applicables au voyage par mer

Le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et
- c) Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Article 15

Marchandises pouvant présenter un danger

Nonobstant les articles 11 et 13, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance

raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Article 16

Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

Nonobstant les articles 11, 13 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

Chapitre 5

Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Article 17

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.
2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.
3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:
 - a) "Acte de Dieu";
 - b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
 - c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
 - d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;
 - e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;
 - f) Incendie à bord du navire;
 - g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
 - h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34;
 - i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu

- d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 de l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;
- j)* Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;
 - k)* Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom;
 - l)* Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
 - m)* Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
 - n)* Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou
 - o)* Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.
4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:
- a)* L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou
 - b)* L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.
5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:
- a)* L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et
 - b)* Le transporteur ne peut prouver: i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa *a* du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.
6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

*Article 18**Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui*

Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions:

- a) D'une partie exécutante;
- b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;
- c) De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante; ou
- d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

*Article 19**Responsabilité des parties exécutantes maritimes*

1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente Convention si:
 - a) Elle a reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a livrées dans un État contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un État contractant; et
 - b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu:
 - i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire; et soit
 - ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; soit iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.
2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par la présente Convention ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans la présente Convention, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.
3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.
4. Aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire ni à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

*Article 20**Responsabilité solidaire*

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues par la présente Convention.
2. Sans préjudice de l'article 61, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

*Article 21**Retard*

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.

*Article 22**Calcul de la réparation*

1. Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.
2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.
3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

*Article 23**Avis en cas de perte, de dommage ou de retard*

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.
2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 17.
3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.
4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la

livraison.

5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.
6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

Chapitre 6

Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport

Article 24

Déroutement

Lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 61.

Article 25

Marchandises en pontée

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:
 - a) Est exigé par la loi;
 - b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou
 - c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.
2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa *a* ou *c* du paragraphe 1 du présent article.
3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 17.
4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa *c* du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.
5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en

cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Article 26

Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:

- a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;
- b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et
- c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

Chapitre 7

Obligations du chargeur envers le transporteur

Article 27

Remise des marchandises pour le transport

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.
2. Le chargeur s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes du paragraphe 2 de l'article 13.
3. Lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

Article 28

Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions

peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

Article 29

Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour:
 - a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et
 - b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.
2. Aucune disposition du présent article n'a d'incidence sur une obligation particulière de fournir des informations, instructions et documents déterminés sur les marchandises, conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu.

Article 30

Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.
2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 31, paragraphe 2, et 32, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.
3. Lorsque le chargeur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

Article 31

Informations pour l'établissement des données du contrat

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées au paragraphe 1 de l'article 36; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.
2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

*Article 32**Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement:

- a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et
- b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

*Article 33**Droits et obligations du chargeur repris par le chargeur documentaire*

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 55 et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.
2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

*Article 34**Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui*

Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

Chapitre 8**Documents de transport et documents électroniques de transport***Article 35**Émission du document de transport ou du document électronique de transport*

À moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur:

- a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport non négociable; ou

- b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'alinéa *a* de l'article 8, un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

Article 36

Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur:
 - a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;
 - b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;
 - c) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises; et
 - d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.
2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent également:
 - a) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;
 - b) Le nom et l'adresse du transporteur;
 - c) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et
 - d) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.
3. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent en outre:
 - a) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
 - b) Le nom d'un navire, s'il est mentionné dans le contrat de transport;
 - c) Le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison; et
 - d) Le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport.
4. Aux fins du présent article, l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:
 - a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

- b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport.

Article 37

Identification du transporteur

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.
2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 36, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affréteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.
3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article est le transporteur.

Article 38

Signature

1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.
2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

Article 39

Omissions dans les données du contrat

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat visées au paragraphe 1, 2 ou 3 de l'article 36 n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport ou du document électronique de transport.
2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, cette date est réputée être:
 - a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de transport ou le document électronique de transport ont été chargées à bord du navire, si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire; ou
 - b) Celle à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire.
3. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des

marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit, elles sont réputées avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise au transporteur ou à une partie exécutante.

Article 40

Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur si:
 - a) Il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse; ou
 - b) Il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.
2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur.
3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur ou un véhicule fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou une partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36 si:
 - a) Il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier; ou
 - b) Il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.
4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées:
 - a) À l'alinéa *a*, *b* ou *c* du paragraphe 1 de l'article 36 si:
 - i) Les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou du véhicule n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante; et
 - ii) Ni lui ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et
 - b) À l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 36 si:

- i) Ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou
- ii) Il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur ou du véhicule.

Article 41

Force probante des données du contrat

Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 40:

- a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat;
- b) La preuve contraire par le transporteur en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat n'est pas admise lorsque ces données figurent dans:
 - i) Un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi; ou
 - ii) Un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.
- c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable:
 - i) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur;
 - ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs; et
 - iii) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 2 de l'article 36.

Article 42

“Fret payé d'avance”

Si les données du contrat contiennent la mention “fret payé d'avance” ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

Chapitre 9
Livraison des marchandises

Article 43
Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

Article 44
Obligation d'accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

Article 45
Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable:

- a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;
- b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;
- c) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;
- d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

*Article 46**Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis*

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

- a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;
- b) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;
- c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa *b* du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

*Article 47**Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable*

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:
 - a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43:
 - i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 10 de l'article premier, à condition qu'il s'identifie dûment; ou
 - ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.
 - b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences du sous-alinéa i ou ii de l'alinéa *a* du présent paragraphe ne sont pas remplies;

- c)* Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.
2. Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique:
- a)* Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas dûment comme étant l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i ou iii de l'alinéa *a* du paragraphe 10 de l'article premier que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;
- b)* La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur;
- c)* La personne donnant des instructions conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu de l'alinéa *e* du paragraphe 2 du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il peut raisonnablement exiger;
- d)* Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;
- e)* Nonobstant les alinéas *b* et *d* du paragraphe 2 du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance

est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

Article 48

Marchandises en souffrance

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination:
 - a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43;
 - b) La partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 45, 46 et 47;
 - c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 44, 45, 46 et 47;
 - d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou
 - e) Les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.
2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris:
 - a) Les entreposer en tout lieu approprié;
 - b) Les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant; et
 - c) Les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.
3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur: le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.
4. Si les marchandises sont vendues conformément à l'alinéa c du paragraphe 2 du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.
5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait

une telle perte ou un tel dommage.

Article 49

Rétention des marchandises

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

Chapitre 10

Droits de la partie contrôlante

Article 50

Exercice et étendue du droit de contrôle

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit:
 - a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;
 - b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et
 - c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.
2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

Article 51

Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article:
 - a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;
 - b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante; et
 - c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.
2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:
 - a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré; et
 - b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés,

faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable:
 - a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;
 - b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 57. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré; et
 - c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier, s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.
4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable:
 - a) Le porteur est la partie contrôlante;
 - b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9; et
 - c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur.

Article 52

Exécution des instructions par le transporteur

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 50 si:
 - a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;
 - b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et
 - c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.
2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.
3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.
4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à

l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 17 à 23 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 59 à 61.

Article 53

Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément au paragraphe 1 de l'article 52 sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

Article 54

Modifications du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 50.
2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 50, sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 38.

Article 55

Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.
2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

Article 56

Dérogation conventionnelle

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 50, paragraphes 1, alinéas *b* et *c*, et 2, et 52. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 51.

Chapitre 11 Transfert de droits

Article 57

Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:
 - a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou
 - b) Sans endossement, s'il s'agit: i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.
2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

Article 58

Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article 55, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.
2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.
3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que:
 - a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou
 - b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 57.

Chapitre 12 Limites de responsabilité

Article 59

Limites de responsabilité

1. Sous réserve du paragraphe 1 des articles 60 et 61, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par

kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.
3. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État 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 État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

Article 60

Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 61, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et du paragraphe 1 de l'article 59 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément au paragraphe 1 de l'article 59 pour la perte totale des marchandises concernées.

Article 61

Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.
2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

Chapitre 13 Délai pour agir

Article 62

Durée du délai pour agir

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.
2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.
3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

Article 63

Prorogation du délai pour agir

Le délai prévu à l'article 62 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article 64

Action récursoire

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation, soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

Article 65

Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Une action contre l'affréteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37.

Chapitre 14 Compétence

Article 66

Actions contre le transporteur

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 67 ou 72, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention:

- a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:
 - i) Le domicile du transporteur;
 - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
 - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
 - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou
- b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

Article 67

Accords d'élection de for

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'alinéa *b* de l'article 66 est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence:
 - a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et
 - b) Désigne clairement les tribunaux d'un État contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant.
2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si:
 - a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'alinéa *a* de l'article 66;
 - b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;
 - c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et
 - d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

*Article 68**Actions contre la partie exécutante maritime*

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:

- a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou
- b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

*Article 69**Absence de chef de compétence supplémentaire*

Sous réserve des articles 71 et 72, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 66 ou 68.

*Article 70**Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires*

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un État dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf:

- a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou
- b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet État le prévoit.

*Article 71**Jonction et désistement d'instances*

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 66 et à l'article 68. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'alinéa b de l'article 68, si un tel tribunal existe.
2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 66 ou 68 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 66 ou 68, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

*Article 72**Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur*

1. Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant

tout tribunal compétent.

2. Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparaît sans contester sa compétence, conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

Article 73

Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue dans un État contractant par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de cet autre État lorsque les deux États ont fait une déclaration conformément à l'article 74.
2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution en se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi.
3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses États membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

Article 74

Application du chapitre 14

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 15

Arbitrage

Article 75

Conventions d'arbitrage

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.
2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur:
 - a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou
 - b) En tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux suivants:
 - i) Le domicile du transporteur;
 - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
 - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
 - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et soit:
 - a) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit
 - b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses du contrat elle se trouve.
4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si:
 - a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article;
 - b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;
 - c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et
 - d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.
5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

Article 76

Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent:
 - a) Par le jeu de l'article 7; ou
 - b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.
2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si ce document:
 - a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention par le jeu de l'article 6 et indique la date de cette charte-partie ou de ce contrat; et
 - b) Incorpore par référence expresse la clause de la charte-partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la convention d'arbitrage.

*Article 77**Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige*

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

*Article 78**Application du chapitre 15*

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 16**Validité des clauses contractuelles***Article 79**Dispositions générales*

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:
 - a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;
 - b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou
 - c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises.
2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:
 - a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou
 - b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

*Article 80**Règles spéciales pour les contrats de volume*

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.
2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si:
 - a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;

- b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;
 - c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et
 - d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.
3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.
4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14, alinéas *a* et *b*, 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61.
5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition:
- a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et
 - b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.
6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

Article 81

Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Nonobstant l'article 79 et sans préjudice de l'article 80, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

- a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement; ou
- b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de

transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

Chapitre 17 **Matières non régies par la présente Convention**

Article 82

Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions:

- a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;
- b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;
- c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou
- d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer.

Article 83

Limitation globale de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

Article 84

Avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article 85

Passagers et bagages

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers et de leurs bagages.

*Article 86**Dommages causés par un accident nucléaire*

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 de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par ses Protocoles du 16 novembre 1982 et du 12 février 2004, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire; ou
- b) En vertu de la loi nationale applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

Chapitre 18**Clauses finales***Article 87**Dépositaire*

Le Secrétaire général de l'ONU est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

*Article 88**Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États à Rotterdam (Pays-Bas), le 23 septembre 2009, puis au Siège de l'ONU à New York.
2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'ONU

*Article 89**Dénonciation d'autres conventions*

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est

partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, au Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 23 février 1968, ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, dénonce en même temps cette convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de l'ONU à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont notifiées au depositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront pris effet. Le depositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, depositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

Article 90

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 91

Procédure de déclaration et effet des déclarations

1. Les déclarations autorisées par les articles 74 et 78 peuvent être faites à tout moment. Les déclarations initiales autorisées par le paragraphe 1 de l'article 92 et par le paragraphe 2 de l'article 93 sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.
2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au depositaire.
4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné. Cependant, une déclaration dont le depositaire reçoit notification formelle après cette date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le depositaire.

5. Tout État qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 92

Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Lorsque, conformément au présent article, un État contractant déclare que la présente Convention s'applique à l'une ou à plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un État contractant aux fins de la présente Convention.
4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

Article 93

Participation d'organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.
2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique effectue auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

*Article 94**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 État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.
3. Chaque État contractant appliquera la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

*Article 95**Révision et amendement*

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le Secrétaire général de l'ONU convoque une conférence des États 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 96**Dénonciation de la présente Convention*

1. Tout État 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 par le dépositaire.

FAIT à New York, le onze décembre deux mille huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

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

RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**63/122. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER**

L'Assemblée générale,

Rappelant sa résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966 portant création de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et donnant pour mandat à celle-ci d'encourager l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international et, ce faisant, de prendre en considération l'intérêt qu'ont tous les peuples, particulièrement ceux des pays en développement, à voir se développer largement le commerce international,

Constatant avec préoccupation que le régime juridique actuel du transport international de marchandises par mer manque d'homogénéité et ne prend pas suffisamment en compte les pratiques de transport modernes, notamment la conteneurisation, le transport de porte à porte et l'utilisation de documents de transport électroniques,

Notant que le développement du commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est très favorable aux relations amicales entre les États,

Convaincue que l'adoption de règles uniformes de modernisation et d'harmonisation des textes qui régissent le transport international de marchandises effectué partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité et la prévisibilité commerciale du transport international de marchandises et réduirait les obstacles juridiques aux échanges internationaux entre tous les États,

Estimant que l'adoption de normes uniformes pour régir les contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité du transport international de marchandises, offrirait de nouveaux débouchés à des acteurs et des marchés auparavant isolés et serait donc d'une importance décisive pour la promotion du commerce et du développement économique aux niveaux national et international,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution de contrats de transport multimodal,

Rappelant que, à ses trente-quatrième et trente-cinquième sessions, en 2001 et 2002, la Commission a décidé d'élaborer un instrument de droit international applicable aux opérations de transport de porte à porte comportant une partie maritime⁷,

Considérant que tous les États et les institutions internationales intéressées ont été invités à concourir à l'élaboration du projet de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer et à participer à la quarante et unième session de la Commission en qualité de membres ou d'observateurs, et qu'ils ont eu l'occasion de faire des déclarations et des propositions,

⁷ Note du rédacteur. *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatifs (A/56/17 et Corr.1 et 3)*, par. 319 à 345 ; et *ibid.*, *cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17)*, par. 210 à 224.

Notant avec satisfaction que le texte du projet de Convention a été distribué, pour observations, à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux organisations intergouvernementales invitées à participer aux travaux de la Commission en qualité d'observateurs, et que la Commission a été saisie des observations reçues avant sa quarante et unième session⁸,

Notant également avec satisfaction que la Commission a décidé à sa quarante et unième session de lui présenter le projet de Convention pour examen⁹,

Prenant note du projet de Convention adopté par la Commission¹⁰,

Remerciant le Gouvernement néerlandais d'avoir proposé d'organiser une cérémonie de signature de la Convention à Rotterdam,

1. *Félicite* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international d'avoir établi le projet de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer;
2. *Adopte* la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer qui figure en annexe à la présente résolution;
3. *Autorise* la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas) et recommande que les règles fixées dans la Convention soient connues sous le nom de "Règles de Rotterdam";
4. *Invite* tous les gouvernements à envisager de devenir partie à la Convention.

67^e séance plénière

11 décembre 2008

⁸ Note du rédacteur. A/CN.9/658 et Add.1 à 14 et Add.14/Corr.1.

⁹ Note du rédacteur. *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-troisième session, Supplément n° 17 et rectificatifs (A/63/17 et Corr.1 et 2)*, par. 298.

¹⁰ Note du rédacteur. *Ibid.*, annexe I.

**STATUS OF SIGNATURES, RATIFICATIONS, ACCEPTANCES, APPROVALS,
ACCESSIONS, RESERVATIONS AND NOTIFICATIONS OF SUCCESSION**

For information regarding signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession, please consult the details provided by:

- the depositary, the (Secretary-General of the) United Nations:
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028021e615>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>
- the Treaty Database of the Dutch Government:
<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/010533>

ESSENTIAL LITERATURE

- F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 1. The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014
- R. Herber, 'The Rotterdam Rules – Basis for Global Harmonisation and Guide for National Law Reform?', in: M.H Claringbould e.a., *Verbindend Recht* (Liber Amicorum K.F. Haak), Kluwer 2012, p.271-282
- *Verslag van de vergadering van de Vereeniging 'Handelsrecht' en de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht 11 november 2010 over Rotterdam Rules en Boek 8 BW*, Deventer: Kluwer 2011
- G.J. van der Ziel et al., *Peadvies van de Vereeniging 'Handelsrecht' en de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht 2010 Rotterdam Rules en Boek 8 BW*, Deventer: Kluwer 2010
- M. Sturley, T. Fujita & G.J. van der Ziel, *The Rotterdam Rules. The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Londen: Sweet & Maxwell 2010
- A. von Ziegler, J. Schelin & S. Zunarelli, *The Rotterdam Rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Alphen aan den Rijn: Wolters Kluwer 2010
- D. Rhidian Thomas (ed.), *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, Londen: Lloyd's List 2010
- D. Rhidian Thomas (ed.), *A New Convention for the Carriage by Sea – The Rotterdam Rules. An Analysis of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Witney: Lawtext 2009
- Y. Baatz et al., *The Rotterdam Rules. A Practical Annotation*, London: Informa 2009
- M. Kroeze et al., *Conference The Rotterdam Rules Appraised*, Rotterdam: Erasmus University Rotterdam 2009