

First Session, Thirty-seventh Parliament,
49-50 Elizabeth II, 2001

Première session, trente-septième législature,
49-50 Elizabeth II, 2001

STATUTES OF CANADA 2001

LOIS DU CANADA (2001)

CHAPTER 6

CHAPITRE 6

An Act respecting marine liability, and to validate certain
by-laws and regulations

Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la
validité de certains règlements

BILL S-2

ASSENTED TO 10th MAY, 2001

PROJET DE LOI S-2

SANCTIONNÉ LE 10 MAI 2001

SUMMARY

This enactment consolidates certain rules of Canadian maritime law governing the civil liability of shipowners for loss of life, personal injuries and damage to property.

Part 1 modernizes and extends the scope of the fatal accidents regime formerly in the *Canada Shipping Act*. Part 2 settles the rules for the apportionment of liability among parties at fault.

Part 3 continues in force in Canada an international convention governing the limitation of liability for maritime claims together with certain statutory provisions. Part 4 implements the regime of shipowners' liability to passengers set out in another international convention.

Part 5 re-enacts and revises the provisions of the *Carriage of Goods by Water Act* respecting the application of the Hague-Visby Rules in Canada and the eventual implementation of the Hamburg Rules. Part 6 continues the existing regime governing liability and compensation for maritime oil pollution.

Part 7 validates certain by-laws relating to harbour dues tariffs and certain regulations relating to pilotage tariffs.

SOMMAIRE

Le texte codifie certaines règles de droit maritime canadien régissant la responsabilité civile des propriétaires de navires à l'égard des décès, des blessures corporelles et des dommages causés à des biens.

La partie 1 modernise et élargit la portée des règles concernant les accidents mortels, qui se trouvaient initialement dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La partie 2 établit les règles à l'égard du partage de la responsabilité entre les parties fautives.

La partie 3 maintient en vigueur au Canada la convention internationale régissant la limitation de responsabilité à l'égard des créances maritimes, de même que certaines dispositions complémentaires. La partie 4 met en oeuvre un nouveau régime de responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des passagers, établi dans une autre convention internationale.

La partie 5 remet en vigueur et refond les dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* à l'égard de l'application des règles de La Haye-Visby au Canada et de la mise en oeuvre ultérieure des règles de Hambourg. La partie 6 maintient le régime régissant la responsabilité et l'indemnité en matière de pollution par les hydrocarbures dans un contexte maritime.

La partie 7 confirme la validité de certains règlements concernant les tarifs des droits de port et les prélèvements de droits de pilotage.

All parliamentary publications are available on the
Parliamentary Internet Parlementaire
at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire »
à l'adresse suivante:

<http://www.parl.gc.ca>

TABLE OF PROVISIONS

AN ACT RESPECTING MARINE LIABILITY, AND TO
VALIDATE CERTAIN BY-LAWS AND REGULATIONS

SHORT TITLE

1. Short title

INTERPRETATION

2. Definitions

HER MAJESTY

3. Binding on Her Majesty

PART 1

PERSONAL INJURIES AND FATALITIES

Interpretation and Application

4. Definition of “dependant”

5. Application of this Part

Liability to Dependants

6. Damages for personal injury

7. Multiple dependants

8. Payment into court

9. Postponement of distribution

10. Beneficiaries of action

11. Parties to action

12. One action for same cause

13. Actions by different claimants

14. Limitation period

PART 2

APPORTIONMENT OF LIABILITY

Interpretation and Application

15. Definition of “earnings”

16. Application of this Part

General

17. Apportionment based on degree of fault

18. Claim for contribution or indemnity

TABLE ANALYTIQUE

LOI CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE
MARITIME ET LA VALIDITÉ DE CERTAINS RÈGLEMENTS

TITRE ABRÉGÉ

1. Titre abrégé

DÉFINITIONS

2. Définitions

SA MAJESTÉ

3. Obligation de Sa Majesté

PARTIE 1

BLESSURES CORPORELLES ET ACCIDENTS MORTELS

Définition et champ d'application

4. Définition de « personne à charge »

5. Champ d'application de la présente partie

Responsabilité : personnes à charge

6. Responsabilité pour dommages-intérêts : blessures

7. Plusieurs personnes à charge

8. Paiement au tribunal

9. Répartition différée

10. Personnes bénéficiant de l'action

11. Parties à l'action

12. Une seule action pour la même cause

13. Actions concurrentes

14. Prescription : blessures

PARTIE 2

PARTAGE DE LA RESPONSABILITÉ

Définition et champ d'application

15. Assimilation

16. Champ d'application de la présente partie

Dispositions générales

17. Règle de base du partage de responsabilité

18. Réclamation pour contribution ou indemnité

19. Adjustment of settlement
 20. Limitation period
 21. Last clear chance
 22. Contractual rights

Limitation of Time

23. Limitation period for claim or lien

PART 3

LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

Interpretation

24. Definitions
 25. Extended meaning of expressions

Application

26. Force of law
 27. State Party to the Convention
 28. Liability for ships under 300 tons
 29. Passenger claims, no certificate

Liability of Owners of Docks, Canals and Ports

30. Limitation of liability

Amendment of Maximum Liability

31. Amendment of limits

Procedure

32. Jurisdiction of Admiralty Court
 33. Powers of Admiralty Court
 34. Release of ships, etc.

PART 4

LIABILITY FOR CARRIAGE OF PASSENGERS BY WATER

Interpretation

35. Definitions
 36. Extended meaning of expressions

Application

37. Force of law
 38. State Party to the Convention

Regulations and Orders

39. Regulations
 40. Amendment of limits

19. Transaction raisonnable
 20. Prescription
 21. Théorie de la dernière chance
 22. Obligations contractuelles

Prescription

23. Prescription

PARTIE 3

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE
 CRÉANCES MARITIMES

Définitions et dispositions interprétatives

24. Définitions
 25. Extension de sens

Champ d'application

26. Force de loi
 27. État partie à la Convention
 28. Navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux
 29. Créances de passagers — navire sans certificat

Propriétaires de docks, canaux ou ports

30. Limite de responsabilité

Modification des limites de responsabilité

31. Modification des limites

Procédure

32. Compétence exclusive de la Cour d'amirauté
 33. Pouvoirs de la Cour d'amirauté
 34. Mainlevée

PARTIE 4

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE
 PASSAGERS PAR EAU

Définitions et dispositions interprétatives

35. Définitions
 36. Extension de sens

Champ d'application

37. Force de loi
 38. État partie à la Convention

Règlements et décrets

39. Pouvoir de réglementer
 40. Décrets

PART 5

LIABILITY FOR CARRIAGE OF GOODS BY WATER

Interpretation

41. Definitions
42. Other statutory limitations of liability

Hague-Visby Rules

43. Effect

Hamburg Rules

44. Report to Parliament
45. Effect

Institution of Proceedings in Canada

46. Claims not subject to Hamburg Rules

PART 6

LIABILITY AND COMPENSATION FOR POLLUTION

Interpretation

47. Definitions

Application

48. Geographical application — general
49. Exception — drilling activities
50. Priority over *Arctic Waters Pollution Prevention Act*

DIVISION 1

CIVIL LIABILITY FOR POLLUTION

Owners of Ships

51. Liability for pollution and related costs
52. Admiralty Court has jurisdiction
53. Action by Administrator
54. Limitation of liability — Convention ships
55. Limitation of liability — other ships

Special Rules — Convention Ships

56. No damage in Canadian territory or Canadian waters
57. Remedies exclusive
58. Shipowner's fund

PARTIE 5

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR EAU

Définitions et disposition interprétative

41. Définitions
42. Dispositions limitant la responsabilité des propriétaires

Règles de La Haye-Visby

43. Force de loi

Règles de Hambourg

44. Rapport au Parlement
45. Force de loi

Procédure intentée au Canada

46. Créances non assujetties aux règles de Hambourg

PARTIE 6

RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION

Définitions

47. Définitions

Champ d'application

48. Limites géographiques
49. Exception : opérations de forage
50. Incompatibilité avec la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*

SECTION 1

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE POLLUTION

Propriétaires de navires

51. Responsabilité en matière de pollution et frais connexes
52. Compétence de la Cour d'amirauté
53. Garantie
54. Limite de responsabilité — navires assujettis à la Convention
55. Limite de responsabilité — autres navires

Règles spéciales concernant les navires assujettis à la Convention

56. Événements qui ne touchent pas le territoire canadien ou les eaux canadiennes
57. Limites
58. Fonds du propriétaire

59.	Duplication of actions barred	59.	Interdiction de duplication des actions en justice
60.	Certificate attesting to financial responsibility	60.	Certificat de responsabilité financière
61.	By whom certificate to be issued	61.	Personnes habilitées à délivrer les certificats
62.	Claimant may sue owner's guarantor	62.	Action du créancier à l'encontre du garant
	Registration of Foreign Judgments		Enregistrement des jugements étrangers
63.	Definitions	63.	Définitions
64.	Registration of foreign judgments	64.	Enregistrement d'un jugement étranger
65.	Pre-registration interest	65.	Intérêt
66.	Costs	66.	Frais
67.	Conversion to Canadian currency	67.	Équivalence en monnaie canadienne
68.	Effect of registration	68.	Effet de l'enregistrement
69.	Service of notice of registration	69.	Signification de l'avis d'enregistrement
70.	Application to set aside registration	70.	Demande de radiation d'enregistrement
71.	Application for stay of execution	71.	Demande de suspension d'exécution
	DIVISION 2		SECTION 2
	COMPENSATION FOR POLLUTION		INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION
	International Oil Pollution Compensation Fund		Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
72.	Legal capacity of International Fund	72.	Capacité du Fonds
73.	International Fund to be party to legal proceedings	73.	Mise en cause du Fonds
74.	Method of service on International Fund	74.	Modes de signification au Fonds international
75.	Circumstances in which International Fund is liable	75.	Responsabilité du Fonds international face au demandeur
76.	Contributions by Canada to International Fund	76.	Contribution du Canada au Fonds international
	Ship-source Oil Pollution Fund		Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
77.	Ship-source Oil Pollution Fund	77.	Création de la Caisse
78.	Interest to be credited to Fund	78.	Intérêt à porter au crédit de la Caisse
	Administrator and Deputy Administrator		Administrateur et administrateur adjoint
79.	Appointment of Administrator	79.	Nomination de l'administrateur
80.	Administrator to be independent of Crown	80.	Fonctions incompatibles
81.	Professional and technical aid	81.	Assistance
82.	Costs, expenses and fees	82.	Frais et honoraires
83.	Deputy Administrator	83.	Administrateur adjoint
	Liability of Ship-source Oil Pollution Fund		Responsabilité de la Caisse d'indemnisation
84.	Liability of Ship-source Oil Pollution Fund	84.	Responsabilité de la Caisse d'indemnisation
	Claims Arising under Section 51		Demandes fondées sur l'article 51
85.	Claims filed with Administrator	85.	Dépôt des demandes auprès de l'administrateur
86.	Duties of Administrator	86.	Fonctions de l'administrateur
87.	Offer of compensation	87.	Offre d'indemnité

	Claims for Loss of Income		Demandes d'indemnisation des pertes de revenus
88.	Meaning of terms	88.	Terminologie
89.	Responsibility of Administrator	89.	Attributions de l'administrateur
	Proceedings against Shipowner		Action en responsabilité contre le propriétaire du navire
90.	Proceedings under section 51	90.	Action contre le propriétaire du navire en vertu de l'article 51
	Limit of Liability of Ship-source Oil Pollution Fund		Limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation
91.	Limit of liability of Ship-source Oil Pollution Fund in first year	91.	Limite pour la première année
	Application to Court for Directions		Demandes de directives judiciaires
92.	Administrator may apply to Court for directions	92.	Demandes de directives judiciaires
	Payments into the Ship-source Oil Pollution Fund		Contributions à la Caisse d'indemnisation
93.	Definition of "oil"	93.	Définition de « hydrocarbures »
94.	Amount of levy in first year	94.	Montant de la contribution pendant la première année
95.	Discontinuation or re-imposition of levy	95.	Suspension et nouvelle imposition
96.	Regulations	96.	Règlements
97.	Records and books	97.	Registre et livres
98.	Inspection	98.	Examen
99.	Interest on unpaid amounts	99.	Intérêt sur les sommes non versées
	Annual Report		Rapport annuel
100.	Annual report of Administrator	100.	Rapport annuel de l'administrateur
	Interest on Claims		Intérêts sur les demandes en recouvrement de créances
101.	Claimants entitled to interest	101.	Droit aux intérêts
	<i>Regulations</i>		<i>Règlements</i>
102.	Regulations	102.	Règlements
	<i>Offences and Punishment</i>		<i>Infractions et peines</i>
103.	Evidence of financial responsibility	103.	Preuve de responsabilité financière
104.	Evading payment of levy	104.	Fait de se soustraire au paiement
105.	Jurisdiction in relation to offences	105.	Compétence

PART 7

PARTIE 7

VALIDATION OF CERTAIN BY-LAWS AND REGULATIONS

VALIDITÉ DE CERTAINS RÈGLEMENTS

*By-laws under the Canada Ports Corporation Act**Règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports*

106. By-laws deemed to be valid

106. Présomption de validité

*Regulations under the Pilotage Act**Règlement pris en vertu de la Loi sur le pilotage*107. *Laurentian Pilotage Tariff Regulations, 1992*107. *Règlement de 1992 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides*

PART 8

TRANSITIONAL, CONSEQUENTIAL AMENDMENTS,
CONDITIONAL AMENDMENT, REPEAL AND COMING
INTO FORCE*Transitional*

108. Part 4
- Consequential Amendments*
109. *Arctic Waters Pollution Prevention Act*
110. *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act*
111. *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*
112. *Canadian Environmental Protection Act, 1999*
- 113-114. *Crown Liability and Proceedings Act*
115. *Federal Court Act*
116. *Merchant Seamen Compensation Act*
117. *Canada Oil and Gas Operations Act*
- 118-128. *Canada Shipping Act*

Conditional Amendment

129. 1991, c. 24

Repeal

130. *Carriage of Goods by Water Act*

Coming into Force

131. Coming into force

SCHEDULES 1 TO 4

PARTIE 8

DISPOSITION TRANSITOIRE, MODIFICATIONS
CORRÉLATIVES, MODIFICATION CONDITIONNELLE,
ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR*Disposition transitoire*

108. Partie 4
- Modifications corrélatives*
109. *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*
110. *Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*
111. *Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*
112. *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*
- 113-114. *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*
115. *Loi sur la Cour fédérale*
116. *Loi sur l'indemnisation des marins marchands*
117. *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*
- 118-128. *Loi sur la marine marchande du Canada*

Modification conditionnelle

129. 1991, ch. 24

Abrogation

130. *Loi sur le transport des marchandises par eau*

Entrée en vigueur

131. Entrée en vigueur

ANNEXES 1 À 4

49-50 ELIZABETH II

49-50 ELIZABETH II

CHAPTER 6

CHAPITRE 6

An Act respecting marine liability, and to validate certain by-laws and regulations

Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements

[Assented to 10th May, 2001]

[Sanctionnée le 10 mai 2001]

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :

SHORT TITLE

TITRE ABRÉGÉ

Short title

1. This Act may be cited as the *Marine Liability Act*.

1. *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Titre abrégé

INTERPRETATION

DÉFINITIONS

Definitions

2. The definitions in this section apply in this Act.

2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

Définitions

“Admiralty Court”
« *Cour d'amirauté* »

“Admiralty Court” means the Federal Court.

« Cour d'amirauté » La Cour fédérale.

« Cour d'amirauté »
“*Admiralty Court*”

“Minister”
« *ministre* »

“Minister” means the Minister of Transport.

« ministre » Le ministre des Transports.

« ministre »
“*Minister*”

HER MAJESTY

SA MAJESTÉ

Binding on Her Majesty

3. This Act is binding on Her Majesty in right of Canada or a province.

3. La présente loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

Obligation de Sa Majesté

PART 1

PARTIE 1

PERSONAL INJURIES AND FATALITIES

BLESSURES CORPORELLES ET ACCIDENTS MORTELS

Interpretation and Application

Définition et champ d'application

Definition of “dependant”

4. In this Part, “dependant”, in relation to an injured or deceased person, means an individual who was one of the following in relation to the injured or deceased person at the time the cause of action arose, in the case of an injured person, or at the time of death, in the case of a deceased person:

4. Dans la présente partie, « personne à charge », à l'égard d'une personne blessée ou décédée, s'entend de toute personne qui, au moment où le fait générateur du litige s'est produit, dans le cas de la personne blessée, ou au moment du décès, dans le cas de la personne décédée, était :

Définition de « personne à charge »

(a) a son, daughter, stepson, stepdaughter, grandson, granddaughter, adopted son or daughter, or an individual for whom the injured or deceased person stood in the place of a parent;

a) le fils, la fille, le beau-fils ou la belle-fille, le petit-fils, la petite-fille, le fils adoptif ou la fille adoptive de la personne blessée ou décédée ou toute autre personne à qui cette dernière tenait lieu de parent;

(b) a spouse, or an individual who was cohabiting with the injured or deceased person in a conjugal relationship having so cohabited for a period of at least one year; or

(c) a brother, sister, father, mother, grandfather, grandmother, stepfather, stepmother, adoptive father or mother, or an individual who stood in the place of a parent.

b) l'époux de la personne blessée ou décédée, ou la personne qui cohabitait avec cette dernière dans une relation de nature conjugale depuis au moins un an;

c) le frère, la soeur, le père, la mère, le grand-père, la grand-mère, le beau-père ou la belle-mère, le père adoptif ou la mère adoptive de la personne blessée ou décédée, ou toute autre personne qui tenait lieu de parent à cette dernière.

Application of this Part

5. This Part applies in respect of a claim that is made or a remedy that is sought under or by virtue of Canadian maritime law, as defined in the *Federal Court Act*, or any other law of Canada in relation to any matter coming within the class of navigation and shipping.

5. La présente partie s'applique à toute mesure de redressement demandée et à toute réclamation présentée sous le régime du droit maritime canadien, au sens de la *Loi sur la Cour fédérale*, ou au titre de toute autre règle de droit canadien liée à la navigation et à la marine marchande.

Champ d'application de la présente partie

Liability to Dependants

Damages for personal injury

6. (1) If a person is injured by the fault or neglect of another under circumstances that entitle the person to recover damages, the dependants of the injured person may maintain an action in a court of competent jurisdiction for their loss resulting from the injury against the person from whom the injured person is entitled to recover.

Responsabilité : personnes à charge

6. (1) Lorsqu'une personne subit une blessure par suite de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances lui donnant le droit de réclamer des dommages-intérêts, les personnes à sa charge peuvent saisir le tribunal compétent d'une telle réclamation.

Responsabilité pour dommages-intérêts : blessures

Damages for death

(2) If a person dies by the fault or neglect of another under circumstances that would have entitled the person, if not deceased, to recover damages, the dependants of the deceased person may maintain an action in a court of competent jurisdiction for their loss resulting from the death against the person from whom the deceased person would have been entitled to recover.

(2) Lorsqu'une personne décède par suite de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances qui, si le décès n'en était pas résulté, lui auraient donné le droit de réclamer des dommages-intérêts, les personnes à sa charge peuvent saisir le tribunal compétent d'une telle réclamation.

Responsabilité pour dommages-intérêts : décès

Inclusion in damages

(3) The damages recoverable by a dependant of an injured or deceased person may include

(3) Les dommages-intérêts recouvrables par une personne à charge peuvent comprendre :

Dommages qui peuvent être inclus

(a) an amount to compensate for the loss of guidance, care and companionship that the dependant could reasonably have expected to receive from the injured or deceased person if the injury or death had not occurred; and

a) une indemnité compensatoire pour la perte des conseils, des soins et de la compagnie auxquels la personne à charge aurait été en droit de s'attendre de la personne blessée ou décédée, n'eût été les blessures ou le décès;

(b) any amount to which a public authority may be subrogated in respect of payments consequent on the injury or death that are

b) toute somme pour laquelle une autorité publique a été subrogée relativement aux paiements effectués à la personne blessée

	made to or for the benefit of the injured or deceased person or the dependant.	ou décédée ou à la personne à sa charge ou pour leur compte, par suite de la blessure ou du décès.	
Excluded factors	(4) In the assessment of damages, any amount paid or payable on the death of the deceased person or any future premiums payable under a contract of insurance shall not be taken into account.	(4) Il ne peut être tenu compte, dans le calcul des dommages-intérêts, d'aucune somme versée ou à verser au décès, ni d'aucune prime à venir dans le cadre d'un contrat d'assurance.	Facteurs à exclure
Apportionment	(5) The damages recoverable by a dependant are subject to any apportionment made under Part 2.	(5) Les dommages-intérêts recouvrables par une personne à charge sont assujettis au partage de la responsabilité conformément à la partie 2.	Partage de responsabilité
Multiple dependants	7. Damages may be awarded to dependants in proportion to their loss resulting from the injury or death, and the amount so awarded shall be divided among the dependants in the shares determined by the court.	7. Les dommages-intérêts sont adjugés en fonction des pertes subies par les personnes à charge et sont répartis entre celles-ci dans les proportions que fixe le tribunal.	Plusieurs personnes à charge
Payment into court	8. A person against whom an action is commenced under this Part may pay into court an amount of money as compensation for the fault or neglect to all persons entitled to damages without specifying the shares into which it is to be divided.	8. La personne contre qui une action est intentée peut verser au tribunal une somme d'argent à titre d'indemnité pour la faute ou la négligence, au profit de toutes les personnes y ayant droit, sans préciser la part attribuable à chacune.	Paiement au tribunal
Postponement of distribution	9. The court may in its discretion postpone the distribution of any amount to which a person under the age of eighteen or under a legal disability is entitled, may order its payment from the amount paid into court under section 8 and may make any other order that is in the interest of that person.	9. Le tribunal, à sa discrétion, peut différer le versement de toute somme à laquelle a droit une personne âgée de moins de dix-huit ans ou frappée d'une incapacité légale et peut en ordonner le paiement sur la somme d'argent versée au tribunal au titre de l'article 8. Il peut ordonner toute autre mesure dans l'intérêt de cette personne.	Répartition différée
Beneficiaries of action	10. (1) An action under this Part shall be for the benefit of the dependants of the injured or deceased person.	10. (1) L'action fondée sur la présente partie doit être à l'avantage des personnes à charge de la personne blessée ou décédée.	Personnes bénéficiant de l'action
By whom action is brought	(2) An action under subsection 6(2) shall be brought by the executor or administrator of the deceased person, but if no action is brought within six months after that person's death or if there is no executor or administrator, the action (a) may be brought by any or all of the dependants of the deceased person; and (b) shall be subject to the same procedure, with any adaptations that may be required, as if it were brought by an executor or administrator.	(2) L'action fondée sur le paragraphe 6(2) doit être intentée par l'exécuteur testamentaire ou l'administrateur de la personne décédée. En l'absence d'exécuteur testamentaire ou d'administrateur ou en cas d'inaction de la part de l'un ou de l'autre pendant les six mois qui suivent le décès, l'action : a) peut être intentée par l'une ou l'autre des personnes à charge de la personne décédée; b) est assujettie à la même procédure, avec les adaptations nécessaires, que si elle avait été intentée par l'exécuteur testamentaire ou l'administrateur.	Exécuteur testamentaire ou administrateur

Parties to action

11. A person who commences an action under this Part shall

(a) take reasonable steps to identify and join as parties to the action all persons who are entitled or who claim to be entitled to damages as dependants of the injured or deceased person; and

(b) state in the statement of claim the grounds for the claim of each person on whose behalf the action is commenced.

11. La personne qui intente une action en vertu de la présente partie doit :

a) prendre des mesures raisonnables pour identifier et joindre comme parties à l'action les personnes qui ont droit ou prétendent avoir droit à des dommages-intérêts en tant que personnes à charge aux termes de la présente partie;

b) énoncer, dans sa déclaration, les motifs à l'appui de la réclamation de chacune des personnes au nom desquelles l'action est intentée.

Parties à l'action

One action for same cause

12. Claims for the benefit of the dependants of an injured or deceased person may be made in more than one action but, on the application of any party, actions for the benefit of the dependants of the same injured or deceased person may be consolidated in one action or tried together in the same court of competent jurisdiction.

12. Les réclamations présentées en vertu de la présente partie pour le compte de deux ou plusieurs personnes à charge d'une personne blessée ou décédée peuvent l'être dans le cadre de plusieurs actions. Toutefois, celles-ci peuvent être jointes ou instruites ensemble devant le même tribunal compétent à la demande de toute partie.

Une seule action pour la même cause

Actions by different claimants

13. If actions are commenced for the benefit of two or more persons claiming to be entitled to damages under this Part as dependants of an injured or deceased person, the court may make any order or determination that it considers just.

13. Lorsque des actions sont intentées pour le compte de deux ou plusieurs personnes qui prétendent avoir droit, en tant que personnes à charge d'une personne blessée ou décédée, à des dommages-intérêts en vertu de la présente partie, le tribunal peut rendre l'ordonnance ou la décision qu'il juge équitable.

Actions concurrentes

Limitation period

14. (1) No action may be commenced under subsection 6(1) later than two years after the cause of action arose.

14. (1) L'action fondée sur le paragraphe 6(1) se prescrit par deux ans à compter du fait générateur du litige.

Prescription : blessures

Limitation period

(2) No action may be commenced under subsection 6(2) later than two years after the death of the deceased person.

(2) L'action fondée sur le paragraphe 6(2) se prescrit par deux ans à compter du décès.

Prescription : décès

PART 2

PARTIE 2

APPORTIONMENT OF LIABILITY

PARTAGE DE LA RESPONSABILITÉ

*Interpretation and Application**Définition et champ d'application*

Definition of "earnings"

15. (1) In this Part, "earnings" includes freight, passage money and hire.

15. (1) Pour l'application de la présente partie, sont assimilés au revenu le fret et les droits de passage et de louage.

Assimilation

Meaning of loss caused by ship

(2) For the purposes of this Part, a reference to loss caused by the fault or neglect of a ship shall be construed as including

(2) Pour l'application de la présente partie, toute mention de la perte causée par une faute ou une négligence imputable à un navire vaut notamment mention :

Extension de sens

(a) any salvage expenses consequent on that fault or neglect; and

a) de toute indemnité de sauvetage résultant de cette faute ou de cette négligence;

(b) any other expenses consequent on that fault or neglect and recoverable at law by way of damages, other than a loss described in subsection 17(3).

b) des autres frais résultant de cette faute ou de cette négligence et recouvrables en justice à titre de dommages-intérêts, sauf une perte visée au paragraphe 17(3).

Application of this Part

16. This Part applies in respect of a claim that is made or a remedy that is sought under or by virtue of Canadian maritime law, as defined in the *Federal Court Act*, or any other law of Canada in relation to any matter coming within the class of navigation and shipping.

16. La présente partie s'applique à toute mesure de redressement demandée et à toute réclamation présentée sous le régime du droit maritime canadien, au sens de la *Loi sur la Cour fédérale*, ou au titre de toute autre règle de droit canadien liée à la navigation et à la marine marchande.

Champ d'application de la présente partie

General

Dispositions générales

Apportionment based on degree of fault

17. (1) Where loss is caused by the fault or neglect of two or more persons or ships, their liability is proportionate to the degree to which they are respectively at fault or negligent and, if it is not possible to determine different degrees of fault or neglect, their liability is equal.

17. (1) Si des pertes sont imputables à deux ou plusieurs personnes ou navires, la responsabilité de chacun est proportionnelle à sa faute ou à sa négligence. S'il est impossible de déterminer l'importance relative de la faute ou de la négligence de chacun, tous sont également responsables.

Règle de base du partage de responsabilité

Joint and several liability

(2) Subject to subsection (3), the persons or ships that are at fault or negligent are jointly and severally liable to the persons or ships suffering the loss but, as between themselves, they are liable to make contribution to each other or to indemnify each other in the degree to which they are respectively at fault or negligent.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les personnes et les navires dont la faute ou la négligence est reconnue sont solidairement responsables envers les personnes ou les navires ayant subi la perte, à charge de compensation entre eux en proportion de leur faute ou de leur négligence respective.

Responsabilité solidaire

Exception — loss of ships and property

(3) Where, by the fault or neglect of two or more ships, loss is caused to one or more of those ships, their cargo or other property on board, or loss of earnings results to one or more of those ships, their liability to make good such loss is not joint and several.

(3) Si, par la faute ou la négligence de deux ou plusieurs navires, une perte est causée à un ou plusieurs de ces navires, à leur cargaison ou aux autres biens à bord, ou si un ou plusieurs de ces navires subissent une perte de revenus, la responsabilité de chacun à l'égard de la perte n'est pas solidaire.

Partage de responsabilité : navires et biens

Persons responsible

(4) In this section, a reference to liability of a ship that is at fault or negligent includes liability of any person responsible for the navigation and management of the ship or any other person responsible for the fault or neglect of the ship.

(4) Au présent article, la mention de la responsabilité d'un navire en faute ou négligent vaut notamment mention de la responsabilité de toute personne responsable de la navigation et de la gestion du navire ou de toute autre personne responsable de la faute ou de la négligence du navire.

Personnes responsables

Claim for contribution or indemnity

18. A person who is entitled to claim contribution or indemnity under this Part from another person or ship that is or may be liable in respect of a loss may do so

18. La personne qui est en droit, en vertu de la présente partie, de réclamer une contribution ou une indemnité à toute autre personne ou à tout navire qui est ou pourrait être tenu pour responsable de la perte peut :

Réclamation pour contribution ou indemnité

(a) by adding the other person or ship as a party to a proceeding pending before a court

or an administrative or arbitral tribunal of competent jurisdiction, in accordance with the applicable rules of procedure or arbitration agreement;

(b) by commencing a proceeding in a court or an administrative or arbitral tribunal of competent jurisdiction; or

(c) if the other person or ship has settled with the person suffering the loss, by commencing or continuing a proceeding before a court or an administrative or arbitral tribunal of competent jurisdiction.

Adjustment of settlement

19. The court or administrative or arbitral tribunal in which a proceeding is continued or commenced under paragraph 18(c) may deny the award of damages or adjust the amount awarded if it is not satisfied that the settlement was reasonable.

Limitation period

20. (1) No claim may be made under section 18 later than one year after the date of judgment in the proceeding or the date of the settlement agreement.

Claims not defeated

(2) A claim under section 18 is not defeated by any period of limitation or prescription, or by any requirement for notice, that is applicable to the original claim in respect of which contribution or indemnity is sought.

Last clear chance

21. This Part applies notwithstanding that a person who suffered a loss had the opportunity to avoid the loss and failed to do so.

Contractual rights

22. The rights conferred by this Part on a person or ship that is found liable or that settles a claim are subject to any existing contract between that person or ship and a person from whom contribution or indemnity is claimed.

a) appeler cette personne ou ce navire dans toute procédure devant un tribunal judiciaire, administratif ou arbitral compétent, en conformité avec les règles de procédure ou la convention d'arbitrage applicables;

b) intenter une procédure devant un tel tribunal;

c) en cas de transaction entre la personne ou le navire et la personne ayant subi la perte, intenter ou continuer une telle procédure.

Transaction raisonnable

19. Le tribunal saisi d'une procédure intentée ou continuée en vertu de l'alinéa 18c) peut, s'il n'est pas convaincu que la transaction est raisonnable, refuser l'octroi des dommages-intérêts ou en ajuster le montant.

Prescription

20. (1) Le recours prévu à l'article 18 se prescrit par un an à compter de la date du jugement ou de la transaction, selon le cas.

Demande non rejetée

(2) La réclamation fondée sur l'article 18 ne peut être rejetée pour inobservation d'un délai de prescription ou de forclusion, ou d'une exigence de notification, applicable à la réclamation à l'égard de laquelle la contribution ou l'indemnité est réclamée.

Théorie de la dernière chance

21. La présente partie s'applique même si la personne qui a subi des pertes a eu la possibilité d'éviter celles-ci et ne l'a pas fait.

Obligations contractuelles

22. Les recours conférés par la présente partie à la personne ou au navire qui est reconnu responsable ou qui conclut une transaction sont assujettis à tout contrat existant entre cette personne ou ce navire et celle à qui la contribution ou l'indemnité est réclamée.

Limitation of Time

Limitation period for claim or lien

23. (1) No action may be commenced later than two years after the loss or injury arose to enforce a claim or lien against a ship in collision or its owners in respect of any loss to another ship, its cargo or other property on board, or any loss of earnings of that other ship, or for damages for loss of life or personal injury suffered by any person on board that

Prescription

Prescription

23. (1) L'action visant à exercer une réclamation ou un privilège contre un navire en situation d'abordage ou contre ses propriétaires relativement à toute perte causée à un autre navire, à sa cargaison ou à d'autres biens à bord, ou à toute perte de revenus de cet autre navire ou visant à réclamer des dommages-intérêts pour décès ou blessures corporelles

other ship, caused by the fault or neglect of the former ship, whether that ship is wholly or partly at fault or negligent.

causés à une personne à bord, en tout ou en partie par la faute ou la négligence du premier navire en situation d'abordage, se prescrit par deux ans à compter de la date de la perte, du décès ou des blessures.

Extension of time by court

(2) A court having jurisdiction to deal with an action referred to in subsection (1)

(2) Tout tribunal compétent qui connaît d'une action visée au paragraphe (1) :

Prorogation de délai par le tribunal

(a) may, in accordance with the rules of court, extend the period referred to in that subsection to the extent and on the conditions that it thinks fit; and

a) peut, conformément à ses règles, proroger le délai prévu à ce paragraphe dans la mesure et aux conditions qu'il juge convenables;

(b) shall, if satisfied that there has not during that period been a reasonable opportunity of arresting the ship within the jurisdiction of the court, or within the territorial waters of the country to which the claimant's ship belongs or in which the claimant resides or has their principal place of business, extend that period to an extent sufficient to provide that reasonable opportunity.

b) s'il est convaincu qu'il ne s'est présenté, au cours du délai, aucune occasion raisonnable de saisir le navire dans les limites du ressort qui lui est attribué ou des eaux territoriales du pays dont le navire bat pavillon ou dans lequel le demandeur réside ou a son principal établissement, doit proroger le délai d'une période suffisante pour procurer cette occasion raisonnable.

Definition of "owner"

(3) In this section, "owner", in relation to a ship, includes any person responsible for the navigation and management of the ship or any other person responsible for the fault or neglect of the ship.

(3) Dans le présent article, « propriétaire » s'entend notamment de toute personne responsable de la navigation et de la gestion du navire ou de toute autre personne responsable de la faute ou de la négligence du navire.

Définition de « propriétaire »

PART 3

PARTIE 3

LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE CRÉANCES MARITIMES

Interpretation

Définitions et dispositions interprétatives

Definitions

24. The definitions in this section apply in this Part.

24. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

Définitions

"Convention"
« *Convention* »

"Convention" means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol, Articles 1 to 15 of which Convention are set out in Part 1 of Schedule 1 and Article 18 of which is set out in Part 2 of that Schedule.

« Convention » La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976 — dans sa version modifiée par le Protocole — dont les articles 1 à 15 figurent à la partie 1 de l'annexe 1 et l'article 18 figure à la partie 2 de cette annexe.

« Convention »
« *Convention* »

"maritime claim"
« *créance maritime* »

"maritime claim" means a claim described in Article 2 of the Convention for which a person referred to in Article 1 of the Convention is entitled to limitation of liability.

« créance maritime » Créance maritime visée à l'article 2 de la Convention contre toute personne visée à l'article 1 de la Convention.

« créance maritime »
« *maritime claim* »

"Protocol"
« *Protocole* »

"Protocol" means the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Li-

ability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on May 2, 1996, Articles 8 and 9 of which are set out in Part 2 of Schedule 1.

« Protocole » Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclu à Londres le 2 mai 1996, dont les articles 8 et 9 figurent à la partie 2 de l'annexe 1.

« Protocole »
« Protocol »

Extended
meaning of
expressions

25. (1) For the purposes of this Part and Articles 1 to 15 of the Convention,

(a) “ship” means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to method or lack of propulsion, and includes

(i) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating, and

(ii) a ship that has been stranded, wrecked or sunk and any part of a ship that has broken up,

but does not include an air cushion vehicle or a floating platform constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources or the subsoil of the sea-bed;

(b) the definition “shipowner” in paragraph 2 of Article 1 of the Convention shall be read without reference to the word “seagoing” and as including any person who has an interest in or possession of a ship from and including its launching; and

(c) the expression “carriage by sea” in paragraph 1(b) of Article 2 of the Convention shall be read as “carriage by water”.

25. (1) Pour l'application de la présente partie et des articles 1 à 15 de la Convention :

a) « navire » s'entend d'un bâtiment ou d'une embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion, à l'exclusion des aéroglisseurs et des plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles du fond ou du sous-sol marin; y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d'un navire qui s'est brisé;

b) la définition de « propriétaire de navire », au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention, vise notamment la personne ayant un intérêt dans un navire ou la possession d'un navire, à compter de son lancement, et s'interprète sans égard au terme « de mer »;

c) la mention de « transport par mer », à l'alinéa 1b) de l'article 2 de la Convention, vaut mention de « transport par eau ».

Extension de
sens

Inconsistency

(2) In the event of any inconsistency between sections 28 to 34 of this Act and Articles 1 to 15 of the Convention, those sections prevail to the extent of the inconsistency.

(2) Les articles 28 à 34 de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles des articles 1 à 15 de la Convention.

Incompatibilité

Application

Champ d'application

Force of law

26. Subject to the other provisions of this Part, Articles 1 to 15 of the Convention have the force of law in Canada.

26. Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, les articles 1 à 15 de la Convention ont force de loi au Canada.

Force de loi

State Party
to the
Convention

27. For purposes of the application of the Convention, Canada is a State Party to the Convention.

27. Pour l'application de la Convention, le Canada est un État partie à la Convention.

État partie
à la
Convention

Liability for ships under 300 tons

28. (1) The maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion involving a ship with a gross tonnage of less than 300 tons, other than claims mentioned in section 29, is

- (a) \$1,000,000 in respect of claims for loss of life or personal injury; and
- (b) \$500,000 in respect of any other claims.

Calculation of tonnage

(2) For the purposes of subsection (1), a ship's gross tonnage shall be calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, concluded at London on June 23, 1969, including any amendments, whenever made, to the Annexes or Appendix to that Convention.

Passenger claims, no certificate

29. (1) The maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship for which no certificate is required under Part V of the *Canada Shipping Act* is the greater of

- (a) 2,000,000 units of account; and
- (b) the number of units of account calculated by multiplying 175,000 units of account by the number of passengers on board the ship.

Passenger claims, no contract of carriage

(2) Notwithstanding Article 6 of the Convention, the maximum liability for maritime claims that arise on any distinct occasion for loss of life or personal injury to persons carried on a ship otherwise than under a contract of passenger carriage is the greater of

- (a) 2,000,000 units of account, and
- (b) 175,000 units of account multiplied by
 - (i) the number of passengers that the ship is authorized to carry according to its certificate under Part V of the *Canada Shipping Act*, or
 - (ii) if no certificate is required under that Part, the number of persons on board the ship.

28. (1) La limite de responsabilité pour les créances maritimes — autres que celles mentionnées à l'article 29 — nées d'un même événement impliquant un navire jaugeant moins de 300 tonneaux est fixée à :

- a) 1 000 000 \$ pour les créances pour décès ou blessures corporelles;
- b) 500 000 \$ pour les autres créances.

Navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la jauge brute du navire est calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, conclue à Londres le 23 juin 1969, y compris les modifications dont les annexes ou l'appendice de cette convention peuvent faire l'objet, indépendamment du moment où elles sont apportées.

Jauge du navire

29. (1) La limite de responsabilité pour les créances maritimes nées d'un même événement impliquant un navire pour lequel aucun certificat n'est requis au titre de la partie V de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des passagers du navire, est fixée au plus élevé des montants suivants :

- a) 2 000 000 d'unités de compte;
- b) le produit de 175 000 unités de compte par le nombre de passagers à bord du navire.

Créances de passagers — navire sans certificat

(2) Malgré l'article 6 de la Convention, la limite de responsabilité pour les créances maritimes nées d'un même événement, en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des personnes transportées sur un navire autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passagers, est fixée au plus élevé des montants suivants :

- a) 2 000 000 d'unités de compte;
- b) le produit de 175 000 unités de compte par :
 - (i) le nombre de passagers que peut transporter le navire aux termes du certificat requis au titre de la partie V de la *Loi sur la marine marchande du Canada*,
 - (ii) le nombre de personnes à bord du navire, si aucun certificat n'est requis au titre de cette partie.

Créances de passagers sans contrat de transport

Exception	<p>(3) Subsection (2) does not apply in respect of</p> <p>(a) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of a ship; or</p> <p>(b) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose.</p>	<p>(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas :</p> <p>a) dans le cas du capitaine d'un navire, d'un membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire;</p> <p>b) dans le cas d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques.</p>	
Definition of "passenger"	<p>(4) In subsection (1), "passenger" means a person carried on a ship in circumstances described in paragraph 2(a) or (b) of Article 7 of the Convention.</p>	<p>(4) Au paragraphe (1), « passager » s'entend de toute personne transportée sur le navire dans les cas prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.</p>	Définition de « passager »
Definition of "unit of account"	<p>(5) In subsections (1) and (2), "unit of account" means a special drawing right issued by the International Monetary Fund.</p>	<p>(5) Aux paragraphes (1) et (2), « unités de compte » s'entend des droits de tirage spéciaux émis par le Fonds monétaire international.</p>	Définition de « unités de compte »
	<p><i>Liability of Owners of Docks, Canals and Ports</i></p>	<p><i>Propriétaires de docks, canaux ou ports</i></p>	
Limitation of liability	<p>30. (1) The maximum liability of an owner of a dock, canal or port, for a claim that arises on any distinct occasion for loss caused to a ship, or to any cargo or other property on board a ship, is the greater of</p> <p>(a) \$2,000,000, and</p> <p>(b) the amount calculated by multiplying \$1,000 by the number of tons of the gross tonnage of the largest ship that is at the time of the loss, or had been within a period of five years before that time, within the area of the dock, canal or port over which the owner had control or management.</p>	<p>30. (1) La limite de responsabilité du propriétaire d'un dock, d'un canal ou d'un port ou de la personne qui engage ainsi la responsabilité de ce dernier, en cas de perte causée à un navire, à sa cargaison ou aux autres biens à bord, pour les créances nées d'un même événement, est fixée au plus élevé des montants suivants :</p> <p>a) 2 000 000 \$;</p> <p>b) le produit de 1 000 \$ par le nombre de tonnes de jauge brute du plus grand navire à s'être trouvé, au moment de la perte ou au cours des cinq années précédentes, dans la zone où est situé le dock, le canal ou le port.</p>	Limite de responsabilité
Calculation of tonnage	<p>(2) For the purposes of subsection (1), a ship's gross tonnage shall be calculated in the manner described in subsection 28(2).</p>	<p>(2) Pour l'application du paragraphe (1), la jauge brute du navire est calculée de la façon prévue au paragraphe 28(2).</p>	Jauge brute du navire
Application	<p>(3) The maximum liability specified in subsection (1) also applies to any person for whose act or omission the owner is responsible.</p>	<p>(3) La limite de responsabilité visée au paragraphe (1) s'applique aussi à toute personne qui, par son fait — acte ou omission —, engage la responsabilité du propriétaire.</p>	Application
Conduct barring limitation	<p>(4) This section does not apply to an owner, or a person for whose act or omission the owner is responsible, if it is proved that the loss resulted from the personal act or omission</p>	<p>(4) Le présent article ne s'applique pas s'il est prouvé que la perte est imputable au fait personnel — acte ou omission — du propriétaire ou de la personne qui engage ainsi la</p>	Non-application

of that owner or that person, as the case may be, committed with intent to cause the loss or recklessly and with knowledge that the loss would probably result.

Meaning of terms

(5) For the purposes of this section,
 (a) “dock” includes wet docks and basins, tidal-docks and basins, locks, cuts, entrances, dry docks, graving docks, grid-irons, slips, quays, wharfs, piers, stages, landing places, jetties and synchrolifts; and
 (b) “owner of a dock, canal or port” includes any person or authority having the control or management of the dock, canal or port and any ship repairer using the dock, canal or port.

Amendment of Maximum Liability

Amendment of limits

31. (1) The Governor in Council may, by order, declare that an amendment made in accordance with Article 8 of the Protocol to any of the limits of liability specified in paragraph 1 of Article 6 or paragraph 1 of Article 7 of the Convention has the force of law in Canada.

Amendment of sections 28, 29 and 30

(2) The Governor in Council may, by order, amend the limits of liability set out in sections 28, 29 and 30.

Procedure

Jurisdiction of Admiralty Court

32. (1) The Admiralty Court has exclusive jurisdiction with respect to any matter relating to the constitution and distribution of a limitation fund under Articles 11 to 13 of the Convention.

Right to assert limitation defence

(2) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited by section 28, 29 or 30 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, that person may assert the right to limitation of liability in a defence filed, or by way of action or counterclaim for declaratory relief, in any court of competent jurisdiction in Canada.

responsabilité de ce dernier, fait que l'un ou l'autre a commis soit dans l'intention de provoquer une telle perte, soit avec insouciance et tout en sachant qu'une telle perte se produirait probablement.

(5) Pour l'application du présent article :

Assimilation

a) sont assimilés aux docks les bassins à flot et darses, les bassins d'échouage et bassins de marée, les écluses, les tranchées, les entrées, les cales sèches, les bassins de carénage, les bassins de radoub, les grils de carénage, les cales de halage, les appontements, les quais, les jetées, les embarcadères, les pontons d'embarquement, les môles et les synchrolifts;

b) sont assimilés au propriétaire d'un dock, d'un canal ou d'un port toute personne ou toute autorité ayant la régie ou la gestion d'un dock, d'un canal ou d'un port ainsi que tout réparateur de navires qui s'en sert.

Modification des limites de responsabilité

Modification des limites

31. (1) Le gouverneur en conseil peut, par décret, donner force de loi au Canada à toute modification, faite en conformité avec l'article 8 du Protocole, des limites de responsabilité prévues au paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier les limites de responsabilité prévues aux articles 28, 29 et 30.

Modification des articles 28, 29 et 30

Procédure

Compétence exclusive de la Cour d'amirauté

32. (1) La Cour d'amirauté a compétence exclusive pour trancher toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation aux termes des articles 11 à 13 de la Convention.

(2) Lorsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes des articles 28, 29 ou 30 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, cette personne peut se prévaloir de ces dispositions en défense, ou dans le cadre d'une action ou demande reconventionnelle pour obtenir un jugement déclaratoire, devant tout tribunal compétent au Canada.

Droit d'invoquer la limite de responsabilité

Powers of Admiralty Court

33. (1) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of liability that is limited by section 28 or 29 of this Act or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, the Admiralty Court, on application by that person or any other interested person, including a person who is a party to proceedings in relation to the same subject-matter before another court, tribunal or authority, may take any steps it considers appropriate, including

(a) determining the amount of the liability and providing for the constitution and distribution of a fund under Articles 11 and 12 of the Convention;

(b) joining interested persons as parties to the proceedings, excluding any claimants who do not make a claim within a certain time, requiring security from the person claiming limitation of liability or from any other interested person and requiring the payment of any costs; and

(c) enjoining any person from commencing or continuing proceedings in any court, tribunal or authority other than the Admiralty Court in relation to the same subject-matter.

Court may postpone distribution

(2) In providing for the distribution of a fund under paragraph (1)(a) in relation to any liability, the Admiralty Court may, having regard to any claim that may subsequently be established before a court, tribunal or other authority outside Canada in respect of that liability, postpone the distribution of any part of the fund that it considers appropriate.

Lien and other rights

(3) No lien or other right in respect of a ship or other property affects the proportions in which a fund is distributed by the Admiralty Court.

Procedural matters

(4) The Admiralty Court may

(a) make any rule of procedure it considers appropriate with respect to proceedings before it under this section; and

(b) determine what form of guarantee it considers to be adequate for the purposes of paragraph 2 of Article 11 of the Convention.

Pouvoirs de la Cour d'amirauté

33. (1) Lorsque la responsabilité d'une personne est limitée aux termes des articles 28 ou 29 de la présente loi ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, relativement à une créance — réelle ou appréhendée —, la Cour d'amirauté peut, à la demande de cette personne ou de tout autre intéressé — y compris une partie à une procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité —, prendre toute mesure qu'elle juge indiquée, notamment :

a) déterminer le montant de la responsabilité et faire le nécessaire pour la constitution et la répartition du fonds de limitation correspondant, conformément aux articles 11 et 12 de la Convention;

b) joindre tout intéressé comme partie à la procédure, exclure tout créancier forclos, exiger une garantie des parties invoquant la limitation de responsabilité ou de tout autre intéressé et exiger le paiement des frais;

c) empêcher toute personne d'intenter ou de continuer quelque procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité.

Répartition différée

(2) En ce qui a trait à la répartition du fonds de limitation visé à l'alinéa (1)a), la Cour d'amirauté peut, compte tenu de toute créance qui peut subséquemment être établie devant tout tribunal ou autre autorité d'un pays étranger, différer la répartition du montant qu'elle juge indiqué.

Privilège et autres droits

(3) Aucun privilège ni autre droit à l'égard d'un navire ou d'un bien quelconque ne peut modifier les proportions selon lesquelles le fonds est réparti par la Cour d'amirauté.

Procédure

(4) La Cour d'amirauté peut :

a) établir les règles de procédure qu'elle juge utiles relativement à toute affaire dont elle est saisie au titre du présent article;

b) déterminer quelle garantie elle estime acceptable pour l'application du paragraphe 2 de l'article 11 de la Convention.

Interest

(5) For the purposes of Article 11 of the Convention, interest is payable at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for amounts payable by the Minister of National Revenue as refunds of overpayments of tax under that Act.

(5) Pour l'application de l'article 11 de la Convention, l'intérêt est calculé au taux fixé en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* sur les sommes à verser par le ministre du Revenu national à titre de remboursement de paiements d'impôt en trop au titre de cette loi.

Intérêt

Release of ships, etc.

34. (1) Where a ship or other property is released under paragraph 2 of Article 13 of the Convention, in any case other than one in which a fund has been constituted in a place described in paragraphs (a) to (d) of that Article, the person who applied for the release is deemed to have submitted to the jurisdiction of the court that ordered the release for the purpose of determining the claim.

34. (1) La personne qui a obtenu mainlevée à l'égard d'un navire ou autre bien conformément au paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention est réputée, sauf dans les cas où le fonds de limitation a été constitué dans un des lieux visés aux alinéas a) à d) de ce paragraphe, avoir saisi de sa créance le tribunal qui a donné mainlevée.

Mainlevée

Limitation fund in state other than Canada

(2) In considering whether to release a ship or other property referred to in subsection (1), the court shall not have regard to a limitation fund constituted in a country other than Canada unless the court is satisfied that the country is a State Party to the Convention.

(2) Saisi de la demande de mainlevée visée au paragraphe (1), le tribunal prend en considération la constitution d'un fonds de limitation dans un pays étranger seulement s'il est convaincu que le pays en question est un État partie à la Convention.

Fonds de limitation dans un pays étranger

PART 4

LIABILITY FOR CARRIAGE OF PASSENGERS BY WATER

Interpretation

Definitions

35. The definitions in this section apply in this Part.

"Convention"
« Convention »

"Convention" means the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, concluded at Athens on December 13, 1974, as amended by the Protocol, Articles 1 to 22 of which Convention are set out in Part 1 of Schedule 2.

"Protocol"
« Protocole »

"Protocol" means the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, concluded at London on March 29, 1990, Articles III and VIII of which are set out in Part 2 of Schedule 2.

Extended meaning of expressions

36. (1) For the purposes of this Part and Articles 1 to 22 of the Convention,

(a) the definition "ship" in Article 1 of the Convention shall be read as including any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation,

PARTIE 4

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PASSAGERS PAR EAU

Définitions et dispositions interprétatives

Définitions

35. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« Convention » La Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages conclue à Athènes le 13 décembre 1974 — dans sa version modifiée par le Protocole — dont les articles 1 à 22 figurent à la partie 1 de l'annexe 2.

« Convention »
« Convention »

« Protocole » Le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages conclu à Londres le 29 mars 1990, dont les articles III et VIII figurent à la partie 2 de l'annexe 2.

« Protocole »
« Protocole »

36. (1) Pour l'application de la présente partie et des articles 1 à 22 de la Convention :

a) la définition de « navire », à l'article 1 de la Convention, vise notamment un bâtiment ou une embarcation — de mer ou non — conçus, utilisés ou utilisables, ex-

Extension de sens

without regard to method or lack of propulsion and whether seagoing or not, but not including an air cushion vehicle; and

(b) in the definition “contract of carriage” in Article 1 of the Convention, the expression “carriage by sea” shall be read as “carriage by water”.

Owners of ships

(2) For greater certainty, in the application of the Convention under this Part, Article 19 of the Convention applies to owners of all ships, whether seagoing or not.

Application

Force of law

37. (1) Articles 1 to 22 of the Convention have the force of law in Canada.

Extended application

(2) Articles 1 to 22 of the Convention also apply in respect of

(a) the carriage by water, under a contract of carriage, of passengers or of passengers and their luggage from one place in Canada to the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada; and

(b) the carriage by water, otherwise than under a contract of carriage, of persons or of persons and their luggage, excluding

(i) the master of a ship, a member of a ship’s crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship, and

(ii) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose.

State Party to the Convention

38. For purposes of the application of the Convention, Canada is a State Party to the Convention.

Regulations and Orders

Regulations

39. The Governor in Council may make regulations requiring insurance or other financial security to be maintained to cover liability to passengers under this Part.

clusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l’absence de propulsion, à l’exclusion des aéroglisseurs;

b) dans la définition de « contrat de transport », à l’article 1 de la Convention, la mention de « transport par mer » vaut mention de « transport par eau ».

(2) Pour l’application de la Convention à l’égard de la présente partie, il est entendu que l’article 19 de la Convention s’applique au propriétaire d’un navire, de mer ou non.

Champ d’application

37. (1) Les articles 1 à 22 de la Convention ont force de loi au Canada.

(2) Les articles 1 à 22 de la Convention s’appliquent également :

a) au transport par eau — prévu par un contrat de transport — de passagers ou de passagers et de leurs bagages d’un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l’extérieur du Canada;

b) faute de contrat de transport, au transport par eau de personnes ou de personnes et de leurs bagages sur un navire, à l’exception :

(i) du capitaine du navire, de tout membre de l’équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,

(ii) d’une personne transportée à bord d’un navire autre qu’un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques.

38. Pour l’application de la Convention, le Canada est un État partie à la Convention.

Règlements et décrets

39. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir l’obligation de contracter une assurance ou autre garantie financière pour couvrir la responsabilité visée à la présente partie à l’égard des passagers.

Propriétaires de navires

Force de loi

Application étendue

État partie à la Convention

Pouvoir de réglementer

Amendment
of limits

40. The Governor in Council may, by order, declare that an amendment made in accordance with Article VIII of the Protocol to any of the limits of liability specified in paragraph 1 of Article 7 or in Article 8 of the Convention, including the deductibles referred to in Article 8, has the force of law in Canada.

40. Le gouverneur en conseil peut, par décret, déclarer qu'a force de loi au Canada toute modification, faite en conformité avec l'article VIII du Protocole, des limites de responsabilité prévues au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, notamment de la franchise visée à ce dernier article.

Décrets

PART 5

LIABILITY FOR CARRIAGE
OF GOODS BY WATER*Interpretation*

Definitions

41. The definitions in this section apply in this Part.

“Hague-Visby Rules”
« règles de La Haye-Visby »

“Hague-Visby Rules” means the rules set out in Schedule 3 and embodied in the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, concluded at Brussels on August 25, 1924, in the Protocol concluded at Brussels on February 23, 1968, and in the additional Protocol concluded at Brussels on December 21, 1979.

“Hamburg Rules”
« règles de Hambourg »

“Hamburg Rules” means the rules set out in Schedule 4 and embodied in the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, concluded at Hamburg on March 31, 1978.

Other
statutory
limitations of
liability

42. Nothing in this Part affects the operation of any other Part of this Act, or sections 389, 390, 585 and 586 of the *Canada Shipping Act*, or a provision of any other Act or regulation that limits the liability of owners of ships.

Hague-Visby Rules

Effect

43. (1) The Hague-Visby Rules have the force of law in Canada in respect of contracts for the carriage of goods by water between different states as described in Article X of those Rules.

Extended
application

(2) The Hague-Visby Rules also apply in respect of contracts for the carriage of goods by water from one place in Canada to another place in Canada, either directly or by way of

PARTIE 5

RESPONSABILITÉ EN
MATIÈRE DE TRANSPORT
DE MARCHANDISES PAR EAU*Définitions et disposition interprétative*

41. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« règles de Hambourg » Les règles figurant à l'annexe 4 et faisant partie de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, conclue à Hambourg le 31 mars 1978.

« règles de La Haye-Visby » Les règles figurant à l'annexe 3 et faisant partie de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, conclue à Bruxelles le 25 août 1924, du protocole de Bruxelles conclu le 23 février 1968 et du protocole supplémentaire de Bruxelles conclu le 21 décembre 1979.

42. La présente partie ne porte pas atteinte à l'application des autres parties de la présente loi et des articles 389, 390, 585 et 586 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ainsi que de toute autre disposition législative ou réglementaire limitant la responsabilité des propriétaires de navires.

Règles de La Haye-Visby

43. (1) Les règles de La Haye-Visby ont force de loi au Canada à l'égard des contrats de transport de marchandises par eau conclus entre les différents États selon les règles d'application visées à l'article X de ces règles.

(2) Les règles de La Haye-Visby s'appliquent également aux contrats de transport de marchandises par eau d'un lieu au Canada à un autre lieu au Canada, directement ou en

Définitions

« règles de Hambourg »
“Hamburg Rules”

« règles de La Haye-Visby »
“Hague-Visby Rules”

Dispositions
limitant la
responsabilité
des
propriétaires

Force de loi

Application
étendue

a place outside Canada, unless there is no bill of lading and the contract stipulates that those Rules do not apply.

Meaning of
“Contracting
State”

(3) For the purposes of this section, the expression “Contracting State” in Article X of the Hague-Visby Rules includes Canada and any state that, without being a Contracting State, gives the force of law to the rules embodied in the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, concluded at Brussels on August 25, 1924 and in the Protocol concluded at Brussels on February 23, 1968, regardless of whether that state gives the force of law to the additional Protocol concluded at Brussels on December 21, 1979.

Replacement
by Hamburg
Rules

(4) The Hague-Visby Rules do not apply in respect of contracts entered into after the coming into force of section 45.

Hamburg Rules

Report to
Parliament

44. The Minister shall, before January 1, 2005 and every five years afterwards, consider whether the Hague-Visby Rules should be replaced by the Hamburg Rules and cause a report setting out the results of that consideration to be laid before each House of Parliament.

Effect

45. (1) The Hamburg Rules have the force of law in Canada in respect of contracts for the carriage of goods by water between different states as described in Article 2 of those Rules.

Extended
application

(2) The Hamburg Rules also apply in respect of contracts for the carriage of goods by water from one place in Canada to another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada, unless the contract stipulates that those Rules do not apply.

Meaning of
“Contracting
State”

(3) For the purposes of this section, the expression “Contracting State” in Article 2 of the Hamburg Rules includes Canada and any state that gives the force of law to those Rules without being a Contracting State to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

passant par un lieu situé à l’extérieur du Canada, à moins qu’ils ne soient pas assortis d’un connaissement et qu’ils stipulent que les règles ne s’appliquent pas.

(3) Pour l’application du présent article, « État contractant », à l’article X des règles de La Haye-Visby, vise, outre le Canada, tout État qui, n’étant pas lui-même un État contractant, donne force de loi à ces règles, qu’il donne ou non force de loi au protocole supplémentaire de Bruxelles conclu le 21 décembre 1979.

(4) Ne sont pas assujettis aux règles de La Haye-Visby les contrats conclus après l’entrée en vigueur de l’article 45.

Règles de Hambourg

44. Avant le 1^{er} janvier 2005, et par la suite tous les cinq ans, le ministre examine la possibilité de remplacer les règles de La Haye-Visby par celles de Hambourg et fait déposer un rapport sur ses conclusions devant chaque chambre du Parlement.

45. (1) Les règles de Hambourg ont force de loi au Canada à l’égard des contrats de transport de marchandises par eau conclus entre les différents États selon les règles d’application visées à l’article 2 de ces règles.

(2) Les règles de Hambourg s’appliquent également aux contrats de transport de marchandises par eau d’un lieu au Canada à un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l’extérieur du Canada, à moins qu’ils stipulent que les règles ne s’appliquent pas.

(3) Pour l’application du présent article, « État contractant », à l’article 2 des règles de Hambourg, vise, outre le Canada, tout État qui, n’étant pas lui-même un État contractant de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, donne force de loi à ces règles.

Définition de
« État
contractant »

Remplace-
ment par les
règles de
Hambourg

Rapport au
Parlement

Force de loi

Application
étendue

Définition de
« État
contractant »

References to
“sea”

(4) For the purposes of this section, the word “sea” in the Hamburg Rules shall be read as “water”.

(4) Pour l’application du présent article, la mention de « mer » dans les règles de Hambourg vaut mention de « eau ».

Mention de
« mer »

Signatures

(5) For the purposes of this section, paragraph 3 of article 14 of the Hamburg Rules applies in respect of the documents referred to in article 18 of those Rules.

(5) Pour l’application du présent article, le paragraphe 3 de l’article 14 des règles de Hambourg s’applique aux documents visés à leur article 18.

Signature

Institution of Proceedings in Canada

Claims not
subject to
Hamburg
Rules

46. (1) If a contract for the carriage of goods by water to which the Hamburg Rules do not apply provides for the adjudication or arbitration of claims arising under the contract in a place other than Canada, a claimant may institute judicial or arbitral proceedings in a court or arbitral tribunal in Canada that would be competent to determine the claim if the contract had referred the claim to Canada, where

Procédure intentée au Canada

46. (1) Lorsqu’un contrat de transport de marchandises par eau, non assujéti aux règles de Hambourg, prévoit le renvoi de toute créance découlant du contrat à une cour de justice ou à l’arbitrage en un lieu situé à l’étranger, le réclamant peut, à son choix, intenter une procédure judiciaire ou arbitrale au Canada devant un tribunal qui serait compétent dans le cas où le contrat aurait prévu le renvoi de la créance au Canada, si l’une ou l’autre des conditions suivantes existe :

Créances non
assujéties
aux règles de
Hambourg

(a) the actual port of loading or discharge, or the intended port of loading or discharge under the contract, is in Canada;

a) le port de chargement ou de déchargement — prévu au contrat ou effectif — est situé au Canada;

(b) the person against whom the claim is made resides or has a place of business, branch or agency in Canada; or

b) l’autre partie a au Canada sa résidence, un établissement, une succursale ou une agence;

(c) the contract was made in Canada.

c) le contrat a été conclu au Canada.

Agreement to
designate

(2) Notwithstanding subsection (1), the parties to a contract referred to in that subsection may, after a claim arises under the contract, designate by agreement the place where the claimant may institute judicial or arbitral proceedings.

(2) Malgré le paragraphe (1), les parties à un contrat visé à ce paragraphe peuvent d’un commun accord désigner, postérieurement à la créance née du contrat, le lieu où le réclamant peut intenter une procédure judiciaire ou arbitrale.

Accord

PART 6

LIABILITY AND COMPENSATION FOR POLLUTION

Interpretation

Definitions

47. The definitions in this section apply in this Part.

PARTIE 6

RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION

Définitions

47. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

Définitions

“Administra-
tor”
« administra-
teur »

“Administrator” means the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund appointed under section 79.

« administrateur » L’administrateur de la Caisse d’indemnisation nommé en conformité avec l’article 79.

« administra-
teur »
“Administra-
tor”“Civil
Liability
Convention”
« Convention
sur la
responsabilité
civile »

“Civil Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability

« Caisse d’indemnisation » La Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollu-

« Caisse
d’indemnis-
ation »
“Ship-source
Oil Pollution
Fund”

for Oil Pollution Damage, concluded at Brussels on November 29, 1969, as amended by the Protocol concluded at London on November 19, 1976 and the Protocol concluded at London on November 27, 1992.

“Convention ship”
« *navire assujetti à la Convention* »

“Convention ship” means a seagoing ship, wherever registered,

(a) carrying, in bulk as cargo, crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil or any other persistent hydrocarbon mineral oil; or

(b) on a voyage following any such carriage of such oil, unless it is proved that there is no residue of the oil on board.

“discharge”
« *rejet* »

“discharge”, in relation to a pollutant, means any discharge of the pollutant that directly or indirectly results in the pollutant entering the water, and includes spilling, leaking, pumping, pouring, emitting, emptying, throwing and dumping.

“Fund Convention”
« *Convention sur le Fonds international* »

“Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, concluded at Brussels on December 18, 1971, as amended by the Protocol concluded at London on November 19, 1976 and the Protocol concluded at London on November 27, 1992.

“guarantor”
« *garant* »

“guarantor” means a guarantor under a contract of liability insurance or other similar security relating to a shipowner’s liability under section 51.

“in bulk”
« *en vrac* »

“in bulk” means in a hold or tank that is part of the structure of a ship, without any intermediate form of containment.

“International Fund”
« *Fonds international* »

“International Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund established by the Fund Convention.

“Limitation of Liability Convention”
« *Convention sur la limitation de responsabilité* »

“Limitation of Liability Convention” has the meaning ascribed to the word “Convention” in section 24.

tion par les hydrocarbures causée par les navires constituée par l’article 77.

« Convention sur la limitation de responsabilité » S’entend de la Convention au sens de l’article 24.

« Convention sur la limitation de responsabilité »
“*Limitation of Liability Convention*”

« Convention sur la responsabilité civile » La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969, et modifiée par les protocoles conclus à Londres le 19 novembre 1976 et le 27 novembre 1992, respectivement.

« Convention sur la responsabilité civile »
“*Civil Liability Convention*”

« Convention sur le Fonds international » La Convention internationale portant création d’un fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 18 décembre 1971, et modifiée par les protocoles conclus à Londres le 19 novembre 1976 et le 27 novembre 1992, respectivement.

« Convention sur le Fonds international »
“*Fund Convention*”

« dommages dus à la pollution » S’agissant d’un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d’un polluant par ce navire.

« dommages dus à la pollution »
“*pollution damage*”

« dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » S’agissant d’un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d’hydrocarbures par ce navire.

« dommages dus à la pollution par les hydrocarbures »
“*oil pollution damage*”

« en vrac » Dans une cale ou une citerne faisant partie de la structure du navire, sans contenant intermédiaire.

« en vrac »
“*in bulk*”

« Fonds international » Le Fonds international d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitué par la Convention sur le Fonds international.

« Fonds international »
“*International Fund*”

« garant » Quiconque, aux termes d’un contrat d’assurance responsabilité ou d’une autre garantie semblable, se porte garant à l’égard de la responsabilité d’un propriétaire de navire visée à l’article 51.

« garant »
“*guarantor*”

<p>“oil” « hydrocarbures »</p>	<p>“oil”, except in sections 93 to 99, means oil of any kind or in any form and includes petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse and oil mixed with wastes but does not include dredged spoil.</p>	<p>« hydrocarbures » Sauf aux articles 93 à 99, les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes, notamment le pétrole, le fioul, les boues, les résidus d’hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l’exclusion des déblais de dragage.</p>	<p>« hydrocarbures » “oil”</p>
<p>“oil pollution damage” « dommages dus à la pollution par les hydrocarbures »</p>	<p>“oil pollution damage”, in relation to any ship, means loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of oil from the ship.</p>	<p>« navire » Bâtiment ou embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l’absence de propulsion. Y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d’un navire qui s’est brisé.</p>	<p>« navire » “ship”</p>
<p>“owner” « propriétaire »</p>	<p>“owner” means (a) in relation to a Convention ship, the person who is registered as the owner of the ship or, if no person is so registered, (i) the person who owns the ship, or (ii) if the ship is owned by a state and operated by a company that is registered as the ship’s operator in that state, that company; or (b) in relation to any other ship, the person who has for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship with respect to its possession and use.</p>	<p>« navire assujetti à la Convention » Navire de mer, quel que soit le lieu de son immatriculation : a) pendant qu’il transporte en vrac une cargaison de pétrole brut, de fioul, d’huile diesel lourde, d’huile de graissage ou d’autres hydrocarbures minéraux persistants; b) pendant tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins qu’il ne soit établi qu’il ne reste à bord aucun résidu de l’hydrocarbure transporté.</p>	<p>« navire assujetti à la Convention » “Convention ship”</p>
<p>“pollutant” « polluant »</p>	<p>“pollutant” means (a) a substance that, if added to any waters, would degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the quality of the waters to an extent that is detrimental to their use by humans or by an animal or plant that is useful to humans; and (b) any water that contains a substance in such a quantity or concentration, or that has been so treated, processed or changed, by heat or other means, from a natural state that it would, if added to any waters, degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the quality of the waters to an extent that is detrimental to their use by humans or by an animal or plant that is useful to humans, and includes oil and any substance or class of substances identified by the regulations as a pollutant for the purposes of this Part.</p>	<p>« polluant » Les hydrocarbures, les substances qualifiées par règlement, nommément ou par catégorie, de polluantes pour l’application de la présente partie et, notamment : a) les substances qui, ajoutées à l’eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qualité de nature à nuire à son utilisation par les êtres humains ou par les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains; b) l’eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle — ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle — que son addition à l’eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de cette eau de nature à nuire à son utilisation par les êtres humains ou par les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains.</p>	<p>« polluant » “pollutant”</p>

“pollution damage”
« dommages dus à la pollution »

“ship”
« navire »

“Ship-source Oil Pollution Fund”
« Caisse d’indemnisation »

“pollution damage”, in relation to any ship, means loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of a pollutant from the ship.

“ship” means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to method or lack of propulsion, and includes

(a) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating; and

(b) a ship that has been stranded, wrecked or sunk and any part of a ship that has broken up.

“Ship-source Oil Pollution Fund” means the Ship-source Oil Pollution Fund established by section 77.

« propriétaire »

a) S’agissant d’un navire assujéti à la Convention, s’entend de la personne enregistrée à titre de propriétaire du navire ou, lorsque nul n’est enregistré à ce titre :

(i) soit de celle qui en a la propriété,

(ii) soit, dans le cas où le navire est la propriété d’un État et est exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée à titre d’exploitant du navire, de cette compagnie;

b) s’agissant des autres navires, s’entend de la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d’un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l’usage de celui-ci.

« propriétaire »
“owner”

« rejet » S’agissant d’un polluant, rejet de celui-ci qui, directement ou indirectement, atteint l’eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

« rejet »
“discharge”

Application

Geographical application — general

48. (1) For ships other than Convention ships, this Part applies in respect of actual or anticipated pollution damage, irrespective of the location of the actual or anticipated discharge of the pollutant and irrespective of the location where any preventive measures are taken,

(a) on the territory of Canada or in Canadian waters; or

(b) in the exclusive economic zone of Canada.

Geographical application — Convention ships

(2) For Convention ships, this Part applies, subject to subsection (3), in respect of actual or anticipated oil pollution damage, irrespective of the location of the actual or anticipated discharge of the oil and irrespective of the location where any preventive measures are taken,

Champ d’application

48. (1) Dans le cas des navires autres que les navires assujéti à la Convention, la présente partie s’applique, quels que soient l’endroit où le rejet du polluant a lieu ou risque de se produire et celui où sont prises des mesures préventives, aux dommages — réels ou prévus — dus à la pollution qui se produisent dans les endroits suivants :

a) le territoire canadien ou les eaux canadiennes;

b) la zone économique exclusive du Canada.

(2) Dans le cas des navires assujéti à la Convention, la présente partie s’applique, sous réserve du paragraphe (3), quels que soient l’endroit où le rejet d’hydrocarbures a lieu ou risque de se produire et celui où sont prises des mesures préventives, aux dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures qui se produisent dans les endroits suivants :

Limites géographiques

Limites géographiques

(a) on the territory of Canada or in Canadian waters;

(b) in the exclusive economic zone of Canada;

(c) on the territory or in the territorial sea or internal waters of a state other than Canada that is a party to the Civil Liability Convention; or

(d) in the exclusive economic zone of a state referred to in paragraph (c) or, if the state has not established an exclusive economic zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that state and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

a) le territoire canadien ou les eaux canadiennes;

b) la zone économique exclusive du Canada;

c) le territoire, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile;

d) la zone économique exclusive d'un État visé à l'alinéa c) ou, s'il n'a pas établi une telle zone, une zone située au-delà de sa mer territoriale mais adjacente à celle-ci, et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale.

Exception

(3) Sections 84 and 85 do not apply in respect of actual or anticipated oil pollution damage in an area described in paragraph (2)(c) or (d).

(3) Les articles 84 et 85 ne s'appliquent pas aux dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures qui se produisent aux endroits visés aux alinéas (2)c) et d).

Exception

Exception —
drilling
activities

49. (1) This Part does not apply to a drilling ship that is on location and engaged in the exploration or exploitation of the sea-bed or its subsoil in so far as a discharge of a pollutant emanates from those activities.

49. (1) La présente partie ne s'applique pas, eu égard au rejet d'un polluant, aux navires de forage qui, situés sur un emplacement de forage, sont utilisés dans le cadre d'activités d'exploration ou d'exploitation du fond ou du sous-sol marin, si le rejet provient de ces activités.

Exception :
opérations de
forage

Exception —
floating
storage units

(2) This Part does not apply to a floating storage unit or floating production, storage and offloading unit unless it is carrying oil as a cargo on a voyage to or from a port or terminal outside an offshore oil field.

(2) La présente partie ne s'applique pas à une unité flottante de stockage ou à une unité flottante de production, de stockage et de déchargement sauf si elle transporte des hydrocarbures comme cargaison entre ports ou terminaux à l'extérieur des limites d'un champ pétrolifère extracôtier.

Exception :
unité flottante
de stockage

Priority over
*Arctic Waters
Pollution
Prevention
Act*

50. In the event of an inconsistency between the provisions of this Part and the provisions of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* or any regulations made under that Act, the provisions of this Part prevail to the extent of the inconsistency.

50. Les dispositions de la présente partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ou de ses règlements.

Incompatibilité
avec la *Loi
sur la
prévention de
la pollution
des eaux
arctiques*

DIVISION 1

SECTION 1

CIVIL LIABILITY FOR POLLUTION

RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE POLLUTION

Owners of Ships

Propriétaires de navires

Liability for
pollution and
related costs

51. (1) Subject to the other provisions of this Part, the owner of a ship is liable

- (a) for oil pollution damage from the ship;
- (b) for costs and expenses incurred by
 - (i) the Minister of Fisheries and Oceans,
 - (ii) a response organization within the meaning of section 654 of the *Canada Shipping Act*,
 - (iii) any other person in Canada, or
 - (iv) any person in a state, other than Canada, that is a party to the Civil Liability Convention,

in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from the ship, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures; and

- (c) for costs and expenses incurred
 - (i) by the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken under paragraph 678(1)(a) of the *Canada Shipping Act*, in respect of any monitoring under paragraph 678(1)(b) of that Act or in relation to any direction given under paragraph 678(1)(c) of that Act, or
 - (ii) by any other person in respect of measures the person was directed to take or prohibited from taking under paragraph 678(1)(c) of the *Canada Shipping Act*,

to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures.

(2) If oil pollution damage from a ship results in impairment to the environment, the owner of the ship is liable for the costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken.

Liability for
environmental
damage

51. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, le propriétaire d'un navire est responsable :

- a) des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire;
- b) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 654 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute autre personne au Canada ou toute personne d'un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, y compris des mesures en prévision du rejet d'hydrocarbures par le navire, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures;
- c) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures visées à l'alinéa 678(1)a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 678(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 678(1)c) de la même loi et des frais supportés par toute autre personne à l'égard des mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes de ce dernier alinéa, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures.

(2) Lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est

Responsabilité
en matière de
pollution et
frais connexes

Responsabi-
lité : dommage
à l'environnement

Strict liability
subject to
certain
defences

(3) The owner's liability under subsection (1) does not depend on proof of fault or negligence, but the owner is not liable under that subsection if the owner establishes that the occurrence

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) was wholly caused by an act or omission of a third party with intent to cause damage; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids, in the exercise of that function.

Owner's
rights against
third parties

(4) Nothing in this Part shall be construed as limiting or restricting any right of recourse that the owner of a ship who is liable under subsection (1) may have against another person.

Owner's own
claim for costs
and expenses

(5) Costs and expenses incurred by the owner of a ship in respect of measures voluntarily taken by the owner to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from the ship, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, rank equally with other claims against any security given by that owner in respect of the owner's liability under this section.

Limitation
period

(6) No action lies in respect of a matter referred to in subsection (1) unless it is commenced

(a) if pollution damage occurred, before the earlier of

(i) three years after the day on which the pollution damage occurred, and

(ii) six years after the occurrence that caused the pollution damage or, if the pollution damage was caused by more

responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront.

(3) La responsabilité du propriétaire prévue au paragraphe (1) n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, mais il n'est pas tenu pour responsable s'il démontre que l'événement :

a) soit résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection ou d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;

b) soit est entièrement imputable à l'acte ou à l'omission d'un tiers qui avait l'intention de causer des dommages;

c) soit est entièrement imputable à la négligence ou à l'action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne l'entretien des feux et autres aides à la navigation.

(4) La présente partie n'a pas pour effet de porter atteinte aux recours que le propriétaire d'un navire responsable aux termes du paragraphe (1) peut exercer contre des tiers.

(5) Les frais supportés par le propriétaire d'un navire qui prend volontairement les mesures visées à l'alinéa (1)b) sont du même rang que les autres créances vis-à-vis des garanties que le propriétaire a données à l'égard de la responsabilité que lui impose le présent article, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables.

(6) Les actions fondées sur la responsabilité prévue au paragraphe (1) se prescrivent :

a) s'il y a eu dommages dus à la pollution, par trois ans à compter du jour de leur survenance ou par six ans à compter du jour de l'événement qui les a causés ou, si cet événement s'est produit en plusieurs étapes, du jour de la première de ces étapes, selon que l'un ou l'autre délai expire le premier;

b) sinon, par six ans à compter du jour de l'événement.

Défenses

Droits du
propriétaire
envers les
tiers

Réclamation
du propriétaire

Prescription

than one occurrence having the same origin, six years after the first of the occurrences; or

(b) if no pollution damage occurred, within six years after the occurrence.

Admiralty Court has jurisdiction

52. (1) Subject to section 59, all claims under this Part may be sued for and recovered in the Admiralty Court.

52. (1) Sous réserve de l'article 59, la Cour d'amirauté a compétence à l'égard des demandes en recouvrement de créances présentées en vertu de la présente partie.

Compétence de la Cour d'amirauté

Jurisdiction may be exercised *in rem*

(2) Subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Admiralty Court by subsection (1) may be exercised *in rem* against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale of the ship that have been paid into court.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la compétence que confère le paragraphe (1) à la Cour d'amirauté peut s'exercer par voie d'action réelle contre le navire qui fait l'objet de la demande, y compris le produit de la vente de celui-ci déposé au tribunal.

Compétence *in rem*

Exempt ships and cargoes

(3) No action *in rem* may be commenced in Canada against

(a) a warship, coast guard ship or police vessel;

(b) a ship owned or operated by Canada or a province, or any cargo carried on such a ship, if the ship is engaged on government service; or

(c) a ship owned or operated by a state other than Canada, or any cargo carried on such a ship, with respect to a claim if, at the time the claim arose or the action is commenced, the ship was being used exclusively for non-commercial governmental purposes.

(3) Aucune action réelle ne peut être intentée au Canada contre :

a) un navire de guerre, un navire de la garde côtière ou un navire de police;

b) un navire qui appartient au Canada ou à une province, ou qui est exploité par le Canada ou une province, y compris la cargaison se trouvant sur ce navire, dans les cas où le navire en question est affecté à un service gouvernemental;

c) un navire qui appartient à un État étranger ou qui est exploité par un tel État, y compris la cargaison se trouvant sur ce navire, si, au moment où le fait générateur du litige a pris naissance ou au moment où l'action est intentée, le navire est utilisé exclusivement dans le cadre d'une activité gouvernementale non commerciale.

Exemptions

Action by Administrator

53. (1) If there is an occurrence that gives rise to liability of an owner of a ship under subsection 51(1),

(a) the Administrator may, either before or after receiving a claim under section 85, commence an action *in rem* against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale of the ship that have been paid into court; and

(b) subject to subsection (3), the Administrator is entitled in any such action to claim security in an amount not less than the owner's maximum aggregate liability under section 54 or 55.

53. (1) En cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire au titre du paragraphe 51(1), l'administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande visée à l'article 85, intenter une action réelle contre le navire qui fait l'objet de la demande, y compris le produit de la vente de celui-ci déposé au tribunal, et, à cette occasion, peut, sous réserve du paragraphe (3), demander une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire calculée conformément aux articles 54 ou 55.

Garantie

Subrogation	(2) The Administrator may continue an action referred to in subsection (1) only if the Administrator has become subrogated to the rights of the claimant under subsection 87(3).	(2) L'administrateur ne peut continuer cette action que s'il est subrogé dans les droits du demandeur aux termes de l'alinéa 87(3)c).	Subrogation
Entitlement to claim security	(3) The Administrator is not entitled to claim security under subsection (1) if (a) in the case of a Convention ship, a fund has been constituted under section 58; and (b) in the case of any other ship, a fund has been constituted under Article 11 of the Limitation of Liability Convention.	(3) L'administrateur ne peut demander la garantie visée au paragraphe (1) si : a) dans le cas d'un navire assujéti à la Convention, le fonds visé à l'article 58 a été constitué; b) dans le cas d'un navire autre qu'un navire assujéti à la Convention, le fonds visé à l'article 11 de la Convention sur la limitation de responsabilité a été constitué.	Demande de garantie non fondée
Limitation of liability — Convention ships	54. (1) The maximum liability under section 51 of an owner of a Convention ship in respect of an occurrence is (a) if the ship has a tonnage of not more than 5,000 tons, 3,000,000 units of account; and (b) if the ship has a tonnage of more than 5,000 tons, 3,000,000 units of account for the first 5,000 tons and 420 units of account for each additional ton, not exceeding 59,700,000 units of account in the aggregate.	54. (1) La limite de la responsabilité — visée à l'article 51 — du propriétaire d'un navire assujéti à la Convention à l'égard d'un événement est fixée de la façon suivante : a) pour un navire jaugeant 5 000 tonneaux ou moins, 3 000 000 d'unités de compte; b) pour un navire jaugeant plus de 5 000 tonneaux, 3 000 000 d'unités de compte pour les 5 000 premiers tonneaux et 420 unités de compte pour chaque tonneau additionnel, jusqu'à concurrence de 59,7 millions d'unités de compte.	Limite de responsabilité — navires assujéti à la Convention
Conduct barring limitation	(2) An owner is not entitled to limitation of liability under subsection (1) if it is proved that the actual or anticipated oil pollution damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause the oil pollution damage or recklessly and with knowledge that the oil pollution damage would probably result.	(2) Cette limitation de responsabilité ne s'applique pas s'il est prouvé que les dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures sont imputables au fait personnel — acte ou omission — du propriétaire, qu'il a commis soit dans l'intention de les provoquer, soit avec insouciance et tout en sachant qu'ils se produiraient probablement.	Conduite supprimant la limite
Calculation of tonnage	(3) For the purpose of subsection (1), a ship's tonnage is the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, concluded at London on June 23, 1969, including any amendments, whenever made, to the Annexes or Appendix to that Convention.	(3) Pour l'application du paragraphe (1), la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, conclue à Londres le 23 juin 1969, y compris les modifications dont les annexes ou l'appendice de cette convention peuvent faire l'objet, indépendamment du moment où elles sont apportées.	Jauge du navire : calcul
Definition of "unit of account"	(4) In paragraphs (1)(a) and (b), "unit of account" means a special drawing right issued by the International Monetary Fund.	(4) Dans le paragraphe (1), « unités de compte » s'entend des droits de tirage spéciaux émis par le Fonds monétaire international.	Définition de « unités de compte »

Amendment
of limits

(5) If amendments to the limits of liability specified in paragraph 1 of Article V of the Civil Liability Convention are made in accordance with Article 15 of the Protocol of 1992 concluded at London on November 27, 1992, the Governor in Council may, by order, on the recommendation of the Minister, amend the limits of liability set out in subsection (1) by the same amounts.

(5) Dans le cas où il y a modification des limites visées au paragraphe 1 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile, en conformité avec l'article 15 du protocole modifiant cette convention et conclu à Londres le 27 novembre 1992, le gouverneur en conseil peut par décret, sur recommandation du ministre, modifier d'autant les limites fixées au paragraphe (1).

Modification
des limites

Limitation of
liability —
other ships

55. The maximum liability under section 51 of an owner of a ship other than a Convention ship in respect of an occurrence shall be as determined in accordance with Part 3.

55. La limite de la responsabilité — visée à l'article 51 — du propriétaire d'un navire autre qu'un navire assujetti à la Convention à l'égard d'un événement est fixée conformément à la partie 3.

Limite de
responsabi-
lité — autres
navires

Special Rules — Convention Ships

Règles spéciales concernant les navires assujettis à la Convention

No damage in
Canadian
territory or
Canadian
waters

56. No action may be commenced in a court in Canada in relation to an occurrence that gives rise to liability of an owner of a Convention ship in respect of matters referred to in subsection 51(1) if

56. Aucune action fondée sur des questions visées au paragraphe 51(1) ne peut être intentée au Canada à l'égard d'un événement qui met en cause la responsabilité du propriétaire d'un navire assujetti à la Convention, si :

Événements
qui ne
touchent pas
le territoire
canadien ou
les eaux
canadiennes

(a) the occurrence does not result in oil pollution damage on the territory of Canada, in Canadian waters or in the exclusive economic zone of Canada; and

a) l'événement ne cause pas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire canadien, dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada;

(b) no costs, expenses, loss or damage described in paragraph 51(1)(b) or (c) are incurred in respect of actual or anticipated oil pollution damage in any of the areas described in paragraph (a).

b) il n'entraîne pas de frais, de dommages ou de pertes visés aux alinéas 51(1)b) ou c) à l'égard de dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures aux endroits visés à l'alinéa a).

Remedies
exclusive

57. (1) The owner of a Convention ship is not liable for the matters referred to in subsection 51(1) otherwise than as provided by this Part.

57. (1) La responsabilité du propriétaire d'un navire assujetti à la Convention quant aux questions visées au paragraphe 51(1) est limitée à celle que prévoit la présente partie.

Limites

Servants, etc.,
not liable

(2) Subject to subsection 51(4), none of the following persons is liable for the matters referred to in subsection 51(1) unless the actual or anticipated oil pollution damage resulted from a personal act or omission of theirs that was committed with intent to cause the damage or was committed recklessly and with knowledge that the damage would probably result:

(2) Sous réserve du paragraphe 51(4), ne peut être engagée la responsabilité des personnes ci-après quant aux questions visées au paragraphe 51(1), sauf si les dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures sont imputables au fait personnel — acte ou omission — qu'elles ont commis soit dans l'intention de les provoquer, soit avec insouciance et tout en sachant qu'ils se produiraient probablement :

Non-
responsabilité
des
préposés et
mandataires

(a) a servant or an agent of the owner of a Convention ship or one of its crew members;

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage d'un navire assujetti à la Convention;

(b) the pilot of a Convention ship or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the Convention ship;

(c) a charterer, a manager or an operator of a Convention ship;

(d) any person using a Convention ship to perform salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(e) a person taking measures to prevent oil pollution damage from a Convention ship; or

(f) a servant or an agent of a person referred to in any of paragraphs (c) to (e).

b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

c) tout affréteur, armateur ou armateur-gérant du navire;

d) toute personne utilisant le navire pour accomplir des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

e) toute personne qui prend des mesures pour prévenir des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire;

f) tout préposé ou mandataire des personnes mentionnées aux alinéas c) à e).

Owners jointly and severally liable

(3) If two or more owners of Convention ships are liable for costs, expenses, loss or damage referred to in subsection 51(1), the owners of all those ships are jointly and severally liable, to the extent that the costs, expenses, loss or damage are not reasonably separable.

(3) Lorsque plusieurs propriétaires de navires assujettis à la Convention sont tenus pour responsables de frais, de dommages ou de pertes visés au paragraphe 51(1), ils sont solidairement responsables de la totalité de ces frais, dommages ou pertes qui ne peuvent raisonnablement être imputés à l'un ou à l'autre.

Solidarité

Shipowner's fund

58. (1) The owner of a Convention ship is not entitled to limitation of liability under subsection 54(1) unless the owner constitutes a fund, in this section referred to as the "shipowner's fund", in an amount equal to the limit of the owner's liability under that subsection.

58. (1) Pour bénéficier de la limite prévue au paragraphe 54(1), le propriétaire d'un navire assujetti à la Convention doit constituer un fonds, appelé le « fonds du propriétaire » au présent article, s'élevant à la limite de sa responsabilité fixée conformément à ce paragraphe.

Fonds du propriétaire

Manner in which fund to be constituted

(2) A shipowner's fund may be constituted by the owner of a ship

(a) making a payment into court of the amount described in subsection (1); or

(b) filing with the court a guarantee or other security satisfactory to the court.

(2) Le fonds du propriétaire peut être constitué de l'une des façons suivantes :

a) dépôt auprès du tribunal du fonds visé au paragraphe (1);

b) dépôt auprès du tribunal d'une sûreté ou de toute autre garantie que celui-ci juge acceptable.

Constitution du fonds

Distribution of fund

(3) A shipowner's fund shall be distributed among claimants in proportion to the amount of their established claims as determined by the court.

(3) La distribution du fonds du propriétaire entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants de leurs créances établies par le tribunal.

Distribution du fonds

Subrogation

(4) If, before the distribution of a shipowner's fund, the owner of the Convention ship, or anyone on behalf of the owner, pays compensation in respect of any matters referred to in subsection 51(1) as a result of the occurrence in question, the person who pays the

(4) Le propriétaire du navire assujetti à la Convention ou toute personne agissant en son nom qui, avant la distribution du fonds du propriétaire, verse, par suite de l'événement, une indemnité pour dommages visés au paragraphe 51(1) est subrogé dans les droits que la

Subrogation

compensation is subrogated to the rights that the person compensated would have had under this Part.

personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente partie.

Postponing
distribution

(5) If the owner of a Convention ship, or a person who pays compensation on behalf of the owner, satisfies the court that, because of a claim that might later be established before a court of a state other than Canada that is not a party to the Civil Liability Convention,

(5) Le tribunal peut ordonner de différer le paiement d'une partie du fonds du propriétaire si le propriétaire d'un navire assujetti à la Convention ou la personne qui verse une indemnité en son nom lui démontre qu'en raison d'une créance dont l'existence pourrait être ultérieurement établie devant un tribunal d'un État étranger non partie à la Convention sur la responsabilité civile, la situation suivante existe :

Paiement
différé

(a) they may be compelled to pay compensation mentioned in subsection (4) after the distribution of the shipowner's fund, and

a) il peut être obligé de verser l'indemnité visée au paragraphe (4) après la distribution du fonds du propriétaire;

(b) they would enjoy a right of subrogation under subsection (4) if the compensation were paid before the distribution of the shipowner's fund,

b) il serait subrogé dans les droits de la personne indemnisée si ce versement était fait avant la distribution du fonds du propriétaire.

the court may postpone the distribution of the portion of the shipowner's fund that it considers appropriate, having regard to the possibility that such a claim might be established.

Duplication of
actions barred

59. If the owner of a Convention ship has constituted a shipowner's fund under section 58 with a court of a state other than Canada that is a party to the Civil Liability Convention, no action may be commenced or continued in any court in Canada in relation to the same occurrence in respect of matters referred to in subsection 51(1).

59. Il est interdit d'intenter ou de poursuivre une action à l'égard d'un même événement à l'égard des questions visées au paragraphe 51(1) devant un tribunal canadien dans le cas où le propriétaire d'un navire assujetti à la Convention a constitué son fonds en application de l'article 58 auprès d'un tribunal d'un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile.

Interdiction
de duplication
des actions en
justice

Certificate
attesting to
financial
responsibility

60. (1) A Convention ship carrying, in bulk as cargo, more than 2,000 metric tons of crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil or any other persistent hydrocarbon mineral oil shall not

60. (1) S'il ne lui a pas été délivré le certificat visé à l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile et au paragraphe 61(1) attestant qu'il existe un contrat d'assurance ou une autre garantie conforme aux exigences de cet article à son égard, il est interdit à un navire assujetti à la Convention, lorsqu'il transporte en vrac une cargaison de plus de 2 000 tonnes métriques de pétrole brut, de fioul, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage ou d'autres hydrocarbures minéraux persistants :

Certificat de
responsabilité
financière

(a) enter or leave a port in Canadian waters or in the exclusive economic zone of Canada or arrive at or leave an offshore terminal in Canadian waters or in the exclusive economic zone of Canada, or

a) d'entrer dans un port ou d'en sortir, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large ou d'en appareiller, dans le cas où le port ou les terminaux sont soit dans les eaux canadiennes, soit dans la zone économique exclusive du Canada;

(b) if the ship is registered in Canada, enter or leave a port in any other state, whether or not the state is a party to the Civil Liability Convention, or arrive at or leave an offshore terminal

(i) in the territorial sea or internal waters of any such state, or

(ii) in the exclusive economic zone of any such state or, if the state has not established an exclusive economic zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of the state, and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured

unless a certificate described in Article VII of the Civil Liability Convention and subsection 61(1) has been issued in respect of the ship, showing that a contract of insurance or other security satisfying the requirements of that Article is in force in respect of the ship.

Government-owned ship

(2) In relation to a Convention ship owned by a state that is a party to the Civil Liability Convention and being used for commercial purposes, it is a sufficient compliance with subsection (1) if there is in force a certificate issued by the government of the state showing that the ship is owned by that state and that any liability for pollution damage as defined in Article I of that Convention will be met up to the limit stipulated in Article V of that Convention.

Certificate to be carried on board

(3) A certificate referred to in subsection (1) or (2) must be carried on board the Convention ship to which it relates.

Certificate to be produced on demand

(4) The master of a Convention ship or any other person on board shall produce the certificate or give details of it at the request of any authorized officer of the Government of Canada.

By whom certificate to be issued

61. (1) The certificate referred to in subsection 60(1)

(a) must be a certificate issued by the Minister, if the Convention ship is registered in Canada;

(b) must be a certificate issued by or under the authority of the government of the state of registration, if the Convention ship is registered in a state other than Canada that is a party to the Civil Liability Convention; or

b) s'il est immatriculé au Canada, d'entrer dans un port situé dans un autre État ou d'en sortir, ou de venir s'amarrer à des terminaux situés au large ou d'en appareiller, dans le cas où les terminaux sont soit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un tel État, soit dans la zone économique exclusive d'un tel État ou, si celui-ci n'a pas établi une telle zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale d'un tel État mais adjacente à celle-ci, et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, que cet autre État soit ou non partie à la Convention sur la responsabilité civile.

(2) Dans le cas d'un navire qui appartient à un État partie à la Convention sur la responsabilité civile et qui est utilisé dans le cadre d'activités commerciales, il suffit, pour l'application du paragraphe (1), que soit en vigueur un certificat délivré par le gouvernement de cet État attestant que le navire appartient à l'État et que toute responsabilité découlant de dommages dus à la pollution au sens de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile sera assumée dans les limites prévues à l'article V de cette convention.

(3) Le certificat mentionné aux paragraphes (1) ou (2) doit se trouver à bord du navire assujéti à la Convention pour lequel il a été délivré.

(4) Le capitaine du navire ou toute autre personne à bord doit, sur demande, montrer le certificat au fonctionnaire autorisé du gouvernement du Canada ou répondre aux questions qu'il peut lui poser à ce sujet.

61. (1) Le certificat visé au paragraphe 60(1) :

a) est délivré par le ministre, si le navire assujéti à la Convention est immatriculé au Canada;

b) est délivré par le gouvernement de l'État d'immatriculation ou sous son autorité, si le navire assujéti à la Convention est immatriculé dans un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile;

Navire qui appartient à un gouvernement

Certificat à bord

Présentation sur demande

Personnes habilitées à délivrer les certificats

(c) must be a certificate issued or recognized by the Minister, if the Convention ship is registered in a state other than Canada that is not a party to the Civil Liability Convention.

Issuance of certificate by Minister

(2) On an application to the Minister for a certificate referred to in subsection 60(1) in respect of a Convention ship registered in Canada or registered in a state other than Canada that is not a party to the Civil Liability Convention, the Minister shall, subject to subsection (3), issue such a certificate to the owner of the ship if the Minister is satisfied that a contract of insurance or other security satisfying the requirements of Article VII of the Civil Liability Convention will be in force in respect of the ship throughout the period for which the certificate is issued.

When Minister may refuse certificate

(3) If the Minister believes that the guarantor will be unable to meet the guarantor's obligations under the contract of insurance or other security referred to in subsection 60(1), or that the insurance or other security will not cover the owner's liability under section 51, the Minister may refuse to issue the certificate referred to in subsection 60(1).

Claimant may sue owner's guarantor

62. A claimant may commence an action against a guarantor of the owner of a Convention ship in respect of a matter referred to in subsection 51(1) and, in that event,

(a) the guarantor is entitled to establish the defences affecting the owner's liability set out in subsection 51(3) and, in addition, may establish as a defence that the occurrence resulted from the wilful misconduct of the owner;

(b) the guarantor may not plead as a defence the bankruptcy or winding-up of the owner;

(c) irrespective of whether the owner is entitled to limitation of liability, the guarantor is entitled to limitation of liability in respect of claims made by virtue of this section to the same amount and in like manner as an owner is entitled to limitation of liability under this Part; and

(d) if the owner of a Convention ship and the guarantor each applies to the Admiralty Court in accordance with subsection 58(2)

c) est délivré ou reconnu par le ministre, si le navire assujéti à la Convention est immatriculé dans un État étranger qui n'est pas partie à la Convention sur la responsabilité civile.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le ministre délivre au propriétaire du navire qui l'a demandé le certificat visé au paragraphe 60(1) pour un navire assujéti à la Convention et immatriculé au Canada ou dans un État étranger qui n'est pas partie à la Convention sur la responsabilité civile, s'il est convaincu qu'un contrat d'assurance ou autre garantie conforme aux exigences de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile sera en cours de validité pour la période de validité du certificat.

Délivrance du certificat par le ministre

(3) Il peut refuser de délivrer le certificat s'il est d'avis que le garant ne pourra faire face à ses obligations aux termes du contrat d'assurance ou autre garantie ou que l'assurance ou autre garantie visée au paragraphe 60(1) ne couvrira pas la responsabilité du propriétaire prévue à l'article 51.

Refus de délivrance par le ministre

62. Le créancier peut tenter une action contre le garant du propriétaire d'un navire assujéti à la Convention à l'égard de toute question visée au paragraphe 51(1); le cas échéant, les règles suivantes s'appliquent :

Action du créancier à l'encontre du garant

a) le garant peut se prévaloir des moyens de défense prévus au paragraphe 51(3), de même qu'il peut, aux mêmes fins, démontrer que l'événement est survenu en raison de la faute intentionnelle du propriétaire;

b) il ne peut invoquer la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire;

c) il peut se prévaloir des limites de responsabilité que la présente partie accorde aux propriétaires, même si le propriétaire visé n'est pas en droit de limiter sa responsabilité;

d) dans le cas où le propriétaire d'un navire assujéti à la Convention et son garant ont, en conformité avec le paragraphe 58(2), présenté une demande à la Cour d'amirauté en vue de limiter leur responsabilité, les

in order to limit their liability, any amount paid into court or filed as a guarantee pursuant to either application shall be treated as paid or filed also pursuant to the other application.

Registration of Foreign Judgments

Definitions

63. The definitions in this section apply in this section and in sections 64 to 71.

“foreign judgment”
« jugement étranger »

“foreign judgment” means a judgment of a court of a state other than Canada that is a party to the Civil Liability Convention in respect of a liability described in Article III of that Convention, resulting from an occurrence after the entry into force of that Convention for Canada.

“judgment creditor”
« bénéficiaire du jugement »

“judgment creditor” means a person in whose favour a foreign judgment was rendered, and includes the person’s assigns, heirs, executors, liquidators of the succession, administrators and other legal representatives.

“judgment debtor”
« débiteur »

“judgment debtor” means a person against whom a foreign judgment was rendered, and includes a person against whom the foreign judgment is enforceable under the law of the state in which it was rendered.

Registration of foreign judgments

64. (1) If a foreign judgment has been rendered, the judgment creditor may, at any time during which the foreign judgment is enforceable in the state in which it was rendered, apply to the Admiralty Court in accordance with its rules to have the foreign judgment registered in that Court.

Court may register foreign judgment

(2) On an application made under subsection (1), the Admiralty Court may, subject to subsections (3) and (4) and section 67, order the registration of the foreign judgment if it is satisfied

(a) that a case for registration has been made; and

(b) that the foreign judgment is not under appeal and is no longer subject to appeal in the state in which it was rendered.

If judgment debtor appears

(3) If, under the rules of the Admiralty Court, the judgment debtor appears at the hearing of an application made under subsection (1), that Court may not order the registration of the foreign judgment if it is satisfied that

sommes ou les garanties que chacun a déposées auprès du tribunal sont réunies et prises en considération globalement au regard de chaque demande.

Enregistrement des jugements étrangers

63. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article et aux articles 64 à 71.

« bénéficiaire du jugement » Personne au profit de laquelle un jugement étranger a été rendu, y compris son ayant cause, son exécuteur testamentaire, le liquidateur de sa succession, son administrateur et son héritier.

« débiteur » Personne contre qui un jugement étranger a été rendu, y compris la personne contre qui ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l’État où il est rendu.

« jugement étranger » Jugement d’un tribunal d’un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile concernant la responsabilité dont il est question à l’article III de cette convention et qui résulte d’un événement survenu après l’entrée en vigueur de cette convention pour le Canada.

64. (1) Le bénéficiaire d’un jugement étranger peut présenter à la Cour d’amirauté, durant la période où ce jugement est exécutoire en vertu de la loi de l’État où il est rendu, une demande d’enregistrement du jugement conformément aux règles de la Cour d’amirauté.

(2) Sur présentation de cette demande, la Cour d’amirauté peut, sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l’article 67, ordonner l’enregistrement du jugement étranger si elle est convaincue que les conditions suivantes sont réunies :

a) l’enregistrement est justifié;

b) le jugement étranger n’est pas frappé d’appel et n’est plus susceptible d’appel dans l’État étranger.

(3) Dans le cas où le débiteur comparait, conformément aux règles de la Cour d’amirauté, au moment de l’audition de la demande visée au paragraphe (1), la Cour refuse d’ordonner l’enregistrement du jugement

Définitions

« bénéficiaire du jugement »
“judgment creditor”

« débiteur »
“judgment debtor”

« jugement étranger »
“foreign judgment”

Enregistrement d’un jugement étranger

Ordonnance d’enregistrement de la Cour d’amirauté

Comparution du débiteur

- (a) the foreign judgment has been fully satisfied;
- (b) the foreign court acted without jurisdiction;
- (c) the foreign judgment was obtained by fraud; or
- (d) the defendant in the foreign action was not given reasonable notice and a fair opportunity to present their case.

étranger si elle est convaincue de l'un ou l'autre des faits suivants :

- a) les obligations résultant du jugement étranger sont éteintes;
- b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;
- c) le jugement étranger a été obtenu par des manoeuvres frauduleuses;
- d) un préavis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas vraiment eu l'occasion d'exposer son point de vue.

When judgment partly satisfied

(4) On any application made under subsection (1), if the Court is satisfied that the foreign judgment has been partly satisfied, the foreign judgment shall be ordered to be registered only in respect of the balance remaining payable.

(4) Sur présentation de la demande visée au paragraphe (1), si la Cour d'amirauté est convaincue qu'il a été satisfait partiellement aux obligations résultant du jugement étranger, celui-ci fait l'objet d'une ordonnance d'enregistrement seulement en ce qui concerne le solde à payer.

Extinction partielle des obligations pécuniaires

Pre-registration interest

65. For the purpose of section 64, a foreign judgment includes any interest, up to the day of registration, that has accrued on it under the law of the state in which it was rendered.

65. Pour l'application de l'article 64, doit être considéré comme un élément du jugement étranger l'intérêt qui court jusqu'à la date de l'enregistrement sur ce jugement en vertu de la loi de l'État où il a été rendu.

Intérêt

Costs

66. Reasonable costs incurred by the judgment creditor related to the registration of the foreign judgment, including the cost of obtaining an exemplification or certified copy of it from the foreign court, are recoverable in the same manner as if they were amounts payable under the foreign judgment, and the costs shall be taxed by an assessment officer of the Admiralty Court and the assessment endorsed on the order for registration.

66. Les frais entraînés pour le bénéficiaire du jugement en vue de l'enregistrement du jugement étranger, y compris les frais engagés pour en obtenir une ampliation ou un exemplaire certifié conforme du tribunal étranger, peuvent être recouvrés comme s'il s'agissait de sommes dont le jugement étranger ordonne le paiement; ces frais sont taxés par l'officier taxateur de la Cour d'amirauté, lequel en certifie le montant sur l'ordonnance d'enregistrement.

Frais

Conversion to Canadian currency

67. (1) A foreign judgment expressed in a currency other than Canadian currency cannot be registered under section 64 until the Admiralty Court has determined the equivalent amount in Canadian currency on the basis of the rate of exchange prevailing on the day on which the foreign judgment was rendered, as ascertained from any bank in Canada, and, for the purpose of making that determination, that Court may require the judgment creditor to provide any evidence of the applicable rate of exchange that that Court considers necessary.

67. (1) Le jugement étranger qui ordonne le paiement d'une somme en devises autres que canadiennes ne peut être enregistré aux termes de l'article 64 avant que la Cour d'amirauté n'en ait déterminé l'équivalence en monnaie canadienne d'après le taux de change applicable à la date où le jugement en question a été rendu, après vérification auprès d'une banque au Canada; pour déterminer cette équivalence, la Cour d'amirauté peut exiger que le bénéficiaire du jugement fournisse la preuve du taux de change applicable, selon ce qu'elle estime nécessaire.

Équivalence en monnaie canadienne

Registered judgment to be in Canadian currency

(2) When the equivalent amount in Canadian currency has been determined in accordance with subsection (1), the Admiralty Court shall certify on the order for registration the amount so determined, and the foreign judgment, when registered, is deemed to be a judgment for payment of the amount so certified.

(2) Lorsque l'équivalence en monnaie canadienne a été déterminée conformément au paragraphe (1), la Cour d'amirauté certifie sur l'ordonnance d'enregistrement la somme ainsi déterminée; à la suite de cet enregistrement, le jugement étranger est réputé être un jugement ordonnant le paiement de la somme ainsi certifiée.

Enregistrement en monnaie canadienne

Effect of registration

68. Subject to section 69, a foreign judgment registered under section 64 has, as of the date of registration, the same force and effect as a judgment of the Admiralty Court rendered on that date.

68. Sous réserve de l'article 69, le jugement étranger enregistré au titre de l'article 64 a, à compter de la date de son enregistrement, la même force et les mêmes effets qu'un jugement de la Cour d'amirauté rendu à cette date.

Effet de l'enregistrement

Service of notice of registration

69. If a foreign judgment is registered under section 64 after an *ex parte* hearing, execution of the registered judgment may not issue until the expiry of 30 days after the judgment debtor has been served with a notice of registration of the foreign judgment in the manner set out in the rules of the Admiralty Court for the service of originating documents.

69. Lorsque le jugement étranger est enregistré au titre de l'article 64 à la suite d'une audition par défaut, il ne peut être exécuté avant l'expiration d'un délai de trente jours suivant la signification d'un avis de l'enregistrement au débiteur selon les modalités prévues par les règles de la Cour d'amirauté pour la signification de l'acte introductif d'instance.

Signification de l'avis d'enregistrement

Application to set aside registration

70. (1) At any time after a foreign judgment has been registered under section 64, the judgment debtor may apply to the Admiralty Court, in accordance with its rules, to have the registration of the judgment set aside on any of the grounds set out in subsection (2).

70. (1) À tout moment après l'enregistrement du jugement étranger au titre de l'article 64, le débiteur peut demander à la Cour d'amirauté, conformément aux règles de celle-ci, de radier l'enregistrement du jugement pour tout motif prévu au paragraphe (2).

Demande de radiation d'enregistrement

Grounds for setting aside registration

(2) On an application by a judgment debtor under subsection (1), the Admiralty Court shall set aside the registration of the foreign judgment if it is satisfied that

(2) Sur présentation de la demande, la Cour d'amirauté radie l'enregistrement du jugement étranger si elle est convaincue de l'un ou l'autre des faits suivants :

Motifs de radiation de l'enregistrement

- (a) the foreign judgment had been fully or partly satisfied;
- (b) the foreign court acted without jurisdiction;
- (c) the foreign judgment was obtained by fraud;
- (d) the defendant in the foreign action was not given reasonable notice and a fair opportunity to present their case;
- (e) the registration of the foreign judgment was obtained by fraud;
- (f) an error was made in the conversion of the foreign judgment to Canadian currency under section 67;

- a) les obligations résultant du jugement sont éteintes en tout ou en partie;
- b) le tribunal étranger qui a rendu le jugement n'était pas compétent;
- c) le jugement a été obtenu par des manoeuvres frauduleuses;
- d) un préavis convenable n'a pas été donné au défendeur dans l'action étrangère et ce dernier n'a pas vraiment eu l'occasion d'exposer son point de vue;
- e) l'enregistrement du jugement a été obtenu par des manoeuvres frauduleuses;
- f) une erreur a été commise dans la conversion en monnaie canadienne, aux termes de l'article 67, de la somme qui fait l'objet du jugement;

(g) the registered judgment included interest on the foreign judgment to which the judgment creditor was not entitled; or

(h) for any other reason that Court erred in registering the foreign judgment.

Reduction of registered amount

(3) If the Admiralty Court sets aside the registration of a foreign judgment on the ground that it had been partly satisfied, or on a ground referred to in paragraph (2)(f) or (g), it shall order the foreign judgment to be registered in the reduced amount.

Application for stay of execution

71. (1) At any time after a foreign judgment has been registered under section 64, the judgment debtor may apply to the Admiralty Court, in accordance with its rules, to have the execution of the registered judgment stayed on the grounds that an application to set aside the registration has been made under subsection 70(1), and, if that Court is satisfied that the application has been made, it may stay the execution of the judgment either absolutely or for the period and on the terms and conditions that it considers appropriate, and may, on further evidence, vary or terminate a stay of execution.

Grounds exclusive

(2) Execution of a registered judgment may not be stayed except on the grounds that an application to set aside the registration has been made under subsection 70(1).

g) le jugement enregistré comportait une somme à titre d'intérêt sur le jugement à laquelle le bénéficiaire du jugement n'avait pas droit;

h) pour toute autre raison, la Cour d'amirauté a commis une erreur en enregistrant le jugement.

Diminution de la somme enregistrée

(3) Lorsque la Cour d'amirauté radie l'enregistrement du jugement étranger pour le motif que les obligations résultant du jugement sont en partie éteintes ou encore pour un motif prévu aux alinéas (2)f) ou g), elle doit ordonner que le jugement soit enregistré pour la somme diminuée.

Demande de suspension d'exécution

71. (1) À tout moment après l'enregistrement d'un jugement étranger au titre de l'article 64, le débiteur peut, en conformité avec les règles de la Cour d'amirauté, demander à celle-ci de suspendre l'exécution du jugement au motif qu'une demande de radiation de l'enregistrement a été présentée en vertu du paragraphe 70(1); si la Cour d'amirauté est convaincue que cette demande de radiation a effectivement été présentée, elle peut suspendre l'exécution du jugement soit de façon absolue, soit pour la période et selon les modalités qu'elle estime indiquées, et elle peut aussi, en raison de nouveaux éléments de preuve, modifier cette suspension ou y mettre un terme.

Seul motif de suspension

(2) La présentation d'une demande de radiation en vertu du paragraphe 70(1) est le seul motif de suspension de l'exécution d'un jugement étranger enregistré.

DIVISION 2

COMPENSATION FOR POLLUTION

International Oil Pollution Compensation Fund

Legal capacity of International Fund

72. For the purposes of the rights and obligations described in this Part, the International Fund has the capacity, rights and obligations of a natural person, and the Director of the International Fund is its legal representative.

SECTION 2

INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION

Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Capacité du Fonds

72. Pour l'application de la présente partie, le Fonds international est doté de la personnalité juridique et le directeur du Fonds est son représentant légal.

International Fund to be party to legal proceedings

73. If a claimant commences an action against the owner of a Convention ship or the owner's guarantor in respect of a matter referred to in subsection 51(1),

(a) the document commencing the proceedings shall be served on the International Fund and the International Fund is then a party to the proceedings; and

(b) the International Fund may appear and take any action that its Director considers appropriate for the proper administration of the International Fund.

Method of service on International Fund

74. In addition to any method of service permitted by the rules of the court in which a proceeding referred to in section 73 is commenced, service of documents on the International Fund under paragraph 73(a) may be effected by registered mail.

Circumstances in which International Fund is liable

75. If there is an occurrence involving a Convention ship, to the extent that a claimant has been unable to obtain full compensation under this Part from the ship's owner or the owner's guarantor, the International Fund is, subject to the provisions of the Fund Convention, liable in accordance with Article 4 of that Convention.

Contributions by Canada to International Fund

76. (1) The Administrator shall direct payments to be made out of the Ship-source Oil Pollution Fund to the International Fund in accordance with Articles 10 and 12 of the Fund Convention.

Communication of information

(2) The Administrator shall communicate to the Director of the International Fund the information referred to in Article 15 of the Fund Convention in accordance with that Article and is liable for any financial loss to the International Fund as a result of the failure to so communicate.

Powers of Administrator

(3) The Administrator may, for the purpose of subsection (2),

(a) at any reasonable time, enter any premises where the Administrator believes on reasonable grounds that there are any records, books, accounts, vouchers or other documents relating to information referred to in Article 15 of the Fund Convention;

73. Dans le cas où un créancier intente une action en responsabilité, fondée sur le paragraphe 51(1), contre le propriétaire d'un navire assujéti à la Convention ou son garant, le Fonds international est mis en cause de la façon suivante :

a) les documents introductifs d'instance sont signifiés au Fonds international qui devient de ce fait partie à la procédure;

b) le Fonds international peut comparaître et prendre les mesures que son directeur juge à propos pour sa bonne gestion.

74. En plus des modes de signification prévus par les règles du tribunal où est intentée la procédure mentionnée à l'article 73, la signification de documents au Fonds international en application de l'alinéa 73a) peut se faire par courrier recommandé.

75. Dans le cas où un événement met en cause un navire assujéti à la Convention, le Fonds international est tenu, sous réserve des dispositions de la Convention sur le Fonds international, de verser une indemnité conforme à l'article 4 de cette convention, dans la mesure où un créancier a été incapable d'obtenir, en vertu de la présente partie, pleine indemnité de la part du propriétaire du navire ou de son garant.

76. (1) L'administrateur effectue au profit du Fonds international des versements qui proviennent de la Caisse d'indemnisation, en conformité avec les articles 10 et 12 de la Convention sur le Fonds international.

(2) L'administrateur fournit au directeur du Fonds international, en conformité avec l'article 15 de la Convention sur le Fonds international, les renseignements qui y sont prévus. Il est tenu d'indemniser le Fonds de toute perte financière causée par l'omission de remplir cette obligation.

(3) L'administrateur peut, pour l'application du paragraphe (2) :

a) à toute heure convenable, procéder à la visite de tout lieu où, à son avis, il y a des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents relatifs aux renseignements prévus à l'article 15 de la Convention sur le Fonds international;

Mise en cause du Fonds

Modes de signification au Fonds international

Responsabilité du Fonds international face au demandeur

Contribution du Canada au Fonds international

Communication des renseignements

Pouvoirs de l'administrateur

(b) examine anything on the premises and copy or take away for further examination or copying any record, book, account, voucher or other document that the Administrator believes, on reasonable grounds, contains any such information; and

(c) require the owner, occupier or person in charge of the premises to give all reasonable assistance in connection with the examination and to answer all proper questions relating to the examination and, for that purpose, require the owner, occupier or person in charge to attend at the premises with the Administrator.

No obstruction or false statements

(4) No person shall obstruct or hinder the Administrator in the exercise of any powers under subsection (3) or knowingly make a false or misleading statement, either orally or in writing, to the Administrator while the Administrator is exercising those powers.

Warrant required to enter living quarters

(5) Living quarters may not be entered under subsection (3) unless they are entered with the consent of the occupant or under the authority of a warrant issued under subsection (6).

Authority to issue warrant

(6) On *ex parte* application, a justice, within the meaning of section 2 of the *Criminal Code*, may issue a warrant authorizing the Administrator to enter living quarters, subject to any conditions that may be specified in the warrant, if the justice is satisfied by information on oath that entry to the living quarters

(a) is necessary for the purposes of subsection (2); and

(b) has been refused or there are reasonable grounds to believe that it will be refused.

Meaning of "associated persons"

(7) If two bodies are affiliated with each other within the meaning of section 2 of the *Canada Business Corporations Act*, they are deemed to be "associated persons" for the purpose of the definition "Associated person" in subparagraph 2(b) of Article 10 of the Fund Convention.

b) examiner tout ce qui s'y trouve et copier, ou emporter pour les copier ou les examiner ultérieurement, les registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents qui, à son avis, renferment de tels renseignements;

c) obliger le propriétaire, l'occupant ou le responsable du lieu visité à lui prêter toute l'assistance possible dans l'exercice de son pouvoir d'examen, à répondre à toutes les questions pertinentes relatives à l'examen et, à cette fin, à l'accompagner dans le lieu.

L'avis de l'administrateur doit dans tous les cas être fondé sur des motifs raisonnables.

(4) Il est interdit d'entraver l'action de l'administrateur dans l'exercice des pouvoirs que lui confère le paragraphe (3), ou de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse.

(5) Dans le cas d'un local d'habitation, l'administrateur ne peut procéder à la visite sans l'autorisation de l'occupant que s'il est muni d'un mandat décerné en vertu du paragraphe (6).

(6) Sur demande *ex parte*, tout juge de paix, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, peut décerner un mandat autorisant l'administrateur, sous réserve des conditions éventuellement fixées, à procéder à la visite d'un local d'habitation s'il est convaincu, sur la foi d'une dénonciation sous serment, que sont réunis les éléments suivants :

a) la visite est nécessaire pour l'application du paragraphe (2);

b) un refus a été opposé à la visite ou il y a des motifs raisonnables de croire que tel sera le cas.

(7) Lorsque deux entités font partie d'un même groupe au sens de l'article 2 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, elles sont réputées être des personnes associées, au sens de l'alinéa 2b) de l'article 10 de la Convention sur le Fonds international.

Entrave

Mandat : local d'habitation

Mandat : autorisation

Définition de « personnes associées »

Ship-source Oil Pollution Fund

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Ship-source Oil Pollution Fund

77. (1) There is hereby established in the accounts of Canada an account known as the Ship-source Oil Pollution Fund.

77. (1) Est ouvert parmi les comptes du Canada un compte intitulé Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Création de la Caisse

Credits

(2) The following shall be credited to the Ship-source Oil Pollution Fund:

(2) Ce compte est crédité des sommes suivantes :

Crédits

- (a) all payments received under sections 93 and 99;
- (b) interest computed in accordance with section 78; and
- (c) any amounts recovered by the Administrator under paragraph 87(3)(c).

- a) les versements reçus en vertu des articles 93 et 99;
- b) l'intérêt calculé en conformité avec l'article 78;
- c) les sommes qu'obtient l'administrateur en vertu de l'alinéa 87(3)c).

Charges

(3) The following shall be charged to the Ship-source Oil Pollution Fund:

(3) Il est débité des sommes suivantes :

Débits

- (a) all amounts that are directed by the Administrator to be paid under section 76, paragraph 87(3)(a), paragraph 89(1)(a), subsection 89(6) or under a settlement;
- (b) all amounts for which the Administrator is liable under subsection 76(2);
- (c) all interest paid under section 101;
- (d) all costs and expenses that are directed to be paid under section 82;
- (e) the remuneration and expenses of assessors that are directed to be paid under subsection 89(2); and
- (f) the amount of any judgment and any costs awarded against that Fund in litigation.

- a) les sommes que l'administrateur verse en application de l'article 76, des alinéas 87(3)a) ou 89(1)a), ainsi que du paragraphe 89(6) ou conformément à une transaction;
- b) les sommes que l'administrateur est tenu de payer en application du paragraphe 76(2);
- c) les intérêts versés en conformité avec l'article 101;
- d) les frais et honoraires dont le paiement est prévu à l'article 82;
- e) la rémunération et les indemnités des évaluateurs, dont le paiement est prévu au paragraphe 89(2);
- f) les sommes qu'un tribunal ordonne de payer, dans un jugement rendu contre la Caisse d'indemnisation, ainsi que les dépens auxquels le tribunal condamne celle-ci.

Interest to be credited to Fund

78. The Minister of Finance shall, at the times that the Governor in Council directs, credit to the Ship-source Oil Pollution Fund interest at a rate fixed by the Governor in Council on the balance from time to time to the credit of that Fund.

78. Le ministre des Finances porte au crédit de la Caisse d'indemnisation, aux moments que décrète le gouverneur en conseil, des intérêts, au taux fixé par ce dernier, calculés sur le solde créditeur de la Caisse.

Intérêt à porter au crédit de la Caisse

Administrator and Deputy Administrator

Administrateur et administrateur adjoint

Appointment of Administrator

79. (1) The Governor in Council shall appoint an Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund to hold office during good behaviour for a term, not exceeding five years, that is fixed by the Governor in Council, subject to removal by the Governor in Council for cause.

79. (1) Le gouverneur en conseil nomme l'administrateur de la Caisse d'indemnisation à titre inamovible pour un mandat maximal de cinq ans, sous réserve de révocation motivée de sa part.

Nomination de l'administrateur

Administrator eligible for reappointment

(2) The Administrator is eligible for reappointment on the expiry of the Administrator's term of office.

(2) Le mandat de l'administrateur est renouvelable.

Mandat renouvelable

Administrator to be independent of Crown

80. (1) The Administrator shall not, while holding office, accept or hold any office or employment inconsistent with the Administrator's duties under this Part.

80. (1) L'administrateur ne peut occuper une charge ou un emploi incompatibles avec ses attributions prévues par la présente partie.

Fonctions incompatibles

Effect of contravention of subsection (1)

(2) If the Administrator contravenes subsection (1), the Administrator's appointment as Administrator is terminated on a date fixed by the Governor in Council that is not later than 30 days after notice of the contravention is received by the Minister, but the contravention does not affect the validity of any act performed by the Administrator on behalf of the Ship-source Oil Pollution Fund between the date of the contravention and the date that the appointment is terminated under this subsection.

(2) Le mandat de l'administrateur qui contrevient au paragraphe (1) prend fin à la date fixée par le gouverneur en conseil, cette date suivant de trente jours au maximum la réception par le ministre d'un avis l'informant de la contravention; celle-ci n'a aucun effet sur la validité des actions accomplies par l'administrateur au nom de la Caisse d'indemnisation entre la date de la contravention et celle où son mandat prend fin en application du présent paragraphe.

Conséquences d'une contravention

Professional and technical aid

81. The Administrator may, for the purpose of performing duties under this Part, obtain the professional, technical and other advice and assistance that the Administrator considers necessary.

81. Dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente partie, l'administrateur peut obtenir les avis et l'assistance techniques, professionnels et autres qu'il juge nécessaires.

Assistance

Costs, expenses and fees

82. (1) On the direction of the Minister of Finance, all costs and expenses incurred by the Administrator in performing duties and functions under this Part, and fees for services rendered by the Administrator calculated in accordance with a tariff prescribed by the regulations, shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund and charged to the Ship-source Oil Pollution Fund.

82. (1) Sur directive du ministre des Finances, les frais engagés par l'administrateur dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente partie, de même que ses honoraires, calculés en conformité avec le tarif réglementaire, sont payés sur le Trésor et portés au débit de la Caisse d'indemnisation.

Frais et honoraires

Taxation

(2) Assessment officers of the Admiralty Court may, at the request of the Minister of Justice, tax any account for costs, expenses or fees submitted by the Administrator to the Minister of Finance as if the Administrator were acting for the Crown in proceedings in

(2) Les officiers taxateurs de la Cour d'amirauté peuvent, à la demande du ministre de la Justice, taxer les comptes de frais ou honoraires présentés par l'administrateur au ministre des Finances comme si l'administrateur représentait Sa Majesté dans une procé-

Taxation

that Court, but, on any such taxation, no fee may be allowed in excess of that set out in the tariff referred to in subsection (1).

dure devant le tribunal; cependant, cette façon de procéder ne peut jamais permettre d'accorder des honoraires supérieurs à ceux que prévoit le tarif réglementaire visé au paragraphe (1).

Deputy Administrator

83. (1) The Governor in Council may appoint a Deputy Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund to hold office during good behaviour for a term, not exceeding five years, that is fixed by the Governor in Council, subject to removal by the Governor in Council for cause.

83. (1) Le gouverneur en conseil peut nommer un administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation à titre inamovible pour un mandat maximal de cinq ans, sous réserve de révocation motivée de sa part.

Administrateur adjoint

Eligibility for re-appointment

(2) The Deputy Administrator is eligible for reappointment on the expiry of the Deputy Administrator's term of office.

(2) Le mandat de l'administrateur adjoint est renouvelable.

Mandat renouvelable

Absence, etc., of Administrator

(3) If the Administrator is absent or incapacitated or the office of Administrator is vacant, the Deputy Administrator has all the powers and duties of the Administrator.

(3) En cas d'absence ou d'empêchement de l'administrateur ou de vacance de son poste, la suppléance est assumée par l'administrateur adjoint.

Absence ou empêchement de l'administrateur

Application of sections 80 and 82

(4) Sections 80 and 82 apply to the Deputy Administrator, with any modifications that the circumstances require.

(4) Les articles 80 et 82 s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à l'administrateur adjoint.

Application des articles 80 et 82

Liability of Ship-source Oil Pollution Fund

Responsabilité de la Caisse d'indemnisation

Liability of Ship-source Oil Pollution Fund

84. Subject to the other provisions of this Part, the Ship-source Oil Pollution Fund is liable for the matters referred to in subsection 51(1) in relation to oil, if

84. Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, la Caisse d'indemnisation assume la responsabilité décrite au paragraphe 51(1) en rapport avec les hydrocarbures dans les cas suivants :

Responsabilité de la Caisse d'indemnisation

(a) all reasonable steps have been taken to recover payment of compensation from the owner of the ship and, in the case of a Convention ship, from the International Fund and have been unsuccessful;

a) malgré la prise de toutes les mesures raisonnables dans les circonstances, il a été impossible d'obtenir une indemnité de la part du propriétaire du navire ou, dans le cas d'un navire assujéti à la Convention, de la part du Fonds international;

(b) the owner is not liable by reason of any of the defences described in subsection 51(3) and the International Fund is not liable either;

b) le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison de l'une des défenses mentionnées au paragraphe 51(3) et le Fonds international n'est pas responsable non plus;

(c) the claim exceeds

c) la créance excède :

(i) in the case of a Convention ship, the owner's maximum liability under this Part to the extent that the excess is not recoverable from the International Fund, and

(i) dans le cas d'un navire assujéti à la Convention, la limite fixée à la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la présente partie, dans la mesure où l'excédent ne peut être recouvré auprès du Fonds international,

(ii) in the case of a ship other than a Convention ship, the owner's maximum liability under Part 3;

(d) the owner is financially incapable of meeting the owner's legal obligations under subsection 51(1), to the extent that the obligation is not recoverable from the International Fund;

(e) the cause of the oil pollution damage is unknown and the Administrator has been unable to establish that the occurrence that gave rise to the damage was not caused by a ship; or

(f) the Administrator is a party to a settlement under section 90.

(ii) dans le cas d'un navire autre qu'un navire assujéti à la Convention, la limite fixée à la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la partie 3;

d) le propriétaire du navire est incapable financièrement de remplir les obligations que lui impose le paragraphe 51(1), dans la mesure où le Fonds international n'est pas tenu de remplir l'une quelconque de ces obligations;

e) la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et l'administrateur est incapable d'établir que l'événement qui en est à l'origine n'est pas imputable à un navire;

f) l'administrateur est partie à la transaction d'une affaire en vertu de l'article 90.

Claims Arising under Section 51

Claims filed with Administrator

85. (1) In addition to any right against the Ship-source Oil Pollution Fund under section 84, a person who has suffered loss or damage or incurred costs or expenses referred to in subsection 51(1) in respect of actual or anticipated oil pollution damage may file a claim with the Administrator for the loss, damage, costs or expenses.

Time limits

(2) Unless the Admiralty Court fixes a shorter period under paragraph 92(a), a claim under subsection (1) must be made

(a) within two years after the day on which oil pollution damage occurred and five years after the occurrence that caused that damage, or

(b) if no oil pollution damage occurred, within five years after the occurrence in respect of which oil pollution damage was anticipated.

Exception

(3) Subsection (1) does not apply to a response organization referred to in subsection 51(1)(b) or a person in a state other than Canada.

Demandes fondées sur l'article 51

Dépôt des demandes auprès de l'administrateur

85. (1) En plus des droits qu'elle peut exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 84, toute personne qui a subi des pertes ou des dommages ou qui a engagé des frais mentionnés au paragraphe 51(1) à cause de dommages — réels ou prévus — dus à la pollution par les hydrocarbures peut présenter à l'administrateur une demande en recouvrement de créance à l'égard de ces dommages, pertes et frais.

Délais

(2) Sous réserve du pouvoir donné à la Cour d'amirauté à l'alinéa 92a), la demande de recouvrement présentée en vertu du paragraphe (1) doit être faite :

a) s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les deux ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les cinq ans suivant l'événement qui les a causés;

b) sinon, dans les cinq ans suivant l'événement à l'égard duquel des dommages ont été prévus.

Exception

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un organisme d'intervention visé à l'alinéa 51(1)b) ou à une personne d'un État étranger.

Duties of Administrator

86. (1) On receipt of a claim under section 85, the Administrator shall

- (a) investigate and assess the claim; and
- (b) make an offer of compensation to the claimant for whatever portion of the claim the Administrator finds to be established.

Powers of Administrator

(2) For the purpose of investigating and assessing a claim, the Administrator has the powers of a commissioner under Part I of the *Inquiries Act*.

Factors to be considered

(3) In investigating and assessing a claim, the Administrator may consider only

- (a) whether the claim is for loss, damage, costs or expenses referred to in subsection 85(1); and
- (b) whether the claim resulted wholly or partially from
 - (i) an act done or omitted to be done by the claimant with intent to cause damage, or
 - (ii) the negligence of the claimant.

Cause of occurrence

(4) A claimant is not required to satisfy the Administrator that the occurrence was caused by a ship, but the Administrator shall dismiss a claim if satisfied on the evidence that the occurrence was not caused by a ship.

When claimant at fault

(5) The Administrator shall reduce or nullify any amount that the Administrator would have otherwise assessed in proportion to the degree to which the Administrator is satisfied that the claim resulted from

- (a) an act done or omitted to be done by the claimant with intent to cause damage; or
- (b) the negligence of the claimant.

Offer of compensation

87. (1) If the Administrator makes an offer of compensation to a claimant under section 86, the claimant shall, within 60 days after receiving the offer, notify the Administrator whether the claimant accepts or refuses it and, if no notification has been received by the Administrator at the end of that period, the claimant is deemed to have refused the offer.

86. (1) Sur réception d'une demande en recouvrement de créance présentée en vertu de l'article 85, l'administrateur :

- a) enquête sur la créance et l'évalue;
- b) fait une offre d'indemnité pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

(2) Aux fins d'enquête et d'évaluation, l'administrateur a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(3) Dans le cadre de l'enquête et de l'évaluation, l'administrateur ne prend en considération que la question de savoir :

- a) si la créance est visée par le paragraphe 85(1);
- b) si la créance résulte, en tout ou en partie :
 - (i) soit d'une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage,
 - (ii) soit de sa négligence.

(4) Bien que le demandeur ne soit pas tenu de démontrer que l'événement a été causé par un navire, l'administrateur rejette la demande si la preuve le convainc autrement.

(5) L'administrateur réduit proportionnellement ou éteint la créance s'il est convaincu que l'événement à l'origine de celle-ci est attribuable :

- a) soit à une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage;
- b) soit à sa négligence.

87. (1) Le demandeur a soixante jours, à compter de la réception de l'offre d'indemnité visée à l'article 86, pour accepter ou refuser celle-ci; si l'administrateur n'est pas avisé du choix du demandeur dans ce délai, celui-ci est présumé avoir refusé.

Fonctions de l'administrateur

Pouvoirs de l'administrateur

Facteurs à considérer

Cause de l'événement

Partage de la responsabilité

Offre d'indemnité

Appeal to Admiralty Court

(2) A claimant may, within 60 days after receiving an offer of compensation from the Administrator or a notification that the Administrator has disallowed the claim, appeal the adequacy of the offer or the disallowance of the claim to the Admiralty Court, but in an appeal from the disallowance of a claim that Court may consider only the matters described in paragraphs 86(3)(a) and (b).

(2) Le demandeur peut, dans les soixante jours suivant la réception de l'offre d'indemnité ou de l'avis de rejet de sa demande, interjeter appel devant la Cour d'amirauté; dans le cas d'un appel du rejet de la demande, la Cour d'amirauté ne prend en considération que les faits mentionnés aux alinéas 86(3)a) et b).

Appel à la Cour d'amirauté

Acceptance of offer by claimant

(3) If a claimant accepts an offer of compensation from the Administrator under section 86,

(a) the Administrator shall without delay direct payment to the claimant of the amount of the offer out of the Ship-source Oil Pollution Fund;

(b) the claimant is then precluded from pursuing any rights that the claimant may have had against any person in respect of matters referred to in subsection 51(1) in relation to the occurrence to which the offer of compensation relates;

(c) the Administrator is, to the extent of the payment to the claimant, subrogated to any rights of the claimant mentioned in paragraph (b); and

(d) the Administrator shall take all reasonable measures to recover the amount of the payment from the owner of the ship, the International Fund or any other person liable and, for that purpose, the Administrator may commence an action in the name of the Administrator or the claimant and may enforce any security provided to or enforceable by the claimant, including any claim against a shipowner's fund established under subsection 58(1).

(3) L'acceptation par le demandeur de l'offre d'indemnité visée à l'article 86 entraîne les conséquences suivantes :

a) l'administrateur ordonne sans délai que la somme offerte soit versée au demandeur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;

b) le demandeur ne peut plus faire valoir les droits qu'il peut avoir contre qui que ce soit à l'égard des questions visées au paragraphe 51(1) en ce qui concerne l'événement auquel se rapporte l'offre d'indemnité;

c) dans la limite de la somme versée au demandeur, l'administrateur est subrogé dans les droits de celui-ci visés à l'alinéa b);

d) l'administrateur prend toute mesure raisonnable pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable la somme qu'il a versée et, à cette fin, il peut intenter une action en son nom ou au nom du demandeur, réaliser toute garantie donnée à celui-ci ainsi qu'intenter une action contre le fonds du propriétaire constitué aux termes du paragraphe 58(1).

Acceptation de l'offre

Claims for Loss of Income

Demandes d'indemnisation des pertes de revenus

Meaning of terms

88. (1) In this section, "fish", "fishing" and "fishing vessel" have the same meaning as in section 2 of the *Fisheries Act*.

88. (1) Dans le présent article, « bateau de pêche », « pêche » et « poissons » s'entendent au sens de l'article 2 de la *Loi sur les pêches*.

Terminologie

Definition of "claimant"

(2) In this section, "claimant" means

(a) an individual who derives income from fishing, from the production, breeding, holding or rearing of fish, or from the culture or harvesting of marine plants;

(2) Dans le présent article, « demandeur » s'entend des personnes suivantes :

a) le particulier qui tire un revenu :

(i) de la pêche,

Définition de « demandeur »

- (b) the owner of a fishing vessel who derives income from the rental of fishing vessels to holders of commercial fishing licences issued in Canada;
- (c) an individual who derives income from the handling of fish on shore in Canada directly after they are landed from fishing vessels;
- (d) an individual who fishes or hunts for food or animal skins for their own consumption or use;
- (e) a person who rents or charters boats in Canada for sport fishing; or
- (f) a worker in a fish plant in Canada, excluding, except in the case of a family-type co-operative operation that has a total annual throughput of less than 1,400 metric tons or an annual average number of employees of fewer than 50, a person engaged exclusively in supervisory or managerial functions.

- (ii) de la production, de la reproduction, de la conservation ou de l'engraissement et de l'élevage des poissons,
- (iii) de la culture ou de la récolte des plantes aquatiques;
- b) le propriétaire de bateau de pêche qui tire un revenu de la location de bateaux de pêche à des détenteurs de permis de pêche commerciaux délivrés au Canada;
- c) le particulier qui tire un revenu de la manutention du poisson à terre au Canada immédiatement après son déchargement du bateau de pêche;
- d) le particulier qui pêche ou chasse pour subvenir à ses propres besoins en nourriture ou en pelleteries;
- e) la personne qui, au Canada, loue ou frète des bateaux pour la pêche sportive;
- f) le travailleur dans une usine de traitement du poisson au Canada, à l'exclusion de la personne qui n'a que des responsabilités de surveillance ou de gestion sauf dans le cas des exploitations coopératives du genre familial dont la production totale annuelle est inférieure à 1 400 tonnes métriques ou dont le nombre annuel moyen de salariés est inférieur à 50.

Filing of claim with Administrator

(3) Subject to this section, a claimant who has suffered or will suffer a loss of income, or loss of a source of food or animal skins in the case of a person described in paragraph (2)(d), resulting from a discharge of oil from a ship and not recoverable otherwise under this Part may file a claim with the Administrator for that loss or future loss

- (a) within three years after the day on which the discharge of the oil occurred or first occurred, as the case may be, or could reasonably be expected to have become known to the claimant; and
- (b) within six years after the occurrence that caused the discharge.

(3) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les demandeurs qui subissent une perte de revenus, présents ou futurs, ou qui, dans le cas des personnes visées à l'alinéa (2)d), perdent leur source d'approvisionnement en nourriture ou en pelleteries, à cause d'un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire, et qui ne peuvent être indemnisés autrement en vertu de la présente partie peuvent présenter à l'administrateur une demande en recouvrement de créance à l'égard de cette perte :

- a) dans les trois ans suivant le début du rejet d'hydrocarbures ou le moment où l'on peut raisonnablement présumer qu'ils en ont eu connaissance;
- b) dans les six ans suivant l'événement qui a entraîné le rejet.

Demandes d'indemnisation des pertes de revenus

Limitations	<p>(4) The right to file a claim under this section is limited to claimants who</p> <p>(a) were lawfully carrying on an activity described in subsection (2); and</p> <p>(b) except in the case of individuals described in paragraph (2)(d),</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) are Canadian citizens or permanent residents of Canada within the meaning of subsection 2(1) of the <i>Immigration Act</i>, in the case of an individual, or</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) are incorporated by or under the laws of Canada or a province, in the case of a corporation.</p>	<p>(4) Seuls les demandeurs suivants peuvent présenter une demande en vertu du présent article :</p> <p>a) ceux qui exercent légalement l'activité visée au paragraphe (2);</p> <p>b) sauf dans le cas des personnes visées par l'alinéa (2)d), soit les particuliers qui sont citoyens canadiens ou résidents permanents au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur l'immigration</i>, soit les personnes morales qui sont légalement constituées sous le régime des lois fédérales ou provinciales.</p>	Réserve
Cause of occurrence	<p>(5) A claimant is not required to satisfy the Administrator that the occurrence was caused by a ship, but the Administrator shall dismiss a claim if satisfied on the evidence that the occurrence was not caused by a ship.</p>	<p>(5) Bien que le demandeur ne soit pas tenu de démontrer que l'événement a été causé par un navire, l'administrateur rejette la demande si la preuve le convainc autrement.</p>	Cause de l'événement
Time for filing claim may be shortened	<p>(6) The period mentioned in subsection (3) for filing a claim under that subsection may be shortened by order of the Admiralty Court under paragraph 92(a).</p>	<p>(6) La Cour d'amirauté peut, en vertu de l'alinéa 92a), réduire, par ordonnance, le délai prévu au paragraphe (3).</p>	Délai
Responsibility of Administrator	<p>89. (1) On receipt of a claim filed under subsection 88(3), the Administrator shall</p> <p>(a) if the Administrator considers the action appropriate for the proper administration of the Ship-source Oil Pollution Fund, direct payment of the amount of the loss alleged in the claim or otherwise agreed on between the Administrator and the claimant; or</p> <p>(b) in any other case, transmit the claim to the Minister.</p>	<p>89. (1) Sur réception de la demande présentée en vertu du paragraphe 88(3), l'administrateur :</p> <p>a) s'il le juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse, ordonne que la somme réclamée ou convenue entre lui et le demandeur soit versée à celui-ci par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;</p> <p>b) sinon, transmet la demande au ministre.</p>	Attributions de l'administrateur
Appointment of assessors	<p>(2) On receipt of a claim from the Administrator under paragraph (1)(b), the Minister shall,</p> <p>(a) after consulting with the Minister of Fisheries and Oceans, the Minister of the Environment and the Administrator, appoint as assessors one or more persons not employed in the Public Service, as defined in subsection 3(1) of the <i>Public Service Superannuation Act</i>; and</p> <p>(b) fix the remuneration and expenses to be paid to the person or persons while they are acting as assessors and authorize the Ad-</p>	<p>(2) Sur réception de la demande que lui transmet l'administrateur en application de l'alinéa (1)b), le ministre :</p> <p>a) nomme un ou plusieurs évaluateurs après consultation du ministre des Pêches et des Océans, du ministre de l'Environnement et de l'administrateur; les évaluateurs ne doivent pas faire partie de la fonction publique au sens du paragraphe 3(1) de la <i>Loi sur la pension de la fonction publique</i>;</p> <p>b) fixe la rémunération et les indemnités qui seront versées aux évaluateurs pour l'exécution de leur mandat et autorise l'adminis-</p>	Nomination des évaluateurs

	<p>ministrator to direct payment of the remuneration and expenses to them.</p>	<p>trateur à ordonner qu'elles leur soient versées.</p>	
Assessment of loss	<p>(3) For the purpose of assessing a loss alleged by a claimant under section 88, an assessor or assessors, in this section referred to as the "assessor",</p> <p>(a) after giving reasonable notice to the Administrator and the claimant, shall meet with the Administrator and the claimant or their representatives;</p> <p>(b) may receive and consider any written or oral evidence submitted to the assessor by or on behalf of the Administrator or the claimant, whether or not the evidence would be admissible before a court; and</p> <p>(c) in so doing, has all the powers of a commissioner under Part I of the <i>Inquiries Act</i>.</p>	<p>(3) En vue d'évaluer la perte que vise la demande présentée en vertu du paragraphe 88(3), l'évaluateur :</p> <p>a) après avoir donné à l'administrateur et au demandeur un préavis raisonnable, rencontre ceux-ci ou leur représentant respectif;</p> <p>b) peut recevoir et prendre en considération les éléments de preuve oraux ou écrits qui lui sont présentés par l'administrateur ou le demandeur, ou pour leur compte, que ces éléments de preuve soient ou non admissibles en preuve devant un tribunal;</p> <p>c) a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la <i>Loi sur les enquêtes</i>.</p>	Évaluation de la perte
Report to Minister	<p>(4) The assessor shall, within 60 days after the assessor's appointment or within any longer period that is agreed to by the Minister, report to the Minister whether, in his or her opinion, the following requirements have been met:</p> <p>(a) the loss alleged by the claimant has been established;</p> <p>(b) the loss resulted from the discharge of oil from a ship; and</p> <p>(c) the loss is not recoverable otherwise under this Part.</p>	<p>(4) Dans les soixante jours suivant la date de sa nomination, ou dans un délai supérieur accepté par le ministre, l'évaluateur remet au ministre un rapport sur la question de savoir si, à son avis, les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) le demandeur a établi sa perte;</p> <p>b) la perte a été causée par le rejet d'hydrocarbures depuis un navire;</p> <p>c) la perte n'est pas susceptible de faire l'objet d'une indemnisation en vertu d'une autre disposition de la présente partie.</p>	Rapport au ministre
Amount of loss	<p>(5) If the assessor reports that the requirements of paragraphs (4)(a) to (c) have been met, the report must set out the amount of the loss as assessed by the assessor.</p>	<p>(5) Si l'évaluateur estime que les conditions visées au paragraphe (4) sont réunies, il précise dans son rapport le montant auquel il évalue la perte.</p>	Montant de la perte
Payment of assessed loss out of Fund	<p>(6) On receipt of the report, the Minister shall without delay forward a copy of it to the claimant and to the Administrator, who shall direct payment to the claimant out of the Ship-source Oil Pollution Fund of an amount equal to the amount, if any, of the assessed loss set out in the report.</p>	<p>(6) Dès réception du rapport, le ministre envoie une copie à l'administrateur et au demandeur; si le rapport indique le montant de la perte évaluée, l'administrateur ordonne qu'une somme correspondante soit versée au demandeur.</p>	Paiement sur la Caisse

Proceedings against Shipowner

Action en responsabilité contre le propriétaire du navire

Proceedings under section 51

90. (1) If a claimant commences proceedings against the owner of a ship or the owner's guarantor in respect of a matter referred to in subsection 51(1), except in the case of proceedings commenced by the Minister of Fisheries and Oceans under paragraph 51(1)(c) in respect of a pollutant other than oil,

(a) the document commencing the proceedings shall be served on the Administrator by delivering a copy of it personally to the Administrator, or by leaving the copy at the Administrator's latest known address, and the Administrator is then a party to the proceedings; and

(b) the Administrator shall appear and take any action, including being a party to a settlement either before or after judgment, that the Administrator considers appropriate for the proper administration of the Ship-source Oil Pollution Fund.

(2) If the Administrator is a party to a settlement under paragraph (1)(b), the Administrator shall direct payment to the claimant of the amount that the Administrator has agreed to pay under the settlement.

When Administrator is a party to a settlement

90. (1) À l'exception des procédures qu'intente le ministre des Pêches et des Océans en vertu de l'alinéa 51(1)c) à l'égard d'un polluant autre que les hydrocarbures, les règles ci-après s'appliquent aux actions en responsabilité fondées sur le paragraphe 51(1) intentées contre le propriétaire d'un navire ou son garant :

a) l'acte introductif d'instance doit être signifié à l'administrateur — soit par la remise à celui-ci d'une copie en main propre, soit par le dépôt d'une copie au lieu de sa dernière résidence connue — qui devient de ce fait partie à l'instance;

b) l'administrateur doit comparaître et prendre les mesures qu'il juge à propos pour la bonne gestion de la Caisse d'indemnisation, notamment conclure une transaction avant ou après jugement.

Action contre le propriétaire du navire en vertu de l'article 51

(2) Dans le cas où il conclut une transaction en application de l'alinéa (1)b), l'administrateur ordonne le versement au demandeur, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, du montant convenu.

Règlement d'une affaire

Limit of Liability of Ship-source Oil Pollution Fund

Limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation

Limit of liability of Ship-source Oil Pollution Fund in first year

91. (1) The maximum aggregate liability of the Ship-source Oil Pollution Fund under sections 84, 86 and 88 and under any settlement, in respect of any particular occurrence, is

(a) \$100,000,000 if the occurrence took place in the year ending March 31, 1990; or

(b) if the occurrence takes place in any following year, an amount calculated in accordance with subsection (2).

(2) The \$100,000,000 limit of liability referred to in paragraph (1)(a) shall be adjusted annually so that the limit of liability arising out of any given occurrence that takes

Annual adjustment of limit of liability

91. (1) Pour un même événement, le montant total maximal que la Caisse d'indemnisation peut payer à l'égard de toutes les demandes en recouvrement de créance qui lui sont présentées en vertu des articles 84, 86 et 88, ainsi qu'en raison de transactions, est l'un des montants suivants :

a) 100 000 000 \$, si l'événement survient durant l'année se terminant le 31 mars 1990;

b) un montant calculé en conformité avec le paragraphe (2), si l'événement survient après cette année.

Limite pour la première année

(2) Le montant maximal mentionné à l'alinéa (1)a) est rajusté annuellement; il est rajusté de telle sorte que, à l'égard de tout événement se produisant au cours de toute

Rajustement annuel de la limite

place in any following year is an amount equal to the product obtained by multiplying

(a) the limit of liability that would have been applicable for that following year if no adjustment had been made under this section with respect to that following year

by

(b) the ratio that the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period ending on December 31 next before that following year bears to the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period next before that 12-month period.

Consumer
Price Index

(3) For the purpose of this section,

(a) a reference to the “Consumer Price Index, excluding the food and energy components,” for any 12-month period means the average of the Consumer Price Index for Canada, excluding the food and energy components, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, for each month in that 12-month period;

(b) the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations prescribing the manner in which the average of the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period is to be determined and the manner of expressing any such average that is determined to be a fraction of a whole number;

(c) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is adjusted to reflect a new time basis, a corresponding adjustment shall be made in the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period that is used for the purpose of calculating the limit of liability of the Ship-source Oil Pollution Fund under this section; and

(d) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics*

année subséquente, la limite de responsabilité devienne égale au produit des éléments suivants :

a) la limite de responsabilité qui aurait été applicable à cette année subséquente si aucun rajustement n’avait été fait à son égard aux termes du présent article;

b) le rapport entre l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour l’année qui se termine le 31 décembre qui précède l’année pour laquelle le rajustement est calculé et cet indice des prix en ce qui concerne l’année précédente.

(3) Pour l’application du présent article, les règles suivantes s’appliquent :

Indice des
prix à la
consommation

a) toute mention de « l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, » s’entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour chaque mois de cette période, publiés par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre, prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour une période donnée de douze mois et sur la façon d’exprimer cette moyenne quand il s’agit d’une fraction d’un nombre entier;

c) dans les cas où l’indice des prix à la consommation pour le Canada, tel qu’il est publié par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est fait à l’indice des prix à la consommation, à l’exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l’égard de toute période de douze mois servant au calcul de la limite de responsabilité de la Caisse d’indemnisation en application du présent article;

Act, is modified to reflect a new content basis, that modification does not affect the operation of this section.

Adjusted limit to be published annually

(4) The Minister shall cause the limit of liability referred to in subsection (1), adjusted in accordance with this section, to be published in the *Canada Gazette* each year as soon as it is available, and the limit of liability so published is admissible in any proceeding under this Part as conclusive proof of that limit of liability for the year in question.

Application to Court for Directions

Administrator may apply to Court for directions

92. If the Admiralty Court, on the application of the Administrator and on notice to other interested parties as that Court considers just in the circumstances, is satisfied that, in respect of a particular occurrence, the aggregate liability of the Ship-source Oil Pollution Fund under sections 84, 86 and 88 and subsection 90(2) may exceed its limit of liability under section 91, that Court may

(a) order the exclusion of any claimants who do not file their claims with the Administrator within the time that that Court directs; and

(b) order that payment out of the Ship-source Oil Pollution Fund of established claims be prorated or postponed, or any combination of prorating and postponement.

Payments into the Ship-source Oil Pollution Fund

Definition of "oil"

93. (1) In this section and sections 94 to 99, "oil" means "Contributing Oil" as defined in paragraph 3 of Article 1 of the Fund Convention.

Levy on shipments of oil in bulk

(2) If imposed or re-imposed by the Minister under subsection 95(1), there shall be paid to the Receiver General a levy determined in accordance with section 94

(a) in respect of each metric ton of oil in excess of 300 metric tons imported by ship into Canada in bulk as cargo; and

d) un ajustement de l'indice des prix à la consommation pour le Canada pour refléter une nouvelle base quant au contenu n'a aucun effet sur l'application du présent article.

Publication du montant rajusté

(4) Chaque année, dès que la limite de responsabilité visée au paragraphe (1) est rajustée conformément au présent article, le ministre la fait publier dans la *Gazette du Canada* et elle devient alors admissible en preuve dans toute procédure engagée en vertu de la présente partie; la limite ainsi publiée fait foi de la limite de responsabilité pour l'année en question.

Demandes de directives judiciaires

Demandes de directives judiciaires

92. Dans le cas où elle est convaincue que, à l'égard d'un événement en particulier, la responsabilité totale de la Caisse d'indemnisation qui découle des articles 84, 86 et 88, ainsi que du paragraphe 90(2), peut dépasser la limite fixée en vertu de l'article 91, la Cour d'amirauté peut par ordonnance, sur demande de l'administrateur et sur préavis aux autres parties intéressées qu'elle estime juste dans les circonstances :

a) exclure les demandeurs qui ne présentent pas leurs demandes à l'administrateur dans le délai qu'elle impose;

b) prévoir le paiement différé et le paiement au prorata — ou l'un de ces modes de paiement — des créances établies.

Contributions à la Caisse d'indemnisation

93. (1) Pour l'application du présent article et des articles 94 à 99, « hydrocarbures » s'entend des « hydrocarbures donnant lieu à contribution » au sens du paragraphe 3 de l'article 1 de la Convention sur le Fonds international.

Définition de « hydrocarbures »

(2) Si elle est imposée ou rétablie par le ministre en vertu du paragraphe 95(1), la contribution déterminée en conformité avec l'article 94 est versée au receveur général pour :

Contributions

(b) in respect of each metric ton of oil in excess of 300 metric tons shipped by ship from any place in Canada in bulk as cargo.

a) chaque tonne métrique, au-delà de trois cents tonnes métriques, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures importée au Canada sur un navire;

b) chaque tonne métrique, au-delà de trois cents tonnes métriques, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures expédiée par navire d'un endroit au Canada.

When payable

(3) Amounts payable under subsection (2) shall be paid, or security for payment of those amounts in an amount and form satisfactory to the Minister shall be given,

(a) in the case of oil imported by ship into Canada in bulk as cargo, before the oil is unloaded from the ship; and

(b) in the case of oil shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship, before the ship leaves the facility where the oil is loaded on board the ship.

(3) La contribution visée au paragraphe (2), ou une sûreté jugée acceptable par le ministre quant à son montant et à sa forme, est remise aux moments suivants :

a) avant le déchargement, dans le cas visé à l'alinéa (2)a);

b) avant l'appareillage du lieu de chargement, dans le cas visé à l'alinéa (2)b).

Moment du paiement

Debts due to Her Majesty

(4) All amounts payable under subsection (2) and any interest payable on those amounts are debts due to Her Majesty in right of Canada and recoverable in any court of competent jurisdiction from

(a) in the case of oil imported by ship into Canada in bulk as cargo, the owner, consignee or shipper of the oil; and

(b) in the case of oil shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship, the owner, consignor or shipper of the oil.

(4) Les sommes à verser en application du paragraphe (2) et les intérêts afférents constituent des créances de Sa Majesté, dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant tout tribunal compétent; le remboursement peut être réclamé :

a) en cas d'importation au Canada, sur un navire, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, au destinataire ou au chargeur des hydrocarbures;

b) en cas d'expédition d'un endroit au Canada, sur un navire, d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, au propriétaire, à l'expéditeur ou au chargeur des hydrocarbures.

Créances de Sa Majesté

Amount of levy in first year

94. (1) The levy referred to in subsection 93(2) is 30 cents in the year ending on March 31, 1990.

94. (1) La contribution visée au paragraphe 93(2) est de trente cents pendant l'année se terminant le 31 mars 1990.

Montant de la contribution pendant la première année

Annual adjustment of levy

(2) The levy of 30 cents referred to in subsection (1) shall be adjusted annually so that the levy in any following year is an amount equal to the product obtained by multiplying

(a) the levy that would have been payable in that following year if no adjustment had been made under this section with respect to that following year

(2) Le montant de la contribution mentionnée au paragraphe (1) est rajusté chaque année de telle sorte qu'il devienne égal pour toute année subséquente au produit des éléments suivants :

a) la contribution qui aurait dû être versée à l'égard de cette année subséquente si aucun rajustement n'avait été fait à son égard aux termes du présent article;

Rajustement annuel de la contribution

by

(b) the ratio that the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period ending on December 31 next before that following year bears to the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for the 12-month period next before that 12-month period.

Consumer
Price Index

(3) For the purpose of this section,

(a) a reference to the “Consumer Price Index, excluding the food and energy components,” for any 12-month period means the average of the Consumer Price Index for Canada, excluding the food and energy components, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, for each month in that 12-month period;

(b) the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations prescribing the manner in which the average of the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period is to be determined and the manner of expressing any such average that is determined to be a fraction of a whole number;

(c) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is adjusted to reflect a new time basis, a corresponding adjustment shall be made in the Consumer Price Index, excluding the food and energy components, for any 12-month period that is used for the purpose of calculating the levy under this section; and

(d) if at any time the Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*, is modified to reflect a new content basis, that modification does not affect the operation of this section.

b) le rapport entre l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour la période de douze mois qui se termine le 31 décembre qui précède l'année pour laquelle le rajustement est calculé et cet indice en ce qui concerne la période de douze mois précédente.

(3) Pour l'application du présent article, les règles suivantes s'appliquent :

Indice des
prix à la
consommation

a) toute mention de « l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, » s'entend, pour une période de douze mois, de la moyenne des indices des prix à la consommation pour le Canada, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour chaque mois de cette période, publiés par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

b) le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre, prendre des règlements sur le mode de détermination de la moyenne des indices des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, pour une période donnée de douze mois et sur la façon d'exprimer cette moyenne quand il s'agit d'une fraction d'un nombre entier;

c) dans les cas où l'indice des prix à la consommation pour le Canada, tel qu'il est publié par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*, est ajusté pour refléter une nouvelle base de temps, un ajustement correspondant est fait à l'indice des prix à la consommation, à l'exclusion des facteurs énergétique et alimentaire, à l'égard de toute période de douze mois servant au calcul des contributions en application du présent article;

d) un ajustement de l'indice des prix à la consommation pour le Canada pour refléter une nouvelle base quant au contenu n'a aucun effet sur l'application du présent article.

Adjusted levy to be published annually	(4) The Minister shall cause the levy referred to in section 93, adjusted in accordance with this section, to be published in the <i>Canada Gazette</i> each year as soon as it is available, and the levy so published is admissible in any proceeding under this Part as conclusive proof of the levy for the year in question.	(4) Chaque année, dès que le montant de la contribution visée à l'article 93 est rajusté conformément au présent article, le ministre le fait publier dans la <i>Gazette du Canada</i> et il devient alors admissible en preuve dans toute procédure engagée en vertu de la présente partie; le montant ainsi publié fait foi de la contribution pour l'année en question.	Publication du montant rajusté
Discontinuation or re-imposition of levy	95. (1) The Minister, after consultation with the Minister of Fisheries and Oceans and the Minister of the Environment, may from time to time, by order, impose, discontinue or re-impose the levy referred to in section 93.	95. (1) Le ministre peut au besoin par arrêté, après consultation du ministre des Pêches et des Océans et du ministre de l'Environnement, soit imposer la contribution visée à l'article 93, soit en suspendre l'exigibilité, soit la rétablir.	Suspension et nouvelle imposition
Annual adjustment of levy unaffected	(2) The non-imposition, discontinuation or re-imposition of the levy under subsection (1) does not affect the operation of section 94.	(2) La non-imposition, la suspension ou le rétablissement fait en vertu du paragraphe (1) n'a aucun effet sur l'application de l'article 94.	Aucune conséquence sur le rajustement annuel
Regulations	96. The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations (a) prescribing the manner in which the levy payable under section 93 is to be paid; (b) providing for the filing with the Minister of information returns by the persons referred to in subsection 93(4) from whom the levy may be recovered; and (c) providing for the filing with the Minister of information returns necessary to enable the Administrator to discharge the Administrator's obligations under section 76.	96. Le gouverneur en conseil peut prévoir par règlement, sur la recommandation du ministre : a) la façon de verser la contribution visée à l'article 93; b) le dépôt, auprès du ministre, de renseignements par toute personne visée au paragraphe 93(4) et de qui la contribution peut être exigée; c) le dépôt, auprès du ministre, de renseignements permettant à l'administrateur de s'acquitter de ses obligations prévues à l'article 76.	Règlements
Records and books	97. (1) Every person referred to in subsection 93(4) from whom the levy payable under section 93 may be recovered shall keep records and books of account at their place of business in Canada, or at any other place in Canada that may be designated by the Minister, that set out (a) the amounts that are payable by that person under that section; (b) the type and quantity of the oil in respect of which the amounts referred to in paragraph (a) are payable; (c) the time when and place where the amounts referred to in paragraph (a) were paid or security for their payment was given in accordance with subsection 93(3); and	97. (1) Les personnes visées au paragraphe 93(4) et de qui une contribution peut être exigée en vertu de l'article 93 tiennent, à leur établissement au Canada ou à un autre endroit, au Canada, désigné par le ministre, un registre et des livres de comptes qui contiennent les renseignements suivants : a) les sommes qu'elles doivent verser aux termes de cet article; b) les types et quantités d'hydrocarbures auxquels se rapportent ces sommes; c) les date et lieu où ces sommes ont été payées ou une sûreté remise à leur égard en conformité avec le paragraphe 93(3); d) les autres renseignements que le ministre peut exiger pour déterminer ces sommes et le moment où elles doivent être payées.	Registre et livres

(d) any other information that the Minister may require to determine the amounts referred to in paragraph (a) and the time when they become payable.

Disposal of records

(2) Every person who is required by this section to keep records and books of account shall, unless otherwise authorized by the Minister, retain every such record and book of account and every account or voucher necessary to verify the information contained in the record or book of account until the expiry of six years from the end of the year to which the record or book of account relates.

(2) Les personnes tenues, aux termes du présent article, de garder un registre et des livres de comptes doivent, sauf autorisation contraire du ministre, conserver ceux-ci, de même que les comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui s'y trouvent, jusqu'à l'expiration d'une période de six ans suivant la fin de l'année à laquelle se rapportent le registre et les livres de comptes.

Destruction

Examination of records

(3) Every person who is required by this section to keep records and books of account shall, at all reasonable times, make the records and books of account, and every account or voucher necessary to verify the information contained in them, available to any person designated in writing by the Minister and give that person every facility necessary to examine the records, books of account, accounts and vouchers.

(3) Elles doivent, aux heures convenables, permettre aux personnes désignées par écrit par le ministre d'examiner les registres et livres de comptes, ainsi que les comptes et pièces justificatives nécessaires à la vérification des renseignements qui s'y trouvent; elles doivent aussi leur fournir les moyens nécessaires à cet examen.

Accès

Inspection of premises

98. (1) Any person designated in writing by the Minister for the purpose may, at any reasonable time, enter any premises where the person believes on reasonable grounds that there are any records, books of account, accounts, vouchers or other documents relating to amounts payable under section 93 and

98. (1) La personne désignée par écrit à cette fin par le ministre peut, aux heures convenables, pénétrer en tous lieux où elle a des motifs raisonnables de croire que se trouvent des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents ayant rapport à la contribution visée à l'article 93 et peut :

Examen

(a) examine anything on the premises and copy or take away for further examination or copying any record, book of account, account, voucher or other document that they believe, on reasonable grounds, contains any information relevant to the enforcement of this Part; and

a) examiner tout ce qui s'y trouve et copier, ou emporter pour les copier ou les examiner ultérieurement, les registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents dont elle a des motifs raisonnables de croire qu'ils contiennent des renseignements utiles à l'application de la présente partie;

(b) require the owner, occupier or person in charge of the premises to give the person all reasonable assistance in connection with the examination under paragraph (a) and to answer all proper questions relating to the examination and, for that purpose, require the owner, occupier or person in charge of the premises to attend at those premises with the person.

b) obliger le propriétaire, l'occupant ou le responsable du lieu visité à lui prêter toute l'assistance possible dans le cadre de l'examen prévu à l'alinéa a), à répondre à toutes les questions pertinentes relatives à l'examen et, à cette fin, à l'accompagner dans le lieu.

Warrant to enter living quarters

(2) Living quarters may not be entered under subsection (1) unless they are entered with the consent of the occupant or under the authority of a warrant issued under subsection (3).

(2) La personne désignée ne peut toutefois procéder à la visite d'un local d'habitation sans l'autorisation de l'occupant que si elle est munie du mandat visé au paragraphe (3).

Mandat : local d'habitation

Authority to issue warrant

(3) On *ex parte* application, a justice, within the meaning of section 2 of the *Criminal Code*, may issue a warrant authorizing a person designated under subsection (1) to enter living quarters, subject to any conditions that may be specified in the warrant, if the justice is satisfied by information on oath that entry to the living quarters

(3) Sur demande *ex parte*, tout juge de paix, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, peut décerner un mandat autorisant la personne désignée, sous réserve des conditions éventuellement fixées, à procéder à la visite d'un local d'habitation s'il est convaincu, sur la foi d'une dénonciation sous serment, que sont réunis les éléments suivants :

Mandat : autorisation

(a) is necessary for the purpose of subsection (1); and

a) la visite est nécessaire pour l'application du paragraphe (1);

(b) has been refused or there are reasonable grounds to believe that it will be refused.

b) un refus a été opposé à la visite ou il y a des motifs raisonnables de croire que tel sera le cas.

Certificate of designation

(4) Persons designated by the Minister under subsection (1) shall be furnished with a certificate of their designation and, on entering any premises referred to in that subsection, shall produce the certificate on request to the owner, occupier or person in charge of the premises.

(4) Le ministre remet à la personne qu'il désigne un certificat attestant sa qualité, que celle-ci présente, sur demande, au propriétaire, à l'occupant ou au responsable des lieux qu'elle se prépare à visiter.

Certificat

Report to Minister

(5) On the conclusion of an examination under this section, the person conducting the examination shall transmit a full report of their findings to the Minister.

(5) Une fois l'examen terminé, la personne désignée rédige un rapport complet qu'elle transmet au ministre.

Rapport au ministre

Return of original or copy of documents

(6) The original or a copy of any record, book of account, account, voucher or other document taken away under paragraph (1)(a) shall be returned to the person from whose custody it was taken within 21 days after it was taken or within any longer period that is directed by a judge of a superior court for cause or agreed to by a person who is entitled to its return.

(6) L'original ou une copie des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents emportés en application de l'alinéa (1)a) est remis à la personne qui en avait la garde lors de la saisie, dans les vingt et un jours suivant cette saisie ou dans le délai plus long que fixe un juge d'une cour supérieure s'il a des motifs de le faire ou qu'accepte la personne ayant le droit de le récupérer.

Remise des documents

Notice of application for extension of time

(7) An application to a judge mentioned in subsection (6) for a direction under that subsection may only be made on notice to the person from whose custody the record, book of account, account, voucher or other document was taken.

(7) La personne qui avait la garde des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents qui ont été emportés doit être avisée de toute demande de prorogation du délai visée au paragraphe (6).

Avis d'une demande de prorogation

Copies of documents

(8) A document purporting to be certified by the Minister to be a copy of a record, book of account, account, voucher or other document made under paragraph (1)(a) is admissible in evidence in any prosecution for an offence under this Part and is, in the absence of evidence to the contrary, proof of its contents.

(8) Les copies des registres, livres, comptes, pièces justificatives ou autres documents, faites en vertu de l'alinéa (1)a) et paraissant certifiées conformes par le ministre, sont admissibles en preuve lors d'une poursuite pour infraction à la présente loi et, sauf preuve contraire, font foi de leur contenu.

Copies

Obstruction, false statements

(9) No person shall obstruct or hinder anyone engaged in carrying out their duties and functions under this section, or knowingly make a false or misleading statement, either orally or in writing, to any person so engaged.

(9) Il est interdit d'entraver l'action de quiconque dans l'exercice des fonctions que lui confère le présent article, ou de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse.

Entrave, fausses déclarations

Interest on unpaid amounts

99. If any portion of a levy is not paid as provided in subsection 93(3), interest may be charged on the amount from time to time outstanding, at a rate fixed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister of Finance, calculated from the time when the oil is unloaded from the ship or when the ship on which the oil was loaded leaves the facility at which it was loaded, as the case may be.

99. Un intérêt au taux fixé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances est payable sur le solde de la contribution non versé conformément au paragraphe 93(3), à compter du moment où les hydrocarbures sont déchargés ou de celui où le navire quitte les installations de chargement, selon le cas.

Intérêt sur les sommes non versées

Annual Report

Annual report of Administrator

100. (1) The Administrator shall, as soon as feasible after the end of each fiscal year, submit a report to the Minister, in any form that the Minister may direct, of the Administrator's operations under this Part for that fiscal year.

100. (1) Au début de chaque exercice, l'administrateur remet au ministre, dans les meilleurs délais, un rapport, en la forme prescrite par celui-ci, de ses activités pour l'exercice précédent.

Rapport annuel de l'administrateur

Tabling

(2) The Minister shall have the report laid before each House of Parliament on any of the first ten days on which that House is sitting after the day on which the Minister receives it.

(2) Le ministre fait déposer un exemplaire du rapport devant chaque chambre du Parlement au plus tard le dixième jour de séance de cette chambre suivant sa réception.

Dépôt du rapport

Interest on Claims

Claimants entitled to interest

101. (1) Interest accrues on a claim under this Part against an owner of a ship, the owner's guarantor, the Ship-source Oil Pollution Fund or the International Fund at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for amounts payable by the Minister of National Revenue as refunds of overpayments of tax under that Act in effect from time to time.

Intérêts sur les demandes en recouvrement de créances

101. (1) Aux demandes en recouvrement de créance présentées en vertu de la présente partie contre le propriétaire d'un navire, le garant d'un propriétaire de navire, la Caisse d'indemnisation ou le Fonds international, s'ajoutent des intérêts calculés au taux en vigueur fixé en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* sur les montants à verser par le ministre du Revenu national à titre de remboursement de paiements en trop d'impôt en application de cette loi.

Droit aux intérêts

Time from which interest accrues

(2) Interest referred to in subsection (1) accrues

(a) if the claim is based on paragraph 51(1)(a), from the day on which the oil pollution damage occurred;

(b) if the claim is based on paragraph 51(1)(b) or (c),

(i) in the case of costs and expenses, from the day on which they were incurred, or

(ii) in the case of loss or damage referred to in that paragraph, from the day on which the loss or damage occurred; or

(c) if the claim is for loss of income under section 88, from the time when the loss of income occurred.

Regulations

Regulations

102. The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations

(a) prescribing anything that by this Part is to be prescribed by the regulations; and

(b) generally for carrying out the purposes and provisions of this Part.

Offences and Punishment

Evidence of financial responsibility

103. (1) Any person who fails to produce a certificate or give details of it as and when required under subsection 60(4) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100,000.

Detention of ship

(2) A pollution prevention officer, designated pursuant to section 661 of the *Canada Shipping Act*, who has reasonable grounds for believing that an offence under subsection (1) has been committed in respect of a ship may make a detention order in respect of that ship, and section 672 of that Act applies to such a detention order with any modifications that the circumstances require.

Evading payment of levy

104. (1) Any person who wilfully evades or attempts to evade payment of an amount payable under section 93 is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(2) Les intérêts visés au paragraphe (1) sont calculés :

a) dans le cas d'une demande fondée sur l'alinéa 51(1)a), à compter de la date où surviennent les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

b) dans le cas d'une demande fondée sur les alinéas 51(1)b) ou c), à compter :

(i) soit de la date où sont engagés les frais,

(ii) soit de la date où surviennent les dommages ou la perte;

c) dans le cas d'une demande fondée sur l'article 88, à compter de la date où survient la perte de revenu.

Règlements

Délais

102. Le gouverneur en conseil peut par règlement, sur la recommandation du ministre :

a) prendre toute mesure d'ordre réglementaire prévue par la présente partie;

b) d'une façon générale, prendre toute autre mesure d'application de la présente partie.

Infractions et peines

Règlements

103. (1) Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ quiconque ne montre pas le certificat demandé ou ne répond pas aux questions posées aux termes du paragraphe 60(4).

Preuve de responsabilité financière

(2) Tout fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, désigné en vertu de l'article 661 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction visée au paragraphe (1) a été commise à l'égard d'un navire peut ordonner la détention du navire; l'article 672 de cette loi s'applique à l'ordonnance de détention, avec les adaptations nécessaires.

Détention d'un navire

104. (1) Quiconque volontairement se soustrait ou tente de se soustraire au paiement d'une somme à verser en application de l'article 93 commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

Fait de se soustraire au paiement

Failure to file information return

(2) Any person who fails to file an information return as and when required by regulations made under paragraph 96(b) or (c), containing substantially the information required to be included in the return, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100 for each day of default.

(2) Quiconque omet de déposer, de la manière et au moment prévus par un règlement pris en application des alinéas 96b) ou c), une déclaration contenant, en substance, les renseignements exigés à cet égard commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende de 100 \$ pour chaque jour que dure cette omission.

Omission de fournir des renseignements

Failure to keep books and accounts

(3) Any person who contravenes section 97 is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(3) Quiconque contrevient à l'article 97 commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

Omission de tenir des registres et des livres de comptes

Falsifying or destroying books

(4) Any person who knowingly destroys, mutilates or falsifies, or who knowingly makes any false entry or statement in, any record, book of account or other document required to be kept under section 97 is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(4) Commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$ quiconque inscrit sciemment un faux renseignement ou une fausse entrée dans un registre, livre de comptes ou autre document visé à l'article 97 qu'il est requis de conserver, ou le détruit, le détériore ou le falsifie sciemment.

Falsification ou destruction des registres

Obstruction or false statements

(5) Any person who contravenes subsection 76(4) or 98(9) is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(5) Quiconque contrevient aux paragraphes 76(4) ou 98(9) commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

Entrave ou fausse déclaration

Jurisdiction in relation to offences

105. When a person is charged with having committed an offence under this Part, any court in Canada that would have had cognizance of the offence if it had been committed by a person within the limits of its ordinary jurisdiction has jurisdiction to try the offence as if it had been committed there.

105. La personne accusée d'une infraction à la présente partie peut être jugée par tout tribunal au Canada qui aurait compétence si l'infraction avait été perpétrée à l'intérieur de son ressort.

Compétence

PART 7

VALIDATION OF CERTAIN BY-LAWS AND REGULATIONS

By-laws under the Canada Ports Corporation Act

106. Each of the following by-laws is deemed for all purposes to have been validly made and to have had the same force and effect as if it had been made in accordance with the *Canada Ports Corporation Act*, and any harbour dues collected before the coming into force of this section under the authority purported to be granted by the by-law are deemed to have been validly collected:

By-laws deemed to be valid

PARTIE 7

VALIDITÉ DE CERTAINS RÈGLEMENTS

Règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports

106. Les règlements ci-après sont réputés avoir été pris validement et avoir la même valeur que s'ils avaient été pris en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports*; la même présomption de validité vaut pour les prélèvements de droits de ports effectués sur leur fondement avant l'entrée en vigueur du présent article :

Présomption de validité

(a) by-law amending the *Harbour Dues Tariff By-law*, made by Order in Council P.C. 1983-3905 of December 8, 1983, and registered as SOR/83-934;

(b) by-law amending the *Pacific Harbour Dues Tariff By-law*, made by Order in Council P.C. 1983-3906 of December 8, 1983, and registered as SOR/83-935; and

(c) by-law amending the *Pacific Harbour Dues Tariff By-law*, made by Order in Council P.C. 1985-541 of February 14, 1985, and registered as SOR/85-190.

Regulations under the Pilotage Act

107. The *Laurentian Pilotage Tariff Regulations, 1992*, made by Order in Council P.C. 1994-1508 of September 7, 1994, and registered as SOR/94-588, are deemed for all purposes to have been made on July 4, 1994 by the Laurentian Pilotage Authority with the approval of the Governor in Council under section 33 of the *Pilotage Act*, and any pilotage charges collected before the coming into force of this section under the authority purported to be granted by those Regulations are deemed to have been validly collected.

Laurentian Pilotage Tariff Regulations, 1992

a) le règlement modifiant le *Règlement sur le tarif des droits de port*, pris par le décret C.P. 1983-3905 du 8 décembre 1983 portant le numéro d'enregistrement DORS/83-934;

b) le règlement modifiant le *Règlement sur le tarif des droits de port, région du Pacifique*, pris par le décret C.P. 1983-3906 du 8 décembre 1983 portant le numéro d'enregistrement DORS/83-935;

c) le règlement modifiant le *Règlement sur le tarif des droits de port, région du Pacifique*, pris par le décret C.P. 1985-541 du 14 février 1985 portant le numéro d'enregistrement DORS/85-190.

Règlement pris en vertu de la Loi sur le pilotage

107. Le *Règlement de 1992 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides*, pris par le décret C.P. 1994-1508 du 7 septembre 1994 portant le numéro d'enregistrement DORS/94-588, est réputé avoir été pris en vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*, le 4 juillet 1994, par l'Administration de pilotage des Laurentides, avec l'approbation du gouverneur en conseil. Les prélèvements de droits de pilotage effectués sur le fondement de ce règlement avant l'entrée en vigueur du présent article sont réputés l'avoir été valablement.

Règlement de 1992 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides

PART 8

TRANSITIONAL, CONSEQUENTIAL AMENDMENTS, CONDITIONAL AMENDMENT, REPEAL AND COMING INTO FORCE

Transitional

108. Part 4 applies in respect of

(a) carriage by water under contracts of carriage entered into after that Part comes into force; and

(b) carriage by water, otherwise than under contracts of carriage, commencing after that Part comes into force.

Part 4

PARTIE 8

DISPOSITION TRANSITOIRE, MODIFICATIONS CORRÉLATIVES, MODIFICATION CONDITIONNELLE, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

Disposition transitoire

108. La partie 4 de la présente loi s'applique :

a) au transport par eau sous le régime d'un contrat de transport conclu après son entrée en vigueur;

b) faute de contrat de transport, au transport par eau qui débute après la date de son entrée en vigueur.

Partie 4

Consequential Amendments

Modifications corrélatives

R.S., c. A-12	Arctic Waters Pollution Prevention Act	Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques	L.R., ch. A-12
1993, c. 36, s. 22	109. Section 2.1 of the Arctic Waters Pollution Prevention Act is replaced by the following:	109. L'article 2.1 de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques est remplacé par ce qui suit :	1993, ch. 36, art. 22
Inconsistency with Part 6 of <i>Marine Liability Act</i>	2.1 In the event of an inconsistency between the provisions of this Act, or any regulation made under this Act, and the provisions of Part 6 of the <i>Marine Liability Act</i> , the provisions of that Part prevail to the extent of the inconsistency.	2.1 Les dispositions de la partie 6 de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> l'emportent sur les dispositions incompatibles de la présente loi ou de ses règlements d'application.	Incompatibilité avec la partie 6 de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>
1987, c. 3	Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act	Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve	1987, ch. 3
1992, c. 35, s. 73(1)	110. Subsection 160(1) of the Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act is replaced by the following:	110. Le paragraphe 160(1) de la Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve est remplacé par ce qui suit :	1992, ch. 35, par. 73(1)
Definition of "spill"	160. (1) In sections 161 to 165, "spill" means a discharge, emission or escape of petroleum, other than one that is authorized under the regulations or any other federal law or that constitutes a discharge from a ship to which Part XV of the <i>Canada Shipping Act</i> or Part 6 of the <i>Marine Liability Act</i> applies.	160. (1) Pour l'application des articles 161 à 165, « rejets » désigne les déversements, dégagements ou écoulements d'hydrocarbures non autorisés sous le régime des règlements ou de toute autre règle de droit fédérale ou constituant des rejets de polluants imputables à un navire auquel s'applique la partie XV de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> ou la partie 6 de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> .	Définition de « rejets »
1988, c. 28	Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act	Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers	1988, ch. 28
1992, c. 35, s. 110(1)	111. Subsection 165(1) of the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act is replaced by the following:	111. Le paragraphe 165(1) de la Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers est remplacé par ce qui suit :	1992, ch. 35, par. 110(1)
Definition of "spill"	165. (1) In sections 166 to 170, "spill" means a discharge, emission or escape of petroleum, other than one that is authorized under the regulations or any other federal law or that constitutes a discharge from a ship to which Part XV of the <i>Canada Shipping Act</i> or Part 6 of the <i>Marine Liability Act</i> applies.	165. (1) Pour l'application des articles 166 à 170, « rejets » désigne les déversements, dégagements ou écoulements d'hydrocarbures non autorisés sous le régime des règlements ou de toute autre règle de droit fédérale ou constituant des rejets de polluants imputables à un navire auquel s'applique la partie XV de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> ou la partie 6 de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> .	Définition de « rejets »

1999, c. 33

Canadian Environmental
Protection Act, 1999Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)

1999, ch. 33

112. Subsection 42(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* is replaced by the following:

112. Le paragraphe 42(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* est remplacé par ce qui suit :

Damages
caused by a
ship

(3) No claim for damage caused by a ship may be made under this Act to the extent that a claim for that damage may be made under the *Marine Liability Act* or the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

(3) Sont irrecevables les demandes formées sous le régime de la présente loi par suite des dommages causés par un navire dans la mesure où elles sont déjà prévues par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ou la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Dommages
causés par un
navireR.S., c. C-50;
1990, c. 8, s. 21

Crown Liability and Proceedings Act

Loi sur la responsabilité civile de l'État et le
contentieux administratifL.R., ch. C-50;
1990, ch. 8,
art. 211998, c. 16,
s. 32

113. Section 6 of the *Crown Liability and Proceedings Act* is repealed.

113. L'article 6 de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif* est abrogé.

1998, ch. 16,
art. 32

114. Subsection 7(2) of the Act is repealed.

114. Le paragraphe 7(2) de la même loi est abrogé.

R.S., c. F-7

Federal Court Act

Loi sur la Cour fédérale

L.R., ch. F-7

1990, c. 8,
s. 1(3)

115. The definition "ship" in subsection 2(1) of the *Federal Court Act* is replaced by the following:

115. La définition de « navire », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, est remplacée par ce qui suit :

1990, ch. 8,
par. 1(3)"ship"
« navire »

"ship" means any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, without regard to method or lack of propulsion, and includes

« navire » Bâtiment ou embarcation conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion. Y sont assimilés les navires en construction à partir du moment où ils peuvent flotter, les navires échoués ou coulés ainsi que les épaves et toute partie d'un navire qui s'est brisé.

« navire »
"ship"

(a) a ship in the process of construction from the time that it is capable of floating, and

(b) a ship that has been stranded, wrecked or sunk and any part of a ship that has broken up;

R.S., c. M-6

Merchant Seamen Compensation Act

Loi sur l'indemnisation des marins
marchands

L.R., ch. M-6

116. Subsection 42(3) of the *Merchant Seamen Compensation Act* is replaced by the following:

116. Le paragraphe 42(3) de la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands* est remplacé par ce qui suit :

Compensation
paid in full

(3) Any sum payable by way of compensation by the owner of a ship under this Act shall be paid in full notwithstanding anything in Part 3 of the *Marine Liability Act*.

(3) Toute somme payable, sous forme d'indemnité, par le propriétaire d'un navire, en vertu de la présente loi, est payée intégralement, malgré la partie 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Indemnité
payée
intégralement

R.S., O-7;
1992, c. 35,
s. 2

Canada Oil and Gas Operations Act

Loi sur les opérations pétrolières au Canada

L.R., ch. O-7;
1992, ch. 35,
art. 2

1992, c. 35,
s. 22(1)

117. Subsection 24(1) of the *Canada Oil and Gas Operations Act* is replaced by the following:

117. Le paragraphe 24(1) de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada* est remplacé par ce qui suit :

1992, ch. 35,
par. 22(1)

Definition of
“spill”

24. (1) In sections 25 to 28, “spill” means a discharge, emission or escape of oil or gas, other than one that is authorized pursuant to the regulations or any other federal law or that constitutes a discharge from a ship to which Part XV of the *Canada Shipping Act* or Part 6 of the *Marine Liability Act* applies.

24. (1) Pour l’application des articles 25 à 28, « rejets » désigne les déversements, dégagements ou écoulements de pétrole ou de gaz non autorisés sous le régime des règlements ou de toute autre règle de droit fédérale ou constituant des rejets imputables à un navire auquel s’applique la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Définition de
« rejets »

R.S., c. S-9

Canada Shipping Act

Loi sur la marine marchande du Canada

L.R., ch. S-9

1998, c. 6, s. 1

118. Sections 565 to 567 of the *Canada Shipping Act* are repealed.

118. Les articles 565 à 567 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* sont abrogés.

1998, ch. 6,
art. 1

119. Sections 571 and 572 of the Act are repealed.

119. Les articles 571 et 572 de la même loi sont abrogés.

120. Section 573 of the Act is replaced by the following:

120. L’article 573 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

Construction
of terms

573. Sections 568 to 570 apply in respect of a vessel to any persons other than the owners responsible for the fault of the vessel as though the expression “owners” included those persons, and in any case where, by virtue of any charter or demise, or for any other reason, the owners are not responsible for the navigation and management of the vessel, those sections shall be read as though for references to the owners there were substituted references to the charterers or other persons for the time being so responsible.

573. Les articles 568 à 570 s’appliquent à toutes personnes autres que les propriétaires responsables de la faute du bâtiment tout comme si ces personnes étaient assimilées aux propriétaires, et dans tout cas où, en vertu d’une charte-partie ou d’une charte coque-nue, ou pour toute autre raison, les propriétaires ne sont pas responsables de la navigation et de la gestion du bâtiment, ces articles doivent s’appliquer comme si, aux mentions des propriétaires, étaient substituées des mentions des affréteurs ou autres personnes ainsi responsables.

Interprétation

1998, c. 6, s. 2

121. The heading before section 574 and sections 574 to 577 of the Act are repealed.

121. L’intertitre précédant l’article 574 et les articles 574 à 577 de la même loi sont abrogés.

1998, ch. 6,
art. 2

122. Section 578 of the Act, as enacted by section 2 of *An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability)*, chapter 6 of the Statutes of Canada, 1998, is deemed to have been repealed on March 17, 1999.

122. L’article 578 de la même loi, édicté par l’article 2 de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime)*, chapitre 6 des Lois du Canada (1998), est réputé avoir été abrogé le 17 mars 1999.

1998, c. 6, s. 2

123. Sections 579 to 583 of the Act are repealed.

123. Les articles 579 à 583 de la même loi sont abrogés.

1998, ch. 6,
art. 2

124. Section 586 of the Act is replaced by the following:

Responsibility for goods

586. Subject to Part 5 of the *Marine Liability Act*, carriers by water are responsible not only for goods received on board their vessels but also for goods delivered to them for conveyance by their vessels, and are bound to use due care and diligence in the safe-keeping and punctual conveyance of those goods.

1998, c. 16, s. 17

125. Part XIV of the Act is repealed.

R.S., c. 6 (3rd Suppl.), s. 84; 1993, c. 36, s. 15; 1996, c. 31, s. 104(1); 1998, c. 6, ss. 7, 8

126. The heading before section 677 and sections 677 and 677.1 of the Act are repealed.

R.S., c. 6 (3rd Suppl.), s. 84; 1993, c. 36, ss. 18, 19; 1994, c. 24, par. 34(1)(e)(F); 1996, c. 21, s. 75(1), c. 31, s. 106; 1998, c. 6, ss. 10 to 22, 23(F)

127. Sections 679 to 723 of the Act are repealed.

R.S., c. 6 (3rd Suppl.), s. 84; 1998, c. 6, s. 25

128. Sections 724 to 727 of the Act are repealed.

124. L'article 586 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

Responsabilité à l'égard des marchandises

586. Sous réserve de la partie 5 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, les transporteurs par eau sont responsables des marchandises reçues à bord de leurs bâtiments et de celles qui leur sont livrées pour être transportées par l'un de ces bâtiments, et ils sont tenus d'exercer le soin et la diligence voulus pour que les marchandises soient gardées en lieu sûr et ponctuellement transportées.

1998, ch. 16, art. 17

125. La partie XIV de la même loi est abrogée.

126. L'intertitre précédant l'article 677 et les articles 677 et 677.1 de la même loi sont abrogés.

L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 84; 1993, ch. 36, art. 15; 1996, ch.31, par. 104(1); 1998, ch. 6, art. 7, 8

127. Les articles 679 à 723 de la même loi sont abrogés.

L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 84; 1993, ch. 36, art. 18, 19; 1994, ch. 24, al. 34(1)(e)(F); 1996, ch. 21, par. 75(1), ch. 31, art. 106; 1998, ch. 6, art. 10 à 22, 23(F)

128. Les articles 724 à 727 de la même loi sont abrogés.

L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 84; 1998, ch. 6, art. 25

Conditional Amendment

1991, c. 24

129. (1) If section 14 of Schedule III to *An Act to amend the Financial Administration Act and other Acts in consequence thereof* (in this section referred to as the "other Act"), chapter 24 of the Statutes of Canada, 1991, does not come into force before the day on which section 99 of this Act comes into force, then, on that day, that section 14 and the heading before it are replaced by the following:

Modification conditionnelle

1991, ch. 24

129. (1) Si l'article 14 de l'annexe III de la *Loi modifiant la Loi sur la gestion des finances publiques et d'autres lois en conséquence* (appelée « autre loi » au présent article), chapitre 24 des Lois du Canada (1991), n'entre pas en vigueur avant la date d'entrée en vigueur de l'article 99 de la présente loi, l'article 14 et l'intertitre le précédant sont remplacés à cette date par ce qui suit :

*Marine Liability Act***14. Section 99 is replaced by the following:**

Interest on unpaid amounts

99. If any portion of a levy is not paid as provided in subsection 93(3), interest may be charged on the amount from time to time outstanding, in accordance with any regulations made pursuant to subsection 155.1(6) of the *Financial Administration Act*.

1991, c. 24

(2) If section 14 of Schedule III to the other Act comes into force before the day on which section 99 of this Act comes into force, then, on that day, that section 99 is replaced by the following:

Interest on unpaid amounts

99. If any portion of a levy is not paid as provided in subsection 93(3), interest may be charged on the amount from time to time outstanding, in accordance with any regulations made pursuant to subsection 155.1(6) of the *Financial Administration Act*.

Repeal

Repeal

130. The *Carriage of Goods by Water Act*, chapter 21 of the Statutes of Canada, 1993, is repealed.

Coming into Force

Coming into force

131. (1) The provisions of this Act, other than sections 45 and 129, come into force 90 days after the day on which this Act receives royal assent or on any later day or days previously fixed by order of the Governor in Council.

Section 45

(2) The subsections of section 45 come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council.

*Loi sur la responsabilité en matière maritime***14. L'article 99 est remplacé par ce qui suit :**

99. L'intérêt prévu par les règlements pris au titre du paragraphe 155.1(6) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* est payable sur le solde de la contribution non versé conformément au paragraphe 93(3).

Intérêt sur les sommes non versées

1991, ch. 24

(2) Si l'article 14 de l'annexe III de l'autre loi entre en vigueur avant la date d'entrée en vigueur de l'article 99 de la présente loi, l'article 99 est remplacé à cette date par ce qui suit :

99. L'intérêt prévu par les règlements pris au titre du paragraphe 155.1(6) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* est payable sur le solde de la contribution non versé conformément au paragraphe 93(3).

Intérêt sur les sommes non versées

Abrogation

Abrogation

130. La *Loi sur le transport des marchandises par eau*, chapitre 21 des Lois du Canada (1993), est abrogée.

Entrée en vigueur

Entrée en vigueur

131. (1) Les dispositions de la présente loi, à l'exception des articles 45 et 129, entrent en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de sanction de la présente loi ou à la date ou aux dates ultérieures fixées antérieurement par décret.

(2) Les paragraphes de l'article 45 entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

Article 45

SCHEDULE 1
(Section 24)

PART 1

Text of Articles 1 to 15 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

CHAPTER I. THE RIGHT OF LIMITATION

ARTICLE 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term “shipowner” shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

ANNEXE 1
(article 24)

PARTIE 1

Texte des articles 1 à 15 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

CHAPITRE PREMIER — LE DROIT À LIMITATION

ARTICLE 1

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression « propriétaire de navire », désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par « assistant », on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1, alinéas d), e) et f).

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.

5. Dans la présente Convention, l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'empêche pas la reconnaissance de cette responsabilité.

ARTICLE 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

ARTICLE 3

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

ARTICLE 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserves des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité :

a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

f) créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e) et f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

ARTICLE 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;

b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

ARTICLE 4

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

ARTICLE 5

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II. LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 6

The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

- (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 - (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

d) aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;

e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

ARTICLE 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 5

Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

CHAPITRE II — LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ

ARTICLE 6

Limites générales

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles :
 - i) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 800 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 600 unités de compte; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 400 unités de compte;

b) s'agissant de toutes les autres créances :

i) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 400 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 300 unités de compte; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 200 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un État Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1 500 tonneaux.

5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

ARTICLE 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

- (a) under a contract of passenger carriage, or
- (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

ARTICLE 8

Unit of Account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

- (a) in respect of article 6, paragraph 1(a) at an amount of:
 - (i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 - for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units;

ARTICLE 7

Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de comptes multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

2. Aux fins du présent article, l'expression « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire » signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne :

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

ARTICLE 8

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet État. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.

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

- a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6 :
 - i) à 30 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and

(b) in respect of article 6, paragraph 1(b), at an amount of:

(i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and

(c) in respect of article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

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

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 12 000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 9 000 unités monétaires; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 6 000 unités monétaires; et

b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6 :

i) à 15 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 6 000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 4 500 unités monétaires; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 3 000 unités monétaires; et

c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 2 625 000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a) et b) du présent paragraphe.

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

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les États Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

ARTICLE 9

Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to or in respect of which the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

ARTICLE 10

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

ARTICLE 9

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement :

a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;

c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

ARTICLE 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un État Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent à l'avenant.

3. Les règles de procédures concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'État Partie dans lequel l'action est intentée.

CHAPTER III. THE LIMITATION FUND

ARTICLE 11

Constitution of the fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

ARTICLE 12

Distribution of the fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

CHAPITRE III — LE FONDS DE LIMITATION

ARTICLE 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout État Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignand la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'État Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou par toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 respectivement.

ARTICLE 12

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'État dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

ARTICLE 13

Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

- (a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or
- (b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or
- (c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or
- (d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

ARTICLE 14

Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

CHAPTER IV. SCOPE OF APPLICATION

ARTICLE 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

ARTICLE 13

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans le ressort d'un État Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet État. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :

- a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;
- b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;
- c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou
- d) dans l'État où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

ARTICLE 14

Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'État Partie dans lequel le fonds est constitué.

CHAPITRE IV — CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article premier cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un État Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit État. Néanmoins, tout État Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article premier qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet État, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des États Parties ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des États Parties.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

3bis. Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of Article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of Article 7. A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

PART 2

Text of Article 18 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, and of Articles 8 and 9 of that Protocol

2. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont :

a) en vertu de la législation dudit État, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonnes.

Un État Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres États Parties ne sont en aucune manière en cause.

3bis. Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 7, un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1 de l'article 7. Un État Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au Secrétaire général les limites de la responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

4. Les tribunaux d'un État Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations :

a) lorsque cet État a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou

b) lorsque cet État est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa a) ci-dessus, cet État en informe le depositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas :

a) aux aéroglisseurs;

b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

PARTIE 2

Texte de l'article 18 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et des articles 8 et 9 de ce protocole

ARTICLE 18

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:

(a) to exclude the application of article 2, paragraphs 1(d) and (e);

(b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 or of any amendment or Protocol thereto.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

ARTICLE 8

Amendment of limits

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits specified in article 6, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

ARTICLE 18

Réserve

1. Tout État peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit :

a) d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2,

b) d'exclure les créances pour dommages au sens de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de tout amendement ou Protocole y relatif.

Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.

2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout État qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

ARTICLE 8

Modification des limites

1. À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 1 de l'article 7 et au paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (le Comité juridique) pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les États contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole soient présents au moment du vote.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 12 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 9

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages qui en résultent, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole majorée de 6 % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

ARTICLE 9

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. A State which is Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. The Convention as amended by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

4. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

2. Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres États Parties au Protocole mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des États Parties uniquement à la Convention.

3. La Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur, pour chaque État, du présent Protocole.

4. Aucune des dispositions du présent Protocole ne porte atteinte aux obligations qu'a un État Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un État qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

SCHEDULE 2
(Section 35)

PART 1

Text of Articles 1 to 22 of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as amended by the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

ARTICLE 1

Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. (a) “carrier” means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;

(b) “performing carrier” means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;

2. “contract of carriage” means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;

3. “ship” means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;

4. “passenger” means any person carried in a ship,

(a) under a contract of carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5. “luggage” means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

(a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

(b) live animals;

6. “cabin luggage” means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

ANNEXE 2
(article 35)

PARTIE 1

Texte des articles 1 à 22 de la Convention d’Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole de 1990 modifiant la Convention d’Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

ARTICLE 1

Définitions

1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;

b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l’affréteur ou l’exploitant d’un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d’un passager ou, le cas échéant, d’un passager et de ses bagages;

3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l’exclusion de tout véhicule sur coussin d’air;

4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire,

a) en vertu d’un contrat de transport, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l’objet d’un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d’un contrat de transport, à l’exception :

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d’un contrat d’affrètement, d’un connaissement ou d’un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu’il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l’application du paragraphe 8 du présent article et de l’article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. “loss of or damage to luggage” includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. “carriage” covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. “international carriage” means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. “Organization” means the International Maritime Organization.

ARTICLE 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

(a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

(b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

(c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n’ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l’arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l’être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. « transport » concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabines, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d’embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n’ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. « transport international » signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l’itinéraire prévu, il y a un port d’escale intermédiaire dans un autre État;

10. « Organisation » désigne l’Organisation maritime internationale.

ARTICLE 2

Champ d’application

1. La présente Convention s’applique à tout transport international lorsque :

a) le navire bat le pavillon d’un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État; ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention; ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3

Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

ARTICLE 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants or agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

ARTICLE 3

Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

ARTICLE 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

ARTICLE 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

ARTICLE 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

ARTICLE 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 175,000 units of account per carriage. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

ARTICLE 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 1,800 units of account per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 10,000 units of account per vehicle, per carriage.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

ARTICLE 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

ARTICLE 6

Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

ARTICLE 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 175 000 unités de compte par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout État partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

ARTICLE 8

Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 1 800 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 10 000 unités de compte par véhicule et par transport.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article shall in no case exceed 2,700 units of account per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 300 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 135 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 9

Unit of account and conversion

1. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 7, paragraph 1, and article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in article 7, paragraph 1, and article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 2 700 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 300 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 135 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

ARTICLE 9

Unité de compte et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial, tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie 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 Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

ARTICLE 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

ARTICLE 11

Defences and limits for carriers' servants

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

ARTICLE 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

ARTICLE 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

ARTICLE 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 12

Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

ARTICLE 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

ARTICLE 14

Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

ARTICLE 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

ARTICLE 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

ARTICLE 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

ARTICLE 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

(i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement,

(ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

ARTICLE 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or of the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

ARTICLE 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

(a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

ARTICLE 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

ARTICLE 17

Jurisdiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État partie à la présente Convention :

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) un tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 19

Other conventions on limitation of liability

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

ARTICLE 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

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

ARTICLE 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

ARTICLE 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE 20

Dompage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

ARTICLE 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

ARTICLE 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

PART 2

Text of Articles III and VIII of the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

ARTICLE III

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

ARTICLE VIII

Amendment of limits

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in article 7, paragraph 1, and article 8 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

ARTICLE 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

PARTIE 2

Texte des articles III et VIII du Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

ARTICLE III

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres États Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des États Parties à cette seule Convention.

3. Aucune disposition du présent Protocole ne modifie les obligations d'un État qui est Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un État qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

ARTICLE VIII

Modification des limites

1. À la demande d'au moins la moitié, et en tout cas d'un minimum de six, des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 7, et à l'article 8 de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé « le Comité juridique ») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les États contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article VI at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des États contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les États contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les États contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article VI, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État, si cette dernière date est postérieure.

SCHEDULE 3
(Section 41)

HAGUE-VISBY RULES

ARTICLE I

Definitions

In these Rules the following expressions have the meanings hereby assigned to them respectively, that is to say,

- (a) “carrier” includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;
- (b) “contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by water, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;
- (c) “goods” includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;
- (d) “ship” means any vessel used for the carriage of goods by water;
- (e) “carriage of goods” covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

ARTICLE II

Risks

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by water the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

ARTICLE III

Responsibilities and Liabilities

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to
- (a) make the ship seaworthy;
- (b) properly man, equip and supply the ship;
- (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

ANNEXE 3
(article 41)

RÈGLES DE LA HAYE-VISBY

ARTICLE I

Définitions

Dans les présentes règles, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) « transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l’affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;
- b) « contrat de transport » s’applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par eau, il s’applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d’une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;
- c) « marchandises » comprend : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l’exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;
- d) « navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par eau;
- e) « transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu’à leur déchargement du navire.

ARTICLE II

Risques

Sous réserve des dispositions de l’article VI, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par eau, sera, quant au chargement, à la manutention, à l’arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE III

Responsabilités et obligations

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d’exercer une diligence raisonnable pour :
- a) mettre le navire en état de navigabilité;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things

(a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) the apparent order and condition of the goods:

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraphs 3(a), (b) and (c).

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the subject of joint survey or inspection.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article IV, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage;

b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises. Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément aux alinéas 3a), b) et c).

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnifiera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ce point. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, ou lors de cet enlèvement et de cette remise, ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans un délai de trois jours, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Subject to paragraph *6bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

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

6.bis An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a “shipped” bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the “shipped” bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted the same shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a “shipped” bill of lading.

8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

ARTICLE IV

Rights and Immunities

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned,

Sous réserve des dispositions du paragraphe *6bis*, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu’une action ne soit intentée dans l’année de délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l’événement qui a donné lieu à l’action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l’inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6.bis Les actions récursoires pourront être exercées même après l’expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l’affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l’action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l’assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d’un connaissement « embarqué ». Toutefois, le transporteur, le capitaine ou l’agent aura également la faculté d’annoter au port d’embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l’embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s’il contient les mentions de l’article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans le présent article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent les présentes règles sera nul, non avenu et sans effet.

Une clause cédant le bénéfice de l’assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE IV

Droits et exonérations

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l’état d’innavigabilité, à moins qu’il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de

equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III.

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from

- (a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;
- (b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;
- (c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (d) act of God;
- (e) act of war;
- (f) act of public enemies;
- (g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
- (h) quarantine restrictions;
- (i) act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
- (j) strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (k) riots and civil commotions;
- (l) saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
- (n) insufficiency of packing;
- (o) insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) latent defects not discoverable by due diligence;
- (q) any other cause arising without the actual fault and privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article III, paragraphe 1.

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'in-navigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- d) d'un « acte de Dieu »;
- e) de faits de guerre;
- f) du fait d'ennemis publics;
- g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorité ou peuple ou d'une saisie judiciaire;
- h) d'une restriction de quarantaine;
- i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- j) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- k) d'émeutes ou de troubles civils;
- l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- n) d'une insuffisance d'emballage;
- o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;
- p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

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

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

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

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en eau, ni aucun déroutement raisonnable, ne sera considéré comme une infraction aux présentes règles ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

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

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens du présent paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

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

La somme mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un État qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un État non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État.

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

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

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

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

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

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.

(i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, 10,000 unités monétaires,

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

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause. Les calculs de la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'État, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, que celle exprimée en unités de compte.

Les États communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par le présent paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

ARTICLE IV BIS

Application of Defences and Limits of Liability

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

ARTICLE V

Surrender of Rights and Immunities, and Increase of Responsibilities and Liabilities

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and liabilities under the Rules contained in any of these Articles, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

ARTICLE IV BIS

Application des exonérations et limitations

1. Les exonérations et limitations prévues par les présentes règles sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des présentes règles.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par les présentes règles.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

ARTICLE V

Abandon des droits et exonérations; accroissement des responsabilités et exonérations

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par les présentes règles, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition des présentes règles ne s'applique aux chartes-parties, mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes règles. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE VI

Special Conditions

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by water, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

ARTICLE VII

Limitations on the Application of the Rules

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by water.

ARTICLE VIII

Limitation of Liability

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of vessels.

ARTICLE IX

Liability for Nuclear Damage

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

ARTICLE VI

Conditions spéciales

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette situation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par eau, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que le présent article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE VII

Restrictions à l'application des règles

Aucune disposition des présentes règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par eau.

ARTICLE VIII

Limitation de la responsabilité

Les dispositions des présentes règles ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

ARTICLE IX

Maintien de responsabilité

Les présentes règles ne portent pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

ARTICLE X

Application

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

ARTICLE X

Application

Les dispositions des présentes règles s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand :

- a) le connaissement est émis dans un État contractant, ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou
- c) le connaissement prévoit que les dispositions des présentes règles ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

SCHEDULE 4
(Section 41)

HAMBURG RULES

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

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

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

PART I

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

Definitions

In this Convention:

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

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

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

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

5. “Goods” includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, “goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

ANNEXE 4
(article 41)

RÈGLES DE HAMBOURG

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

Préambule

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

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

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

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1

Définitions

Dans la présente Convention :

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

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

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

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

5. Le terme « marchandises » doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

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

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

8. “Writing” includes, *inter alia*, telegram and telex.

ARTICLE 2

Scope of application

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

- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
- (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
- (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

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

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

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

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

8. L’expression « par écrit » doit s’entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

ARTICLE 2

Champ d’application

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

Interpretation of the Convention

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

PART II

LIABILITY OF THE CARRIER

ARTICLE 4

Period of responsibility

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

Interprétation de la Convention

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

PARTIE II

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 4

Durée de la responsabilité

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

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

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

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

ARTICLE 5

Basis of liability

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

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

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

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;

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

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

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

ARTICLE 5

Fondement de la responsabilité

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

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

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

4. a) Le transporteur est responsable :

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 6

Limits of liability

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

Application to non-contractual claims

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

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

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

ARTICLE 8

Loss of right to limit responsibility

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

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

ARTICLE 9

Deck cargo

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

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

ARTICLE 7

Recours judiciaires

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

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

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

ARTICLE 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

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

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

ARTICLE 9

Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou usagers du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

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

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

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

ARTICLE 10

Liability of the carrier and actual carrier

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 10

Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 11

Through carriage

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

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

PART III

LIABILITY OF THE SHIPPER

ARTICLE 12

General rule

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

ARTICLE 13

Special rules on dangerous goods

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

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

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

ARTICLE 11

Transport par les transporteurs successifs

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

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

PARTIE III

RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

ARTICLE 12

Règle générale

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

ARTICLE 13

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

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

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

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

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

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

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

PART IV

TRANSPORT DOCUMENTS

ARTICLE 14

Issue of bill of lading

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE IV

DOCUMENTS DE TRANSPORT

ARTICLE 14

Émission du connaissement

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

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

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

ARTICLE 15

Contents of bill of lading

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

- (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
- (b) the apparent condition of the goods;
- (c) the name and principal place of business of the carrier;
- (d) the name of the shipper;
- (e) the consignee if named by the shipper;
- (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
- (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;
- (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
- (i) the place of issuance of the bill of lading;
- (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;
- (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;
- (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;
- (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
- (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

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

ARTICLE 15

Contenu du connaissement

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

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l’état apparent des marchandises;
- c) le nom et l’établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;
- e) le destinataire, s’il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d’exemplaires originaux du connaissement, s’il en existe plusieurs;
- i) le lieu d’émission du connaissement;
- j) la signature du transporteur ou d’une personne agissant en son nom;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) la mention visée au paragraphe 3 de l’article 23;
- m) l’indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l’objet d’un accord exprès entre les parties; et
- o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu’elles sont fixées d’un commun accord conformément au paragraphe 4 de l’article 6.

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

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

ARTICLE 16

Bills of lading: reservations and evidentiary effect

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16

Connaissement : réserves et force probante

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

Guarantees by the shipper

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

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

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

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

ARTICLE 18

Documents other than bills of lading

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

ARTICLE 17

Garanties données par le chargeur

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

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

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

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

ARTICLE 18

Documents autres que les connaissements

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

PART V

CLAIMS AND ACTIONS

ARTICLE 19

Notice of loss, damage or delay

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE V

DROITS ET ACTIONS

ARTICLE 19

Avis de perte, de dommage ou de retard

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Limitation of actions

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

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

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

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

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

ARTICLE 21

Jurisdiction

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

- (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (c) the port of loading or the port of discharge; or
- (d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

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

ARTICLE 20

Prescription des actions

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

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

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

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

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

ARTICLE 21

Compétence

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

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

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 22

Arbitration

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 22

Arbitrage

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

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

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

- (a) a place in a State within whose territory it is situated:
- (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
 - (ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
 - (iii) the port of loading or the port of discharge; or
- (b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

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

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

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

PART VI

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

ARTICLE 23

Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE VI

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

ARTICLE 23

Clauses contractuelles

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

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

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

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

ARTICLE 24

General average

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

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

ARTICLE 25

Other conventions

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

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention [March 31, 1978] relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

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

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

ARTICLE 24

Avaries communes

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

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

ARTICLE 25

Autres conventions

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

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention [31 mars 1978] et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

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

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

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

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

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

ARTICLE 26

Unit of account

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 26

Unité de compte

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

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

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

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

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

PART VII

FINAL CLAUSES

ARTICLE 27

Depositary

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

ARTICLE 28

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE VII

CLAUSES FINALES

ARTICLE 27

Dépositaire

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

ARTICLE 28

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

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

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

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

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

ARTICLE 29

Reservations

No reservations may be made to this Convention.

ARTICLE 30

Entry into force

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

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

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

ARTICLE 31

Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

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

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

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

ARTICLE 29

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

ARTICLE 30

Entrée en vigueur

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

2. Pour tout 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 les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

ARTICLE 31

Dénonciation d'autres conventions

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

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

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

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

ARTICLE 32

Revision and amendment

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

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

ARTICLE 33

Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

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

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

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

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

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

ARTICLE 32

Révision et amendements

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire 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 33

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 34

Denunciation

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 34

Dénonciation

1. Tout 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.

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

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

CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES
NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES PAR MER

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



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull (Québec) Canada K1A 0S9

Available from:
Public Works and Government Services Canada — Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — Édition,
Ottawa (Canada) K1A 0S9