INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

V

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

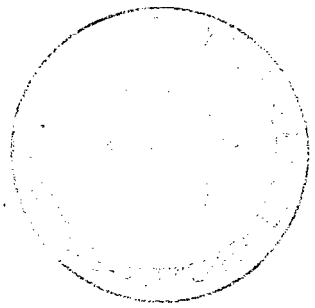
1970

V

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES
TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

BILLS OF LADING
CONNAISSEMENTS

HOVERCRAFT



COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

1st Report from the Presidents

The President of the C.M.I., Mr. Albert Lilar, at the meeting of the Bureau Permanent in Tokyo in April of 1969, appointed an International Subcommittee to reconcile the Nuclear Conventions and the Maritime Conventions on the subject of the transportation of nuclear material.

Arthur M. Boal and James J. Higgins were appointed co-chairmen. This Committee met with representatives of the E.N.E.A. (European Nuclear Energy Agency) whose headquarters are in Paris, and of the I.A.E.A. (International Atomic Energy Agency) whose headquarters are in Vienna, in Paris on July 3rd and July 4th, 1969. There was a further meeting of the same group in Brussels on November 18th 1969 and a third meeting in Paris on March 5th and 6th, 1970.

The Paris and Vienna Conventions provide for liability for nuclear damage without regard to fault, and channel that liability to one person, the operator of the nuclear installation from which the nuclear materials came. The liability is that of the shipper and not the carrier.

These two conventions also provide that they do not relieve any person from liability under the maritime conventions as those conventions existed at the time of the adoption or ratification of the Paris and Vienna Conventions.

The Paris Convention provides in Article 6(b) :

« Except as otherwise provided in this Article, no other person shall be liable for damage caused by a nuclear incident, but this provision shall not affect the application of any international agreement in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention. »

The Vienna Convention provides in Article II, Par. 5 :

« Except as otherwise provided in this Convention, no person other than the operator shall be liable for nuclear damage. This, how-

NUC - 21
4 - 70
(tra)

COMMISSION INTERNATIONALE

TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

1er Rapport des Présidents

Lors de la réunion du Bureau Permanent à Tokyo en avril 1969, Monsieur Albert Lilar, Président du C.M.I., agréa la nomination d'une Commission Internationale afin de concilier les Conventions nucléaires et les Conventions maritimes se rapportant au transport de substances nucléaires.

Messieurs Arthur M. Boal et James J. Higgins furent nommés coprésidents. Les 3 et 4 juillet 1969 la Commission rencontra à Paris les représentants de l'A.E.E.N. (Agence Européenne pour l'Energie Nucléaire) dont le siège est à Paris, et de l'A.I.E.A. (Agence Internationale de l'Energie Atomique) dont le siège est à Vienne. Une nouvelle réunion du même groupe eut lieu à Bruxelles le 18 novembre 1969 et une troisième réunion se tint à Paris les 5 et 6 mars 1970.

Les Conventions de Paris et de Vienne prévoient la responsabilité de dommage nucléaire sans envisager la faute, et canalisent la responsabilité vers une seule personne, l'exploitant de l'installation nucléaire d'où proviennent les substances nucléaires. La responsabilité incombe au chargeur et non au transporteur.

Ces deux conventions stipulent aussi que personne n'est délié de ses responsabilités encourues aux termes des Conventions maritimes, ces Conventions existant déjà au moment de l'adoption ou de la ratification des Conventions de Paris et de Vienne.

L'article 6(b) de la Convention de Paris prévoit :

« Sous réserve des dispositions du présent article, aucune autre personne n'est responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire; toutefois, cette disposition ne peut affecter l'application des accords internationaux dans le domaine des transports en vigueur ou ouverts à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, à la date de la présente Convention. »

L'article II, par. 5 de la Convention de Vienne prévoit :

« Sauf disposition contraire de la présente Convention, aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un dommage nu-

ever, shall not affect the application of any international convention in the field of transport in force or open for signature, ratification of accession at the date on which this Convention is opened for signature. »

In the case of nuclear damage resulting from a collision, there will be liability for nuclear damage both under the Nuclear Conventions and under the Maritime Conventions. If there is a collision between a ship carrying nuclear material and a non-carrying ship and one of the Nuclear Conventions applies, the carrying ship will be under no liability for nuclear damage but the non-carrying ship will be. The operator or shipper of the nuclear materials will be liable under the Nuclear Conventions.

To relieve the non-carrying ship from this liability we proposed

1. The amendment of the Paris and Vienna Conventions by eliminating the provisions referring to the Maritime Conventions so that Article 6(b) of the Paris Convention would read :

« Except as otherwise provided in this Article no other person shall be liable for damage caused by a nuclear incident »
and Article II (5) of the Vienna Convention would read :

« Except as otherwise provided in this Convention, no person other than the operator shall be liable for nuclear damage. »

We also suggested adding to each convention the language of Article XIV of the Nuclear Ship Convention reading :

« This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of contracting States to non-contracting States arising under such International Conventions. »

2. A new maritime convention with only one purpose, i.e., relieving the non-carrying ship from liability for nuclear damage.

This was considered preferable to amending the Maritime Conventions under which there might be liability for nuclear damage. This method is simpler, more direct and more effective.

At our meeting in Paris in March 1970, representatives of the E.N.E.A. and the I.A.E.A. were very reluctant to amend their conventions, but everyone was agreed that we should adopt a maritime convention relieving the non-carrying ship from any liability for

cléaire. Toutefois, la présente disposition est sans effet sur l'application de toute convention internationale de transport qui était en vigueur ou ouverte à la signature, à la ratification ou à l'adhésion lorsque la présente Convention a été ouverte à la signature. »

Lorsque des dommages nucléaires sont dus à un abordage, la responsabilité de ces dommages sera déterminée aussi bien par les termes des Conventions nucléaires que par ceux des Conventions maritimes. Lorsqu'il y a abordage entre un navire transportant de la matière nucléaire et un navire n'en transportant pas et qu'une des Conventions nucléaires s'applique, le navire transportant de la matière nucléaire ne sera pas responsable du dommage nucléaire mais le navire n'en transportant pas le sera. Aux termes des Conventions nucléaires, l'exploitant ou le chargeur de la matière nucléaire sera responsable.

Afin de décharger de cette responsabilité le navire ne transportant pas de matière nucléaire, nous avons proposé :

1. L'amendement des Conventions de Paris et de Vienne par l'élimination des dispositions se rapportant aux Conventions maritimes de sorte que l'article 6(b) de la Convention de Paris se lirait comme suit :

« Sous réserve des dispositions du présent article, aucune autre personne n'est responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire.

et l'article II (5) de la Convention de Vienne serait ainsi conçu :

« Sauf disposition contraire de la présente Convention, aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un dommage nucléaire ».

Nous avons également suggéré que le texte de l'article XIV de la Convention sur les navires nucléaires soit ajouté à chacune des Conventions; ce texte se lit comme suit :

« La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non-contractants du fait de ces conventions. »

2. Une nouvelle convention maritime ne visant qu'un seul but, c.-à-d. décharger de la responsabilité nucléaire le navire ne transportant pas de matière nucléaire.

Cela semblait préférable à un amendement des Conventions maritimes pouvant entraîner la responsabilité pour dommages nucléaires. Ce système est plus simple, plus direct et plus efficace.

A la réunion qui eut lieu à Paris en mars 1970, les représentants de l'A.E.E.N. et de l'A.I.E.A. étaient très peu disposés à modifier leurs conventions mais chacun était d'accord pour l'adoption d'une

nuclear damage. We also agreed that this should be a simple convention with one article. The following draft was agreed upon :

« Any shipowner, manager, operator, charterer, master, member of the crew, sea carrier, cargo owner, underwriter and any other person who might be held liable by virtue of any maritime convention, shall be exonerated for such liability where damage was caused wholly or partly by a nuclear incident and where, by virtue of special provisions governing liability for that incident in force in a State party to the present Convention, the operator of a nuclear installation or any other person substituted for him by virtue of those provisions is liable for such damage. »

We are sending you herewith a copy of the draft of the proposed convention and a copy of the notes of the meeting in Paris in March of 1970 prepared by Claire Legendre. We would like to have your comments on the proposed conventions and any of the work done by the International Subcommittee. Please have those in the hands of the Secretary General no later than June 1st 1970.

It is the intention of the International Subcommittee to continue to urge the E.N.E.A. and the I.N.E.A. to amend their respective conventions by striking out the provision that they shall not supersede the Maritime Conventions. The Committee believes this is necessary to clear up the entire picture.

Arthur M. Boal,
James J. Higgins,
Co-Chairmen

convention maritime déchargeant de la responsabilité nucléaire le navire ne transportant pas de matière nucléaire. Il fut également convenu qu'il s'agirait d'une simple convention comportant un seul article. Le projet suivant fut accepté :

« Tout propriétaire de navire, armateur, armateur-gérant, affréteur, capitaine ou membre de l'équipage, transporteur maritime, propriétaire de cargaison, leurs assureurs et toute autre personne susceptible d'être rendue responsable en vertu de toute convention maritime, est déchargé de cette responsabilité lorsqu'un dommage a été causé en tout ou en partie par un accident nucléaire et lorsque, en vertu des prescriptions spéciales réglant la responsabilité pour cet accident, en vigueur dans un Etat partie à la présente Convention, l'exploitant d'une installation nucléaire ou toute autre personne qui lui est substituée en vertu de ces prescriptions, est responsable du dommage. »

Nous vous remettons en annexe copie du projet de la convention proposée et copie des notes rédigées par Mademoiselle Claire Legendre à la réunion qui se tint à Paris en mars 1970. Vous êtes invité à faire connaître vos observations à propos des conventions proposées et des travaux de la Commission Internationale. Veuillez veiller à ce que celles-ci soient entre les mains du Secrétaire Général avant le 1er juin 1970.

Il entre dans l'intention de la Commission Internationale de continuer à inciter l'A.E.E.N. et l'A.I.E.A. à modifier leurs conventions respectives de façon à éliminer la disposition stipulant que les conventions maritimes ne seront pas supplantées. La Commission pense que cela est inévitable si l'on veut résoudre le problème.

Arthur M. Boal,
James J. Higgins,
Coprésidents

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

2nd Report from the Presidents
being the final Subcommittee Report

A symposium was held in Monaco from the 7th to the 11th of October, 1968 on Third Party Liability and Insurance in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Substances. At the close of the Conference a restricted committee issued a report and under the heading of Legal Problems they stated :

« 4. The Committee recognized that the main problem arose from the possible simultaneous application of nuclear and maritime law. Double liability might result and consequently reciprocal rights of recourse arise between the nuclear operator and the carrier. This might in turn create the necessity for double insurance ».

***

« 6. The Committee also considered the following problems raised by the possible application of maritime law :

(a) determination of the maritime conventions which could be applied to liability in the case of a nuclear incident, by virtue of Article 6(b) of the Paris Convention and Article 11(5) of the Vienna Convention ».

At the meeting of the Bureau Permanent in Tokyo in April 1969, you appointed an International Subcommittee to find a solution to the conflict between the nuclear conventions and the maritime conventions.

Your committee has had four meetings — one in Paris, July 3/4, 1969; one in Brussels November 18, 1969 and the third in Paris March 5/6, 1970. These three meetings were with representatives of the International Atomic Energy Agency and the European Nuclear Energy Agency. The Committee had its last meeting in Brussels on June 18, 1970.

The provisions of the Paris and Vienna Conventions which caused your Committee concern are

Article 6(b) of the Paris Convention which reads :

COMMISSION INTERNATIONALE

TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

2ème rapport des Présidents
constituant le rapport final de la Commission

Un symposium traitant de la Responsabilité Civile et l'Assurance en matière de Transports Maritimes de Substances Nucléaires s'est tenu à Monaco du 7 au 11 octobre 1968. En fin de conférence, le Comité restreint a émis un rapport, et sous l'entête Problèmes d'Ordre Juridique, a déclaré ce qui suit :

« 4. Le Comité a reconnu que le problème principal résulte de l'éventuelle application simultanée du droit nucléaire et maritime. Il peut en résulter une double responsabilité et, par conséquent, des recours réciproques entre l'exploitant nucléaire et le transporteur, ce qui entraîne la nécessité d'une double assurance ».

***

« 5. Le Comité a également envisagé les problèmes suivants, soulevés par l'application éventuelle du droit maritime :

a) détermination des Conventions maritimes visées par l'article 6(b) de la Convention de Paris, et l'article 11(5) de la Convention de Vienne qui sont susceptibles de s'appliquer à la responsabilité en cas d'accident nucléaire ».

A la réunion du Bureau Permanent en avril 1969 à Tokyo, une Commission Internationale a été chargée de trouver une solution au conflit opposant les Conventions nucléaires aux Conventions maritimes.

Votre Comité s'est réuni quatre fois — les 3 et 4 juillet 1969 à Paris, le 18 novembre 1969 à Bruxelles et les 5 et 6 mars 1970 à Paris. Ces réunions se tinrent avec les représentants de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique et de l'Agence Européenne pour l'Energie Nucléaire. La dernière réunion de la Commission a eu lieu à Bruxelles le 18 juin 1970.

Les dispositions des Conventions de Paris et de Vienne qui ont été la cause de quelque inquiétude à votre Commission sont

l'article 6(b) de la Conférence de Paris ainsi conçu :

« Except as otherwise provided in this Article, no other person shall be liable for damage caused by a nuclear incident, but this provision shall not affect the application of any international agreement in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention ».

and Article 11, Par. 5 of the Vienna Convention which is as follows :

« Except as otherwise provided in this Convention, no person other than the operator shall be liable for nuclear damage. This, however, shall not affect the application of any international convention in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature ».

In case of a collision between a ship carrying nuclear materials and a non-carrying ship, the non-carrying ship, if it is at fault in whole or in part, will be liable for nuclear damage. The carrying ship will have no such liability. This is an unfair and unjust result.

To correct this situation your Committee proposed that Article 6(b) be amended by striking out the words

« but this provision shall not affect the application of any international agreement in the field of transport in force or open for signature ».

and this would leave the Article reading as follows :

« Except as otherwise provided in this Article no other person shall be liable for damage caused by a nuclear incident ».

Also that Article 11 (5) of the Vienna Convention be amended by striking out the words

« This, however, shall not affect the application of any international convention in the field of transport in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature ».

which would leave this Article reading as follows :

« Except as otherwise provided in this Convention, no person other than the operator shall be liable for nuclear damage ».

We also suggested adding to each article the language of Article XIV of the Nuclear Ship Convention :

« This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it »;

« Sous réserve des dispositions du présent article, aucune autre personne n'est tenue de réparer un dommage causé par un accident nucléaire; toutefois, cette disposition ne peut affecter l'application des accords internationaux dans le domaine des transports qui sont en vigueur ou ouverts à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, à la date de la présente Convention ».

l'article 11, par. 5 de la Conférence de Vienne et libellé comme suit :

« Sauf disposition contraire de la présente Convention, aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un dommage nucléaire. Toutefois, la présente disposition est sans effet sur l'application de toute convention internationale de transport qui était en vigueur, ou ouverte à la signature, à la ratification ou à l'adhésion lorsque la présente Convention a été ouverte à la signature ».

Si en cas de collision entre un navire transportant de la matière nucléaire et un navire n'en transportant pas, ce dernier est en faute en tout ou en partie, il sera responsable pour tout dommage nucléaire. Le navire transporteur ne sera nullement responsable.

Cet aboutissement n'est ni équitable, ni juste.

Afin de remédier à la situation, votre Comité propose que l'article 6(b) soir amendé par la suppression des mots

« toutefois, cette disposition ne peut affecter l'application des accords internationaux dans le domaine des transports qui sont en vigueur ou ouverts à la signature ».

ce qui donnerait l'article suivant :

« Sous réserve des dispositions du présent article, aucune autre personne n'est tenue de réparer un dommage causé par un accident nucléaire ».

Votre Commission propose également que l'article 11(5) de la Conférence de Vienne soit amendé par la suppression des mots

« Toutefois, la présente disposition est sans effet sur l'application de toute convention internationale de transport qui était en vigueur ou ouverte à la signature, à la ratification ou à l'adhésion lorsque la présente Convention a été ouverte à la signature ».

ce qui donnerait l'article suivant :

« Sauf disposition contraire de la présente Convention, aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un dommage nucléaire ».

Nous avons également suggéré que l'on ajoute à chaque article le texte de l'article XIV de la Convention de Navires Nucléaires :

« La présente Convention prévaut sur les Conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle ».

Your Committee thought this was a simple, direct and effective way of solving the problem. The representatives of the Nuclear Agencies were extremely reluctant to recommend the amendments to the Nuclear Conventions and urged us to solve the problem by amending the Maritime Conventions.

At our last meeting with representatives of the Nuclear Agencies in Paris in March, we all agreed on recommending a simple convention with one article which would relieve the non-carrying vessel from liability for nuclear damage where the Paris or Vienna Conventions were in force. The following Article was agreed upon :

« Any shipowner, manager, operator, charterer, master, member of the crew, sea carrier, cargo owner, underwriter and any other person who might be held liable by virtue of any maritime convention, shall be exonerated from such liability where damage was caused wholly or partly by a nuclear incident and where, by virtue of special provisions governing liability for that incident in force in a State party to the present Convention, the operator of a nuclear installation or any other person substituted for him by virtue of those provisions is liable for such damage ».

The Committee met alone on June 18, 1970 and agreed upon the following Article as a substitute for the one adopted at the Paris meeting :

Article I

« Any other person who might be held liable by virtue of any maritime convention, shall be exonerated from such liability where damage was caused wholly or partly by a nuclear incident and where the operator of a nuclear installation is liable for such damage under an International Convention relating to civil liability in the field of nuclear energy ».

This Article eliminates the possibility of a double liability from nuclear damage resulting from a collision between a ship carrying nuclear materials and a non-carrying ship. It leaves the sole liability on the operator of the nuclear installation from which the nuclear materials came.

IMCO suggested the following Article 1 to be substituted for that adopted at Paris, March 4/5, 1970 :

« Any person who, in accordance with a maritime convention or national legislation in the field of maritime transport, might be held liable for damage shall be exonerated from such liability where such damage is caused by a nuclear incident within the meaning of an international Convention relating to civil liability in the field of nuclear energy which is in force or open for signature, ratification

Ceci serait, d'après votre Comité, une façon simple, directe et efficace de résoudre le problème. Les représentants des Agences nucléaires sont très peu disposés à recommander des amendements aux Conventions nucléaires et nous invitent à résoudre le problème en amendant les Conventions maritimes.

A notre dernière réunion avec les représentants des Agences nucléaires, qui se tint en mars à Paris, il fut convenu que chaque fois que les Conventions de Paris et de Vienne seraient appliquées, on recommanderait une simple convention d'un seul article déchargeant le navire non-transporteur de toute responsabilité pour dommage nucléaire.

Nous nous mîmes d'accord sur l'article suivant :

« Tout propriétaire de navire, armateur, armateur-gérant, affréteur, capitaine ou membre de l'équipage, transporteur maritime, propriétaire de cargaison, leurs assureurs et toute autre personne susceptible d'être rendue responsable en vertu de toute convention maritime, sont déchargés de cette responsabilité lorsqu'un dommage a été causé en tout ou en partie par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales réglant la responsabilité pour cet accident, en vigueur dans un Etat partie à la présente Convention, l'exploitant d'une installation nucléaire ou toute autre personne qui lui est substituée en vertu de ces prescriptions, est responsable du danger ».

Le Comité se réunit isolément le 18 juin 1970 et il fut convenu que l'article ci-dessous remplacerait celui qui avait été adopté à la réunion de Paris :

Article Premier

« Toute autre personne susceptible d'être rendue responsable en vertu de toute Convention maritime sera exonérée de cette responsabilité lorsqu'un dommage a été causé en tout ou en partie par un accident nucléaire et lorsque l'opérateur d'une installation nucléaire est responsable du dommage d'après la Convention Internationale sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ».

Cet article élimine la possibilité d'une double responsabilité de dommages nucléaires à la suite d'une collision entre un navire transportant des matières nucléaires et un navire n'en transportant pas. Elle place la responsabilité entièrement sur l'exploitant de l'installation nucléaire d'ou provient la matière nucléaire.

L'OMCI propose que l'article premier suivant remplace celui qui avait été adopté à la réunion des 4 et 5 mars à Paris :

« Toute personne qui, suivant une Convention maritime ou une loi nationale dans le domaine du transport maritime, pourrait être rendue responsable de dommage, sera déchargée de cette responsabilité lorsqu'un dommage a été causé par un accident nucléaire suivant la signification d'une Convention internationale relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire en vigueur ou ouverte à la signature, à la ratification ou à l'adhésion lorsque la présente Con-

or accession at the date on which this Convention is opened for signature, and where the operator of a nuclear installation is liable for such damage in accordance with such a convention ».

The purpose of the IMCO draft would be accomplished by adding the words « or national law » after the word « Convention » in our draft. Others have suggested that we provide that in case of a collision between a non-carrying ship and one carrying nuclear substances and nuclear materials, that the non-carrying ship shall not be liable for any nuclear damage. This would apply not only to the waters of States ratifying the nuclear conventions but to the waters of all States adopting this convention.

Your Committee was of the opinion that it had a mandate to solve the problem created by Article 6(b) of the Paris Convention and Article 11(5) of the Vienna Convention and that we had no authority to do more than that.

Attached hereto is a draft of a convention which we recommend.

For the Committee

Arthur M. Boal
James J. Higgins
Co-Chairmen

vention a été ouverte à la signature et lorsque l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable pour ce dommage d'après cette Convention ».

L'objet du projet de l'OMCI serait atteint en ajoutant les mots « ou lois nationales » après le mot « Convention » dans notre projet. D'autres suggèrent que dans l'éventualité d'une collision entre un navire transportant des substances et des matières nucléaires et un navire n'en transportant pas, le navire non-transporteur ne soit pas responsable de dommages nucléaires. Ceci s'appliquerait non seulement aux eaux territoriales des Etats ratifiant les Conventions nucléaires mais aux eaux territoriales de tous les Etats ayant adopté cette Convention.

Votre Commission estime qu'elle devait résoudre le problème soulevé par l'article 6(b) de la Convention de Paris et l'article 11(5) de la Convention de Vienne et qu'elle n'était pas habilitée à aller plus loin.

Veuillez trouver en annexe le projet de convention que nous recommandons.

Pour la Commission
Arthur M. Boal
James J. Higgins
Co-Présidents.

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

DRAFT CONVENTION RELATING TO THE MARITIME TRANSPORT OF NUCLEAR SUBSTANCES

The high contracting parties :

Considering that it results from the Paris and Vienna Conventions and from certain provisions in force in the States party to the present Convention that, in the case of damage in the course of maritime carriage caused by nuclear substances covered by those Conventions, the operator of a nuclear installation or the person substituted for him by virtue of those Conventions is liable for such damage to the exclusion of any other person;

Considering that these Conventions maintain however the applicability of any International Convention on Transport;

Considering, however, that there can be a conflict between, on the one hand, the provisions of such nuclear conventions and, on the other hand, those of certain maritime Conventions;

Desirous of overcoming the unfortunate effects of such conflicts by giving them a clear and uniform solution;

Have agreed as follows :

Article 1

Any person who might be held liable by virtue of any maritime convention, shall be exonerated from such liability where damage was caused wholly or partly by a nuclear incident and where the operator of a nuclear installation is liable for such damage under an International Convention relating to civil liability in the field of nuclear energy.

Article 2

This Convention shall supersede any international convention or agreement in the field of maritime transport in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is open for signature, but only to the extent that such convention or agreement would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations under such international conventions of States party to the present Convention towards States which are not party to the present Convention.

COMMISSION INTERNATIONALE

PROJET DE CONVENTION RELATIF AU TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

Les hautes parties contractantes :

Considérant qu'il résulte des Conventions de Paris et de Vienne et de certaines prescriptions spéciales en vigueur dans les Etats parties à la présente Convention qu'en cas de dommage occasionné, au cours d'un transport maritime, par des substances nucléaires visées par ces Conventions, l'exploitant d'une installation nucléaire ou la personne qui lui est substituée en vertu desdites Conventions est responsable de ce dommages à l'exclusion de toute autre personne;

Considérant, toutefois, que lesdites Conventions assurent l'application de toute Convention internationale de transport;

Considérant, toutefois, qu'un conflit est susceptible de s'élever entre, d'une part, les dispositions de ces Conventions nucléaires et prescriptions spéciales et, d'autre part, celles de certaines Conventions maritimes;

Désireux de supprimer les effets fâcheux de ces conflits en leur donnant une solution claire et uniforme;

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1

Toute personne susceptible d'être rendue responsable en vertu de toute Convention maritime sera exonérée de cette responsabilité lorsqu'un dommage a été causé en tout ou en partie par un accident nucléaire et lorsque l'opérateur d'une installation nucléaire est responsable du dommage d'après la Convention Internationale sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Article 2

La présente Convention l'emporte sur toute convention internationale ou tout accord dans le domaine du transport maritime qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, est en vigueur ou ouverte à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où cette convention ou cet accord serait en conflit avec elle; toutefois, cette disposition n'affecte pas les obligations qu'ont du fait de ces conventions internationales les Etats parties à la présente Convention envers les Etats qui ne sont pas parties à la présenten Convention.

NUC - 24
11 - 70
(tra)

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

Meeting held on the 18th June 1970
at Brussels
under the chairmanship of Mr. Arthur M. Boal

Report drawn up by Mademoiselle Cl. Legendre

The C.M.I. International Subcommittee, which had been requested to study the problems raised by the simultaneous existence of nuclear law and maritime law based on different principles, met in Brussels on the 18th June 1970 under the chairmanship of Mr. Boal (U.S.A.).

Mr. Higgins (U.S.A.) Co-President, was present at the meeting.

The following also attended : Messrs. Joudro (U.S.S.R.), Brajkovic (Jugoslavia), Rembauville-Nicolle (France), van Gijn (Netherlands), Lawson (Great Britain).

Mr. Van Varenbergh, C.M.I. Secretary General and Mademoiselle Legendre, Subcommittee Secretary, were also present at the meeting.

***

In the first place, the Subcommittee was informed of the replies received from the Maritime Law National Associations following documents (NUC 19-20/3/70 and NUC 21/4/70) which had been communicated to them reporting the conclusions reached at the meeting held in Paris at the seat of the O.E.C.D.

The Subcommittee was moreover informed of the exchange of views which had taken place at the same time in the forum of the Juridical Committee of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (I.M.C.O.) during the 8th session held in London from the 20th to the 24th April 1970.

A document referred to as LEG VIII/WP 5, comprising the brief report of a working group and the draft of a text, had been distributed to the members of the Subcommittee.

The President first reminded those present (as he did in his NUC 21 report) of the aims ascribed to the work of the Subcommittee, amongst

COMMISSION INTERNATIONALE

TRANSPORT MARITIME DES SUBSTANCES NUCLEAIRES

Réunion tenue le 18 juin 1970 à Bruxelles sous la présidence de M. Arthur M. Boal

Compte-rendu rédigé par Mademoiselle Cl. Legendre

La Commission Internationale du C.M.I. chargée d'étudier les problèmes soulevés par l'existence simultanée d'un droit nucléaire et d'un droit maritime basés sur des principes différents s'est réunie à Bruxelles le 18 juin 1970, sous la présidence de M. Boal (U.S.A.).

M. Higgins (U.S.A.), co-Président, assistait à la réunion.

Etaient également présents : MM. Joudro (U.R.S.S.), Brajkovic (Yougoslavie), Rembauville-Nicolle (France), van Gijn (Pays-Bas), Lawson (Grande-Bretagne).

M. Van Varenbergh, Secrétaire Général du C.M.I., et Mlle Legendre, Secrétaire de la Commission, assistaient également à la réunion.

***

La Commission a tout d'abord pris connaissance des réponses faites par les associations nationales de droit maritime à la suite de la communication qui leur avait été faite par les documents (NUC 19-20/3/70 et NUC 21/4/70) rendant compte des conclusions de la réunion tenue à Paris au siège de l'O.C.D.E. les 5 et 6 mars 1970.

En outre, la Commission fut informée des échanges de vue auxquels il a été parallèlement procédé au sein du Comité Juridique de l'Organisation Intergouvernementale Consultative Maritime (O.M.C.I.) au cours de sa 8e Session réunie à Londres du 20 au 24 avril 1970.

Un document LEG VIII/WP 5, comportant le bref rapport d'un groupe de travail et un projet de rédaction, avait été distribué aux membres de la Commission.

Le Président rappela tout d'abord (comme le faisait son rapport NUC 21) les buts assignés aux travaux de la Commission, parmi

which that of protecting a ship not carrying nuclear substances against the risk resulting from a nuclear incident in the event of a collision with a ship carrying nuclear substances. The President attached particular importance to this objective, whilst admitting that one should also be concerned with the problems of liability attached to the ship carrying nuclear substances.

The President recalled that if it had been possible to amend the Nuclear Conventions, such a purpose could have been achieved relatively easily, but as the specialists in nuclear circles had pointed out that any such alteration was out of the question at the moment, one had to be practical and envisage another solution.

Having then called back to mind that it also seemed rather inconvenient to meddle with the Convention on Collisions which is one of the foundations of maritime law and is of considerable assistance as it has earned an important number of ratifications, the President communicated the replies the C.M.I. had received, which all agree to the principle of a new autonomous convention dealing with the carriage of nuclear substances.

Mr. Boal told the Subcommittee about the consultations he had himself conducted in the United States with specialists on problems of liability in the nuclear field. He read out a memorandum from Mr. Spingarn, Counsellor on the Atomic Energy Subcommittee at Washington, embodying proposals of drafting.

Having taken all these elements into account, the Subcommittee returned to the examination of the Draft Convention as decided upon during the last meeting of the International Subcommittee on March 5th and 6th last.

Concerning the title of the Convention, it was decided to shorten it so as to do away with the reference to the conflicts existing between maritime and nuclear conventions. The aim of the Convention is, indeed, made clearer in the preamble.

As a matter of fact, the insertion in the preamble of a second paragraph, as proposed by the French Maritime Law Association, was acknowledged by all as a useful adjunct. The preamble was accepted in the modified form.

As regards Article 1, it was acknowledged that the enumeration of persons likely to be held liable was superfluous and might lead to confusion. It was decided to delete it and to begin Article 1 with the words : « Any person who might be held liable, etc... »

In its reply, the German Maritime Law Association has developed a theme whereby the Convention should also apply to those who are liable, not only under the terms of an International Convention, but also under the terms of national maritime law. Indeed, in certain countries, International Conventions may, for reasons of juridical

lesquels celui qui consiste à protéger le navire qui ne transporte pas de substances nucléaires contre le risque d'un accident nucléaire au cas d'abordage avec un navire transportant des substances nucléaires. Le Président attache une importance particulière à cet objectif, tout en reconnaissant qu'il faut également se soucier des problèmes de responsabilité concernant le navire transportant des substances nucléaires.

Le Président rappelle que s'il avait été possible de modifier les Conventions nucléaires, ce but aurait été atteint assez aisément, mais que, puisqu'il avait été indiqué par les spécialistes des milieux nucléaires qu'on ne pouvait pas envisager une telle modification pour l'instant, il fallait être pratique et envisager une autre solution.

Ayant ensuite rappelé qu'il paraissait également peu pratique de toucher à la Convention sur l'abordage, qui est une des bases solides du droit maritime et qui rend de grands services parce qu'elle a réuni un nombre très important de ratifications, le Président a rendu compte des réponses reçues par le C.M.I. qui toutes donnent leur accord au principe d'une convention nouvelle, autonome, traitant du transport de substances nucléaires.

M. Boal fit part à la Commission des consultations qu'il avait, pour sa part, poursuivies aux Etats-Unis auprès des spécialistes des problèmes de responsabilité dans le domaine nucléaire. Il donna connaissance d'un mémorandum de M. Spingarn, Conseiller à la Commission de l'Energie atomique à Washington, comportant des propositions de rédaction.

Compte tenu de tous ces éléments, la Commission reprit l'examen du projet de Convention tel qu'il avait été arrêté par la dernière réunion de la Commission internationale, les 5 et 6 mars dernier.

En ce qui concerne le titre de la Convention, il fut décidé de l'abréger afin de faire disparaître la référence aux conflits entre Conventions maritimes et droit nucléaire. Le but de la Convention est, en effet, explicité dans le préambule.

Dans le préambule, en effet, l'insertion d'un deuxième paragraphe proposée par l'Association française du droit maritime a été reconnue utile par tous. Ainsi modifié, le préambule a été adopté.

En ce qui concerne l'article 1er, il a été reconnu que l'énumération des personnes susceptibles d'être reconnues responsables était superflue et risquait de prêter à confusion. Il fut décidé de la supprimer et de commencer l'article 1er par les mots « Toute personne susceptible d'être rendue responsable etc... ».

L'Association allemande de droit maritime a développé, dans sa réponse, la thèse selon laquelle il faudrait aussi que la Convention s'applique à ceux qui sont responsables non seulement en vertu d'une Convention internationale, mais également en vertu d'une loi maritime nationale. En effet, dans certains pays, des Conventions internationales

technics or constitutional law, not become ratified. However, the essential points in the provisions have been introduced into the domestic rules.

On the whole, the German Maritime Law Association has therefore reacted rather favourably to the draft produced by the I.M.C.O. working group. Nevertheless, it considers it as most important that the person who is substituted for the nuclear operator under the terms of nuclear law be explicitely mentioned.

The President and Mr. Higgins then developed the arguments set forth in the note from Mr. Spingarn, according to which there is no use trying to settle the difficulties arising from domestic law by using provisions contained in International Conventions.

After having discussed the grounds which served the Maritime Law Association of the United States in setting up its draft, the Subcommittee rallied to the point of view expressed on the subject by its Presidents.

All reference to national laws, be it maritime or nuclear, has therefore been removed from the Draft Convention such as it was adopted in Brussels on the 18th June 1970.

Mr. Van Varenbergh put the question as to whether the text which had been adopted would be sent to IMCO and the Nuclear Agencies. This, it seemed, was a question of policy for the C.M.I. which only the Bureau Permanent could decide. It was then agreed that Mr. Boal would, on the next day, give the Bureau Permanent a brief account of the matter and that the text which had been decided upon by the Subcommittee would be distributed.

Finally, an « article 2 », patterned on the « superseding clause » which appears in the Convention relating to Nuclear Ships, seems useful.

The clause proposed by the Atomic Agencies at the meetings held on the 5th and 6th March was adopted with a simple amendment in the terminology : « agreements and conventions » will be used to ensure that all points are covered.

***

As the next C.M.I. Conference will not be held until 1972 and as the Atomic Agencies are organizing a symposium in Monaco in the autumn of 1971, the Bureau Permanent will have to decide if, after having obtained the National Associations' vote by correspondence, it can enunciate an opinion in the name of the C.M.I.

Ist July 1970.

peuvent, pour des raisons de technique juridique ou de droit constitutionnel, n'être pas ratifiées. Cependant, l'essentiel de leurs dispositions sont introduites dans les lois internes.

Dans l'ensemble, l'Association allemande de droit maritime est donc plutôt favorable à la rédaction du groupe de travail de l'O.M.C.I. Toutefois, elle considère comme très utile de mentionner explicitement la personne substituée à l'exploitant nucléaire en vertu d'une loi nucléaire.

Le Président et M. Higgins, développent alors les arguments exposés dans la note de M. Spingarn, selon laquelle il ne faut pas tenter de régler des difficultés afférentes au droit interne par des dispositions insérées dans des Conventions internationales.

Après avoir délibéré sur les motifs qui ont inspiré la rédaction proposée par l'Association américaine de droit maritime la Commission s'est ralliée au point de vue de ses Présidents sur ce point.

Toute référence aux lois nationales, tant maritimes que nucléaires, a donc disparu du projet de Convention, tel qu'il a été adopté à Bruxelles le 18 juin 1970.

M. Van Varenbergh pose la question de savoir si le texte adopté sera envoyé à l'O.M.C.I. et aux Agences nucléaires. Cela paraît être une question de politique du C.M.I., et seul le Bureau Permanent pourra en décider. Il est alors entendu que M. Boal fera un bref exposé le lendemain au Bureau Permanent et que le texte arrêté par la Commission sera distribué.

Finalement, un « article 2 » inspiré de la « Superseding clause » qui figure dans la Convention sur les navires nucléaires paraît utile.

La clause proposée par les Agences atomiques à la réunion des 5 et 6 mars est adoptée, avec une simple modification de terminologie : on dit « accords et conventions » pour être certain de tout couvrir.

***

Comme la prochaine Conférence du C.M.I. aura lieu seulement en 1972, et que les Agences atomiques organisent un symposium à Monaco à l'automne de 1971, il va falloir que le Bureau Permanent décide s'il peut, après avoir fait voter les Associations nationales par correspondance, énoncer un avis au nom du C.M.I.

Le 1er juillet 1970.

BL - 1
11 - 70

COMMENTARY UPON THE HAGUE RULES

For some years it has been felt, within the Comité Maritime International, that it would be useful for comprehensive commentaries to be prepared on the more important Conventions of Maritime Law.

This idea has lately been discussed at meetings of the Bureau Permanent when it was agreed that this project should commence with a commentary of the Hague Rules.

It has been agreed, by the Bureau Permanent, that the commentary should provide an article by article summary of the manner in which each article has been construed in the various countries which have ratified the Convention.

The Questionnaire which is attached seeks to bring out the more important points upon which it is thought that comment is necessary. Recipients of the Questionnaire may, however, consider that there are other points which arise and it should be stressed that the questions contained in the Questionnaire are not intended to limit the scope of the replies. It is requested that answers to the questions posed should be comprehensive and that opinions of text writers and judgments should be cited with references. If abbreviations are used, these should be explained at the end of the text.

It is the intention that, when the replies are received (either French or English should be used) they should be edited by the two co-editors nominated by the Bureau Permanent (Mr. F. Berlingieri and Mr. W. Birch Reynardson) and that the edited commentary should then be published under the auspices of the C.M.I.

It is requested that the replies to the Questionnaire should be completed by the 1st May 1971, and despatched to :

Prof. F. Berlingieri,
Via Roma 10,
I 16121 Genoa,
Italy.

Mr. W. Birch-Reynardson
Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe,
London, E.C.3.

COMMENTAIRES SUR LES REGLES DE LA HAYE

Depuis quelques années déjà, il a été reconnu au sein du Comité Maritime International qu'il serait utile de préparer un ensemble de commentaires sur les Conventions de Lois Maritimes les plus importantes.

Cette idée a été débattue dernièrement aux réunions du Bureau Permanent et il a été décidé d'inaugurer le projet par des commentaires sur les Règles de La Haye.

Il fut décidé au Bureau Permanent que, dans le cadre de ces commentaires, la façon dont chacun des articles est interprétée par les pays ayant ratifié la Convention ferait l'objet d'un résumé.

Dans le questionnaire en annexe, nous nous sommes efforcés de faire ressortir les points saillants pouvant apparemment donner lieu à des observations. Quelques destinataires du questionnaire pourront penser que d'autres questions se posent; nous insistons sur le fait que les questions contenues dans le questionnaire n'ont pas pour but de limiter la portée des réponses. Nous aimerions que les réponses aux questions posées dans le questionnaire soient détaillées et que les opinions d'auteurs et les décisions judiciaires soient citées avec leurs références appropriées. Toute abréviation devra être expliquée à la fin du texte.

Lorsque les réponses nous seront parvenues, (celles-ci devront être rédigées en français ou en anglais), il a été projeté de les faire revoir par les deux co-rédacteurs nommés par le Bureau Permanent (M. F. Berlingieri et M. W. Birch Reynardson) et de faire ensuite publier par les soins du C.M.I. les commentaires ainsi rédigés.

Nous vous prions d'adresser vos réponses avant le 1er mai 1971 à :

M. le Professeur F. Berlingieri,
Via Roma 10,
I 16121 Gênes,
Italie.

M. W. Birch Reynardson,
Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe,
London E.C.3.

QUESTIONNAIRE

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below :

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 sea, 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 sea.

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.

QUESTIONS

Sub-paragraph (a) :

1. The use of the word « includes » in this sub-paragraph suggests that the definition of carrier is not limited to owners and charterers. Under your law is a « carrier » restricted to owners and charterers or does the word extend to, for example, freight and forwarding agents, etc. when they undertake to carry goods by sea ?

2. This sub-paragraph has, in certain jurisdictions, given rise to difficulty regarding the identification of the carrier. The difficulty centres round the following questions, which you are requested to answer :

(i) If the bill of lading bears no heading, who is deemed to be the carrier ?

(ii) If the bill of lading bears the name of a legal entity other than the owner or charterer of the carrying ship, can the holder sue the latter ?

(iii) If the bill of lading is signed by the master or for the master, is the owner deemed to be the carrier, even if a different name is shown in the heading of the document ?

(iv) What is the effect of the carrier's identity clause (sometimes known as the « demise » clause) ?

QUESTIONNAIRE

Article premier

Dans la présente Convention 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 pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; 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 déclaré comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

QUESTIONS

Alinéa a)

1. L'emploi dans le présent alinéa du mot « comprend » laisse supposer que la définition du mot « transporteur » ne se limite pas aux propriétaires et aux affréteurs. Aux termes de votre loi, le mot « transporteur » se limite-t-il aux propriétaires et aux affréteurs ou bien s'étend-il également à, par exemple, des agents de fret et des expéditeurs, etc lorsque ceux-ci se chargent d'un transport maritime ?

2. Dans certaines juridictions, le présent alinéa a été la cause de difficultés en ce qui concerne l'identité du transporteur. Ces difficultés trouvent leur origine dans les questions suivantes auxquelles nous vous prions de répondre :

(i) Si aucune entête ne figure dans le connaissement, qui est censé être le transporteur ?

(ii) Si le nom d'une personne morale, autre que le propriétaire ou l'affréteur du navire transporteur, est porté sur le connaissement, le détenteur du connaissement peut-il poursuivre ces derniers ?

(iii) Si le connaissement a été signé par le capitaine ou pour lui, le propriétaire sera-t-il censé être le transporteur, même si un nom différent est porté en tête du connaissement ?

(iv) Quel effet la clause d'identité du transporteur peut-elle avoir ? (Celle-ci étant parfois nommée la clause « affrètement de coquenue »).

(v) If the bill of lading is issued under a charter party, is the charter party relevant for the identification of the carrier ? Is it relevant even if not incorporated by reference in the bill of lading ?

Sub-paragraph (b)

1. What kinds of contracts are, under your law, recognized as falling within the expression « contracts of carriage covered by a bill of lading ?

2. What are the « similar documents of title » referred to in this sub-paragraph ?

3. What is the moment at which the bill of lading issued under a charter party regulates the relationship between a carrier and the holder of the bill ?

4. Is it necessary, and if so, is it sufficient that the bill of lading is issued or endorsed to a person other than the charterer ?

5. What is the situation if the bill of lading is endorsed in full to an agent of the charterer ? In such a case can the carrier prove that the holder is an agent of the charterer ?

6. In order that a bill of lading be considered as issued under or pursuant to a charter party is it necessary that the charter party be incorporated in the bill of lading ? How must the incorporation be effected ? Is it necessary for the charter party to be annexed to the bill of lading ?

7. When the clauses of the charter party conflict with those of the bill of lading, which will prevail ?

Sub-paragraph (c)

1. The definition of « goods » in this sub-paragraph is extremely wide. Has any problem arisen in your country with respect to this definition ?

2. Does your domestic law on carriage of goods by sea exclude from its scope of application live animals and goods carried on deck ?

3. The sub-paragraph provides that deck cargo is excepted from the definition only if it is stated as being carried on deck. What kind of statement is required in the bill of lading if deck cargo is to be excluded from the application of the Rules ?

Sub-paragraph (d)

How is the term « used for the carriage of goods » interpreted under your law ?

(v) Si le connaissement a été émis sous l'empire d'une charte-partie, celle-ci entre-t-elle en ligne de compte en ce qui concerne l'identité du transporteur ? En sera-t-il ainsi, même si aucune mention n'en a été faite dans le connaissement ?

Alinéa b)

1. Quels sont, d'après votre législation, les types de contrats tombant dans la catégorie « contrats de transport couverts par un connaissement » ?

2. Quels sont les « documents similaires » formant titre visés à cet alinéa ?

3. A quel moment le connaissement émis sous l'empire d'une charte-partie détermine-t-il les rapports existant entre le transporteur et le détenteur du connaissement ?

4. Est-il nécessaire, et dans l'affirmative est-il suffisant que le connaissement soit émis ou endossé en faveur d'une personne autre que l'affréteur ?

5. Comment la situation se présentera-t-elle si le connaissement est intégralement endossé en faveur d'un agent de l'affréteur ? Le transporteur peut-il, dans pareil cas, prouver que le détenteur est bien un agent de l'affréteur ?

6. Est-il indispensable que l'on incorpore la charte-partie dans le connaissement si l'on désire que ce dernier soit considéré comme ayant été émis sous l'empire d'une charte-partie ou en application de celle-ci ? Comment doit-on s'y prendre ? Devra-t-on annexer la charte-partie au connaissement ?

7. Lorsque les clauses de la charte-partie entrent en conflit avec celles du connaissement, à quelles clauses accordera-t-on la préférence ?

Alinéa c)

1. La définition du mot « marchandises » dans cet alinéa est extrêmement étendue. Cette définition a-t-elle soulevé des problèmes dans votre pays ?

2. Votre législation nationale sur le transport maritime de marchandises exclut-elle de son champ d'application les animaux vivants et les marchandises en pontée ?

3. L'alinéa prévoit qu'une exception ne sera faite pour les cargaisons en pontée que lorsqu'il est déclaré que celles-ci seront ainsi transportées. Si la cargaison en pontée est exclue des règles d'application, quel genre de déclaration devra-t-on introduire dans le connaissement ?

Alinéa d)

Comment votre législation interprète-t-elle le terme « employé pour le transport de marchandises » ?

Sub-paragraph (e)

1. Does this definition exist in your domestic law ?

2. If so, what construction is given to the words « from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged fom the ship » ? Is the period of loading, at least after the goods have passed the ship's rail, covered by the Convention ? Is the period of discharge, at least until the goods have passed the ship's rail, covered by the Convention ?

Attention is drawn to the provisions of Article 2, under which the carrier is subject to the responsibilities and liabilities set out in the Convention also as respects loading and discharging, and to the provisions of Article 3 (2), under which the carrier is required to carefully load and discharge the goods.

3. Is the reference in Article 2 to the contract of carriage of goods sufficient to exclude the application of articles 3 and 4 to the periods prior to loading and after discharge ?

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea 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.

QUESTIONS

1. It would seem that, having in mind the provisions of Act 3 (2), there has been, in some jurisdictions, difficulty in interpreting the nature of the carrier's rights and liabilities regarding the operations of « loading... and discharge » of goods set out in this Article. Under your law is the carrier bound to perform the operations of loading and discharging or is he only responsible for that part of either operation which he agrees to perform ? What, for example, is the position where dicharging is performed by the consignee or his nominee or by a public authority ?

2. Does the fact that in this Article reference being made to the contract of carriage of goods exclude automatically from the scope of the Convention live animals and deck cargo ? It must be borne in mind that Article 2 provides that the carrier, under every contract of carriage of goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and

Alinéa e)

1. Cette définition existe-t-elle dans votre législation nationale ?

2. Dans l'affirmative, comment interprète-t-on les mots « le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ? » La Convention couvre-t-elle la période de chargement, tout au moins après que les marchandises ont dépassé le bastingage ? La Convention couvre-t-elle la période de déchargement, tout au moins après que les marchandises ont dépassé le bastingage ?

Nous attirons votre attention sur les dispositions de l'article 2, d'après lesquelles le transporteur sera soumis aux responsabilités et obligations énumérées dans la Convention même en ce qui concerne le chargement et le déchargement, et sur les dispositions de l'article 3(2) suivant lesquelles il sera tenu de charger et de décharger soigneusement les marchandises.

3. La référence de l'article 2 au contrat de transport de marchandises suffit-elle à soustraire de l'application des articles 3 et 4 les périodes précédant le chargement et suivant le déchargement ?

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénificiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

QUESTIONS

1. En ce qui concerne les dispositions de l'article 3(2), il semblerait qu'il ait eu dans certaines juridictions quelque difficulté à interpréter la nature des droits et des responsabilités du transporteur visant les opérations de « chargement... et de déchargement » de marchandises énoncées dans le présent article. D'après votre législation le transporteur est-il obligé d'exécuter les opérations de chargement et de déchargement, ou n'est-il responsable que pour la partie de l'une ou l'autre opération qu'il a pris l'engagement d'exécuter ? Quelle sera la situation, par exemple, lorsque le déchargement sera exécuté par le destinataire ou la personne qu'il aura nommée ou par une autorité publique ?

2. Le fait que l'on ne se réfère, dans le présent article, qu'à des transports de marchandises, élimine-t-il automatiquement les animaux et les cargaisons en pontée du champ d'application de la Convention ? On devra se rappeler que l'article 2 prévoit que le transporteur sera soumis aux responsabilités et obligations dans tous les contrats de transport de marchandises et qu'il bénificiera des droits et exonérations

entitled to the rights and immunities set forth in the following articles. It should follow that the omission of any reference in Articles 3 and 4 to goods (see sub-paragraphs 1, 5, 6) is irrelevant.

Article 3

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.

2. Subject to the provisions of Article 4, 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 as 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 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 paragraph 3, a), b) and c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity

énoncés dans les articles suivants. Il s'ensuit logiquement que toute omission de référence aux marchandises dans les articles 3 et 4 (voir les alinéas 1, 5, 6) n'est pas pertinente.

Article 3

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 les marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, 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 l'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 marchandises soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;
b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;
c) L'état et le conditionnement apparent 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 au paragraphe 3, a), b) et c).

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

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 deliver 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.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

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.

In any event the carrier and the shipper shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

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.

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, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, 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 this Convention, shall be null

indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. 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. A 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 ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, 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.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

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.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavent reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « embarqué » 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 les marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause

and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

QUESTIONS

Sub-paragraph (1)

1. What construction is given in your country to the words « before and at the beginning of the voyage » ? In particular :

(i) How long before the beginning of the voyage must the obligation be exercised ?

(ii) At what time does the « beginning of the voyage » cease ? In other words, when has the period, during which the carrier owes a duty, elapsed ?

(iii) Must the obligation be exercised at the beginning of the voyage only or at the time of sailing from each port ?

(iv) Can the obligation be delegated ? In other words, are the principles set out in the *Muncaster Castle* decision (Riverstone Meat Co. v. Lancashire Co. (1961) A.C.807) applied in your country ?

2. Discuss the concept of due diligence as interpreted in your country.

3. Comment upon each of the three obligations listed in this sub-paragraph on the basis of the practical problems which may have arisen in your country and of the judgments delivered pursuant to them. Some of these problems may be the following :

(i) *Seaworthiness :* Whether the concept of seaworthiness is connected with the type of ship.

(ii) *Proper manning :* Is this obligation discharged by proof that the captain and offers are duly licensed ? If not, what is the position if officers or crew members are assigned by a Union, so that the shipowner can do no more than see that they are duly licensed ?
Proper equipment : Does this obligation refer only to the seaworthiness of the vessel strictly speaking or also to its cargoworthiness, e.g. to such matters as the temperature and relative humidity of the air in the holds ?
Proper supply : Does this obligation refer to bunkers ?

(iii) *Fitness of holds etc. :* Whether, in order to comply with the obligation of making the holds and other parts of the ship fit and safe for the reception, carriage and preservation of the goods, the carrier must take into account the nature of the goods. For

cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

QUESTIONS

Alinéa 1)

1. Quel sens donne-t-on dans votre pays aux mots « avant le voyage et au début du voyage » ? Nous vous demandons, en particulier :

(i) Combien de temps avant le début du voyage ces obligations entrent-elles en vigueur ?

(ii) A quel moment le « début du voyage » cesse-t-il ? En d'autres termes, quand la période durant laquelle le transporteur doit remplir ses devoirs, prend-elle fin ?

(iii) Ces obligations entrent-elles en vigueur seulement au début du voyage ou bien au moment du départ de chaque port ?

(iv) Peut-on déléguer ces obligations ? En d'autres termes, votre pays applique-t-il le principe repris dans la décision visant le *Muncaster Castle* (Riverstone Meat Co. c/ Lancashire Co. (1961) A.C. 807) ?

2. Développez le sens que donne votre pays aux mots « diligence raisonnable ».

3. Commentez les trois obligations reprises dans le présent alinéa sur base des principaux problèmes ayant pu surgir dans votre pays et des décisions judiciaires rendues à leur sujet. Certains de ces problèmes peuvent susciter les questions suivantes :

(i) *Etat de navigabilité :* Y a-t-il une relation entre le concept de la navigabilité et le type de navire ?

(ii) *Navire convenablement armé :* Est-on libéré de cette obligation lorsque la preuve a été établie que le capitaine et les officiers sont dûment brevetés ? Dans la négative, quelle sera la situation si les officiers et l'équipage ayant été nommés par un syndicat, le propriétaire du navire ne peut que s'assurer qu'ils sont bien autorisés à naviguer ?
*Equipement approprié :*Cette obligation porte-t-elle uniquement sur la navigabilité du navire, à proprement parler, ou bien également sur ses qualités en ce qui concerne la cargaison, par exemple à la température et à l'humidité relative de l'air dans les cales ?
Approvisionnement du navire : Cette obligation vise-t-elle les soutes ?

(iii) *Bon état des cales, etc. :* Afin de se plier à l'obligation d'approprier et de mettre en bon état les cales et autres parties du navire où les marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation, le transporteur doit-il prendre en considération la nature des marchandises ? Doit-il, par exemple, exercer une diligence

example, must he exercise due diligence to ascertain whether or not they are of a perishable nature and what are the proper means of preservation ? Should the carrier refuse to accept goods for the carriage of which his ship is not adequately constructed and equipped (e.g. type of ventilation) ?

Sub-paragraph (2)

1. *Loading, stowage and discharging :* If loading, stowage and discharging are performed by shipper and consignees, does this obligation cease to exist ? As regards loading and stowage of the goods, should the fact that they have been performed by the shipper, by the shipper's agent or by a public authority, be expressly stated in the bill of lading in order to relieve the carrier from liability ? If so, what clauses are commonly used for this purpose ? Is the F.I.O. clause valid under your domestic law ? If so, what are its main effects ? In particular, is the carrier exempted from liability for bad stowage ?

2. *Carriage :* Is there, under your law, any restriction on the agreement which the parties may conclude as to the voyage which is to be undertaken ? Thus, for example, is it permissible that the contract of carriage should entitle the owner to discharge the goods otherwise than at the named port of destination ? Again, may the parties agree that, in certain circumstances, the owner shall have the liberty to discharge the goods at the port of loading ?

3. *Custody and care of the goods :* Under this heading the problems relating to the degree and quality of care to be used by the carrier, especially in respect of perishable goods, should be dealt with.

Sub-paragraph (3)

1. The obligation to issue a bill of lading arises when the carrier has received the goods into his charge, even before shipment. This suggests that the Convention has a wider scope of application than that indicated in the definitions. In Article 1 (b) reference is made to « bill of lading or similar document of title »; since the received for shipment bill of lading is also referred to in Article 3 (3) as a bill of lading, it might be held that it is a document of title. Is this so in your domestic law ?

2. The words « either... or... » suggest that the carrier has the obligation to issue a bill of lading showing alternatively the number of packages or the quantity or the weight.

raisonnable afin de savoir si les marchandises sont ou non périssables et afin de déterminer quelles seront les mesures efficaces de préservation ? Le transporteur doit-il refuser d'accepter des marchandises pour le transport desquelles le navire n'est pas adéquatement construit et équipé (par exemple, type de ventilation) ?

Alinéa 2)

1. *Chargement, arrimage et déchargement :* Si le chargement, l'arrimage et le déchargement sont exécutés par le chargeur et le destinataire, cette obligation cesse-t-elle ? En ce qui concerne le chargement et l'arrimage des marchandises doit-on déclarer expressément dans le connaissement que ces opérations ont été exécutées par le chargeur ou par l'agent du chargeur ou par une autorité publique afin que le transporteur soit exonéré de toute responsabilité ? Dans l'affirmative, quelles clauses emploie-t-on généralement à cette fin ? Aux termes de votre loi nationale, la clause F.I.O. est-elle autorisée ? Dans l'affirmative, quels en seront les effets majeurs ? Le transporteur sera-t-il exonéré, notamment, de la responsabilité en cas de mauvais arrimage ?

2. *Transport :* D'après vos dispositions légales, y-a-t-il une restriction quelconque sur l'accord conclu entre les parties quant au voyage à effectuer ? Ainsi, par exemple, le contrat de transport permet-il au propriétaire de décharger les marchandises à un endroit autre que le port de destination mentionné ? En outre, les parties peuvent-elles convenir que, dans certains cas, le propriétaire sera libre de décharger les marchandises au port d'embarquement ?

3. *Garde et soins des marchandises :* Ce point a pour but d'établir après discussions dans quelles proportions et jusqu'à quel point le transporteur fera usage de la garde, surtout en ce qui concerne les marchandises périssables.

Alinéa 3)

1. L'obligation d'émettre un connaissement surgit au moment où le transporteur prend en charge les marchandises, même avant qu'elles ne soient embarquées. Ceci laisse supposer que la Convention a un champ d'application plus étendu qu'il n'est indiqué dans les définitions. On se réfère à l'article 1, b) au « connaissement ou document similaire formant titre »; puisqu'en ce qui concerne le connaissement pour les marchandises reçues, on se réfère également à un connaissement à l'article 3, 3), on pourrait soutenir qu'il s'agit d'un document formant titre. En est-il ainsi dans votre législation nationale ?

2. Les mots « ou... ou... » laissent supposer que le transporteur est obligé d'émettre un connaissement mentionnant à son choix le nombre de colis ou la quantité ou le poids.

The words « as the case may be » indicate that the draftsmen consider that the choice should be dependant upon the nature of the goods; thus, where bulk cargo is involved the bill of lading should show weight, whereas, in the case of unitized cargo, the number of packages should be shown. But it is not clear whether, as regards packages or pieces, the shipper is entitled to demand that the bill of lading should show the weight and not the number.

Furthermore, should the shipper request, and the carrier accept, that the bill of lading show both the number and the weight, is the carrier entitled, in addition to the proviso at the end of the sub-paragraph, to reverse the burden of proof as to the correctness of the weight or number by adding the clause « said to be », « weight unknown » or other similar clauses ?

3. What is the degree of care which the carrier must exercise in order to ascertain the order and condition of the goods ?

4. *Proviso :* Disputes have arisen in various countries as to what may be considered a reasonable ground for suspecting that the marks, etc., do not accurately represent the goods and as to the circumstances when the carrier may be considered not to have reasonable means of checking the marks, etc. Kindly comment on this aspect.

Moreover it is a common practice for the carrier not to refuse to state or show in the bill of lading the marks or other data, in the cases mentioned in this proviso, but to add in the bill of lading words such as « said to be », « said to weigh », etc.

The inference behind these words is that the carrier has not checked the number or weight. In some countries it has been held that these clauses, when utilized by virtue of the proviso, have the effect of excluding the operation of sub-paragraph 4 of Article 3. Thus, the shipper or consignee has the burden of proving the marks, number, quantity or weight as the case may be, of the goods actually shipped as if the bill of lading did not show the marks, number, quantity or weight.

Sub-paragraph (4)

1. Is the carrier entitled to defeat the presumption that the goods have been received as described in the bill of lading against a bona fide holder of the bill of lading or does this sub-paragraph apply only to the relationship between carrier and shipper ? Please discuss this problem

Les mots « suivant le cas » indiquent que les auteurs estiment que le choix doit dépendre de la nature des marchandises; ainsi, où il est question de cargaison en vrac, le connaissement doit indiquer le poids, tandis que dans le cas d'une cargaison unitarisée, on devra indiquer le nombre de colis. Mais en ce qui concerne les colis ou les pièces, il n'est pas clairement établi si le chargeur peut demander que le connaissement indique le poids et non le nombre.

En outre, si le chargeur exige que le connaissement indique et le nombre et le poids et si le transporteur est d'accord, le transporteur peut-il, en plus de la disposition se trouvant à la fin de l'alinéa, renverser le fardeau de la preuve visant l'exactitude du poids ou du nombre en ajoutant les clauses « sensé être », « poids inconnu » ou autre clause analogue ?

Enfin, quelle différence y a-t-il entre le nombre et la quantité ?

3. Jusqu'à quel point le transporteur devra-t-il prendre soin des marchandises afin de connaître leur état et leur conditionnement apparent ?

4. *Disposition :* Des conflits ont surgi dans différents pays en ce qui concerne la question de savoir ce que l'on considère comme raison sérieuse de soupçonner que les marques, etc. ne représentent pas exactement les marchandises et les cas où l'on estime que le transporteur n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier les marques, etc. Veuillez communiquer vos commentaires à ce sujet.

En outre, il est d'usage courant pour le transporteur de ne pas refuser de mentionner ou d'indiquer dans le connaissement, dans les cas repris dans la disposition en question, les marques ou autres données, mais d'y ajouter des mots tels que « sensé être », « sensé pesé », etc.

D'après ce texte, on conclura que le transporteur n'a pas vérifié le nombre ou le poids. On argue, dans certains pays, que lorsque l'on emploie ces clauses en vertu de la disposition, il en résulte que l'effet dont il est question à l'alinéa 4 de l'article 5 se trouve neutralisé. Par conséquent, ce sera au chargeur ou à l'expéditeur qu'incombera le fardeau de prouver les marques, le nombre, la quantité ou le poids, suivant le cas, des marchandises effectivement chargées, comme si le connaissement n'indiquait pas les marques, le nombre, la quantité ou le poids.

Alinéa 4)

1. Le transporteur peut-il nier envers le porteur de bonne foi du connaissement la présomption que les marchandises ont été réceptionnées dans l'état décrit dans le connaissement, ou bien cet alinéa ne s'applique-t-il qu'aux rapports entre le transporteur et le chargeur ? Veuillez approfondir la question en tenant compte du texte amendé à

taking into account the amended text adopted at the Brussels Conference in 1968, indicating whether such new wording has changed or will change the law or merely clarify the meaning thereof.

2. When explaining the construction of this sub-paragraph in your country please state whether its construction has been influenced by the subsequent sub-paragraph (5) which provides in its last paragraph that the right of the carrier to an indemnity from the shipper in case of inaccuracy of marks, etc. shall in no way limit his responsibility under the contract of carriage to any person other than the shipper.

3. Even if the carrier has the right to challenge the description of the goods appearing in the bill of lading against a bona fide purchaser as well as a shipper, is there a limit to this right ? For example, can the carrier challenge the description when the condition of the goods was clearly different from their description ?

Sub-paragraph (5)

1. Has this provision given rise to disputes in your country ? What, under your law, constitutes loss, damages and expenses arising out of inaccuracies of marks, etc. ? They cannot apparently include physical damage to the ship or other cargo, since the guarantee refers only to marks, number, quantity or weight and it is difficult to conceive of a case where physical damage can result from an inaccuracy in any of this data. Moreover dangerous goods are the subject of a special regulation in sub-paragraph (6) of Article 4. Do you think that the above words may cover, inter alia :

(i) expenses incurred or fines paid as a consequence of the inaccuracy;

(ii) indemnity paid to receivers as a consequence of difference in weight, quality or number of the goods ?

2. Is this guarantee an absolute warranty or is it limited by the provision under Article 4, sub-paragraph (3) ?

3. What is the effect of a letter of indemnity issued by the shipper to the carrier, under which the former holds the latter harmless in the event of claims arising from misdescription ? Is it valid under your law ?

4. What is the construction of the last sentence of this sub-paragraph under your law ? Who are the « persons other than the shipper » and who is the « shipper » ?

la Conférence de Bruxelles de 1968, et en indiquant si ce nouveau libellé modifie ou modifiera la loi ou en rendra simplement la signification plus claire.

2. Lorsque vous expliquerez comment on interprète cet alinéa dans votre pays, veuillez spécifier si cette interprétation a subi l'influence de l'alinéa suivant (5) prévoyant au dernier paragraphe que le droit qu'a le transporteur à une indemnité de la part du chargeur en cas d'inexactitude des marques, etc., ne limitera sa responsabilité, d'après le contrat de transport, envers aucune personne autre que le chargeur, de quelque façon que ce soit.

3. Même si le transporteur dispose du droit de contester la description des marchandises contenue dans le connaissement envers un acheteur authentique ou un chargeur, existe-t-il une limite à ce droit ? Le transporteur peut-il, par exemple, contester la description des marchandises lorsque leur condition est nettement différente de la description ?

Alinéa 5)

1. Cette provision a-t-elle donné lieu à des conflits dans votre pays ? Qu'entend-on aux termes de votre loi par pertes, dommages et dépenses résultant d'inexactitudes de marques, etc. ? Apparemment, les dommages matériels subis par le navire ou la cargaison ne peuvent pas être compris, la garantie ne se référant qu'aux marques, nombre, quantité ou poids, et il serait difficile d'imaginer le cas où des dommages matériels auraient été causés par une inexactitude dans ces données. En outre, les marchandises dangereuses sont soumises à un règlement spécial repris à l'alinéa (6) de l'article 4. Croyez-vous que le texte ci-dessus pourrait couvrir, entre autres :

(i) les dépenses encourues ou les amendes versées en raison d'une inexactitude;

(ii) une indemnité versée aux receveurs en raison de la différence dans le poids, la qualité ou le nombre de colis ?

2. Cette garantie fait-elle office de mandat total ou est-elle limitée par la disposition reprise à l'article 4, alinéa 3) ?

3. Quel effet aura une lettre d'indemnité émise par le chargeur à l'intention du transporteur et mettant ce dernier à couvert dans le cas d'une réclamation ayant son origine dans une mauvaise description ? Est-ce valable d'après votre législation ?

4. Quel sens votre législation donne-t-elle à la dernière phrase de cet alinéa ? Quelles sont les « personnes autres que le chargeur » et qui est le chargeur ?

Sub-paragraph (6)

1. If the receiver accepts delivery of the goods without giving notice of loss or damage such delivery shall be prima facie evidence that the goods comply with the description in the bill of lading. What is the construction of this provision in your country ? It is clear that the receiver can always defeat the presumption by proving loss or damage to the goods. This might imply that if notice of loss or damage is given in accordance with this sub-paragraph, the receiver does not have to discharge the burden of proving such loss or damage. But it seems surprising that a simple notice with the indication of the general nature of the loss or damage could free the receiver from the burden of proving the basis of his claim. If, however, the receiver has the burden of proving the loss or damage even when he has given notice hereof as provided in this sub-paragraph, what difference does it make when he fails to give such notice ?

2. On the assumption that the notice of loss or damage reduces the burden of proof of the receiver, how specific must such notice be in your country ? Is a notice on a printed form considered sufficient ?

3. According to the third sentence of this sub-paragraph the notice is not required when the state of the goods has been the subject of joint survey. This provision indicates that the draftsmen considered that, in other circumstances, the receiver was bound to give such notice and that the failure to do so had some relevant consequence. Do you think that this provision has some bearing on the construction of the first sentence ?

4. What, under your law, is the consequence of a suit not being brought within one year ? Is the action time-barred or the claim extinguished or prescribed ?

5. Can the one year period be extended by agreement between the parties ? Can it be shortened ?

6. What do the words « unless suit is brought » mean according to your procedural law ? Is it necessary in order to « bring a suit » to have a writ of summons served on the defendants or is it sufficient to issue it, even if the defendant is not advised ?

7. When does the one year limit commence to run ? What does the word « delivery » mean ? When the goods are taken in charge by a stevedore company, does the « delivery » coincide with the moment when the goods are taken in charge by the stevedores when the receiver could have inspected the goods, or with the moment when they are

Alinéa 6)

1. Si le réceptionnaire accepte la délivrance sans émettre un avis de pertes et dommages, cette délivrance constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises sont conformes à la description contenue dans le connaissement. Comment cette disposition est-elle interprétée dans votre pays ? Il est évident que le réceptionnaire peut toujours mettre la présomption en échec en prouvant la perte des marchandises ou les dommages à celles-ci. Cela pourrait donner à supposer que si, en vertu de cet alinéa, on établit un avis de pertes ou dommages, le réceptionnaire n'est pas obligé de se libérer du fardeau de la preuve pour ces pertes ou dommages. Mais il est surprenant qu'un simple avis indiquant la nature générale des pertes ou dommages puisse dispenser le réceptionnaire du fardeau d'avoir à prouver le fondement de la réclamation. Cependant, si le fardeau de la preuve des pertes ou dommages incombe au réceptionnaire même lorsqu'il en a donné avis, comme il est prévu à cet alinéa, quelle différence cela fera-t-il s'il omet de donner cet avis ?

2. En supposant que l'avis de pertes et dommages réduit le fardeau de la preuve du réceptionnaire, à quelles spécifications un tel document doit-il répondre dans votre pays ? Un avis sur un formulaire imprimé suffira-t-il ?

3. D'après la troisième phrase de cet alinéa, les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté. Cette disposition signifie que d'après les auteurs, le réceptionnaire en d'autres circonstances, était sensé donner un tel avis, faute de quoi il s'exposerait à des conséquences justifiées. Croyez-vous que cette disposition a une relation quelconque avec la construction de la première phrase ?

4. A quelles conséquences s'expose-t-on d'après votre loi si une action n'est pas intentée dans l'année ? L'action sera-t-elle prescrite ou la réclamation éteinte ou prescrite ?

5. Peut-on prolonger la période d'un an si les parties sont d'accord ? Peut-on la réduire ?

6. Quel sens donnez-vous d'après votre code de procédure, aux mots « à moins qu'une action ne soit intentée » ? Afin « d'intenter une action », est-il nécessaire de signifier au défendeur un ordre de citation à comparaître ou suffit-il d'émettre cet ordre, même si le défendeur n'en est pas avisé ?

7. A partir de quand la limite d'un an commence-t-elle ? Quel sens donnez-vous au mot « délivrance » ? Lorsqu'une firme d'arrimeurs prend les marchandises en charge, la date de la délivrance coïncide-t-elle avec la date à laquelle les arrimeurs ont pris ces marchandises en charge, le réceptionnaire ayant eu à ce moment la faculté de les examiner, ou avec la date à laquelle le réceptionnaire a pris ces mar-

taken in charge by the receiver ? Does a delay of the receiver in taking charge of the goods influence the commencement of the one year time limit ?

This sub-paragraph refers to « removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof », « delivery by the carrier of the goods », « delivery of the goods », « receipt (of the goods) » : Do you think that all these expressions have the same meaning ?

8. What is the date when the goods should have been delivered ? We can consider the following hypothesis :

(i) total loss of the vessel;

(ii) total loss of the goods;

(iii) delivery of the goods to a person not entitled to receive them;

(iv) unloading in a port, other than the port of destination of the goods, when the voyage is terminated.

9. Has the last sentence of this sub-paragraph given rise to any problem in your country ? What is the consequence of non compliance with this provision ?

10. What is in your country the construction of the words « loss or damage » ? Do they include losses other than physical, such as loss of market, misdelivery, etc. ?

Sub-paragraph (7)

1. Is the received for shipment bill of lading a document of title in your country ? What is its value ?

2. In the French text, which is the only original text of this Convention, it is stated that the carrier shall issue a bill of lading « libellé embarqué ». Does in your country the bill of lading have to indicate the shipment on board in any particular form or are the words « shipped on board the ss... the following goods » or equivalent words sufficient to satisfy the requirements of the Convention ? Does a received for shipment bill of lading with the notation « on board » only without the date of shipment, constitute a « shipped » bill of lading ?

3. Can a shipper who has previously obtained a received for shipment bill of lading request the delivery of a « shipped » bill of lading unless he surrenders the former document ?

4. Are there documents of title other than the received for shipment bill of lading which may be issued under your domestic legislation in connection with a contract of carriage ?

5. Should the carrier fail to obtain the surrender of the received for shipment bill of lading or other document of title when issuing the

chandises en charge ? Un délai de la part du réceptionnaire pour la prise en charge des marchandises influence-t-elle la date d'entrée en vigueur de la limite d'un an ?

Cet alinéa se réfère à « l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur délivrance », « délivrance par le transporteur des marchandises », « délivrance des marchandises », « réception (des marchandises) » : Croyez-vous que toutes ces expressions ont la même signification ?

8. A quelle date les marchandises auraient-elles dû être délivrées ? Nous pouvons envisager les hypothèses suivantes :

(i) perte totale du navire;
(ii) perte totale des marchandises;
(iii) délivrance des marchandises à une personne qui n'est pas admise à les recevoir;
(iv) déchargement dans un port autre que le port de distribution des marchandises, lorsque le voyage est terminé.

9. La dernière phrase de cet alinéa a-t-elle suscité un problème dans votre pays ? Quelles conséquences la non-observation de cette disposition pourrait-elle entraîner ?

10. Quelle interprétation donne-t-on dans votre pays aux mots « perte ou dommages » ? Y inclut-on des pertes autres que physiques, telles que perte de marchés, vice de délivrance, etc. ?

Alinéa 7)

1. Le connaissement libellé « reçu pour chargement » est-il considéré comme document de titre dans votre pays ? Quelle valeur a-t-il ?

2. Le texte français, seul texte original de la présente Convention, mentionne que le transporteur émettra un connaissement « libellé embarqué ». Dans votre pays, le connaissement doit-il indiquer le chargement à bord de façon particulière ou bien les mots « chargé à bord du navire... les marchandises suivantes » ou autres termes similaires, répondent-ils aux exigences de la Convention ? Un connaissement libellé « reçu pour chargement » sur lequel on n'aura noté que les mots « à bord », sans indiquer la date de chargement, constitue-t-il un connaissement « mis à bord » ?

3. Un chargeur ayant préalablement obtenu un connaissement « reçu pour chargement », peut-il exiger la délivrance d'un connaissement « mis à bord » sans devoir rendre le premier document ?

4. Y a-t-il d'après votre législation domestique des documents de titre autres que le connaissement libellé « reçu pour chargement » pouvant être émis avec un contrat de transport ?

5. Lorsque le transporteur émet un connaissement « mis à bord » et lorsqu'il n'obtient pas l'abandon du connaissement libellé « reçu

« shipped » bill of lading, what is his obligation in respect of a bona fide holder of the former document ?

6. Are there under your domestic legislation documents of title other than the received for shipment bill of lading which may, after the notation thereon of the name of the ship and date of shipment, constitute a « shipped » bill of lading ?

Sub-paragraph (8)

1. Has this provision been construed in your country to mean that any clause altering the provisions of the Convention in favour of the carrier, unless specifically permitted by the Convention itself, is null and void ?

2. Does this apply also to the provisions on time limits and on the burden of proof ?

3. What, under your domestic legislation, are the « similar » clauses referred to in this provision ? Are such clauses often used and have there been judgments denying their validity under the Convention ?

Article 4

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, 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 3. 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;

pour chargement » ou toute autre document de titre, quelles sont ses obligations vis-à-vis d'un porteur de bonne foi du premier document en question ?

6. Existe-t-il d'après votre législation nationale des documents de titre, autres que le connaissement libellé « reçu pour chargement », pouvant constituer un connaissement « mis à bord » dès que le nom du navire et la date de chargement y ont été notés ?

Alinéa 8)

1. Cette disposition veut-elle dire selon l'interprétation que lui donne votre pays, que toute clause amendant les dispositions de la Convention en faveur du transporteur, à moins qu'elle ne soit spécifiquement tolérée par la Convention même, est nulle et non avenue ?

2. Ceci s'applique-t-il aussi aux dispositions sur la prescription et le fardeau de la preuve ?

3. Quelles sont d'après votre législation nationale les clauses « similaires » visées dans cette disposition ? Fait-on un usage courant de ces clauses et y a-t-il eu des décisions judiciaires renonçant à leur validité sous la Convention ?

Article 4

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 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 frigoriques 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 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, 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) 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 lockouts 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 or privity of the carrier, or without the actual 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.

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 this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

d) d'un « acte de Dieu »;
e) de faits de guerre;
f) du fait d'ennemis publics;
g) d'un arrêté ou d'une contrainte de prince, d'autorités ou du peuple ou d'une saisie judiciaire;
h) d'une restriction de quarantaine;
i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
j) de grèves ou lockouts 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 d'une 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 marque;
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 ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

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 de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte du dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus responsables en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper a maximum amount other than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

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 misstated 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. 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.

QUESTIONS

Sub-paragraph (1)

1. Is the discharge of the obligations provided for in Article 3(1), a condition precedent to the right of the carrier to avail himself of the exonerations from and limitations of liability provided in this Article ?

2. This sub-paragraph deals solely with loss or damage caused by unseaworthiness. If the carrier is to exonerate himself from liability, must he first prove that the loss arose from unseaworthiness ?

3. What is the quality of due diligence which is required, and in what manner can it be proved that the obligation has been discharged ? Are certificates of survey issued by classification societies prior to the voyage in question prima facie evidence of the exercise of due diligence ? What is the effect of surveys carried out by the shipper or in any case to their satisfaction ?

Sub-paragraph (2)

a) Comment upon the words « act, neglect or default ».

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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 déclaration fausse 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 leur 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. 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.

QUESTIONS

Alinéa i)

1. L'accomplissement des obligations prévues à l'article 3, 1) est-il une condition ayant préséance sur le droit du transporteur de se prévaloir des exonérations et des limites de la responsabilité prévues dans le présent article ?

2. Cet alinéa traite uniquement de la perte ou des dommages résultant de l'état d'innavigabilité. Si le transporteur veut être déchargé de toute responsabilité, doit-il d'abord prouver que la perte résulte d'un état d'innavigabilité ?

3. Quelles sont les conditions d'une diligence raisonnable et de quelle façon peut-on prouver que cette obligation a été remplie ? Les certificats d'expertise émis par les sociétés de classification de navires avant le voyage en question, constituent-ils une présomption sauf preuve contraire de l'exercice d'une diligence raisonnable ? Quel est l'effet des expertises menées par le chargeur ou à la satisfaction de de ces sociétés ?

Alinéa 2)

a) Veuillez faire connaître vos commentaires sur les mots « actes, négligence ou défaut ».

Who are the servants of the carrier other than the master, mariners and pilot ? Is shore personnel included ?

Give any possible details about the construction in your country of the concept of navigation and management of the ship as opposed to that of management of the cargo.

b) Is « self combustion » fire for the purpose of this rule ? Has the receiver the burden of proving that the fire has been caused by the actual fault or privity of the carrier ?

Comment upon the concept of actual fault or privity. If the carrier is a company, how is the concept of fault or privity applied ? Is there under your domestic legislation any special statute on fire which is applicable to carriage by sea ?

c) Comment upon the words « perils, dangers and accidents of the sea ». What words are used in your domestic legislation ?

d) Comment upon the words « Act of God ». Does the concept of « Act of God » correspond to that of « force majeure » ?

e) Comment upon the words « Act of War ».

f) What are the acts of public enemies ? Who may be considered public enemies ?

g) Comment upon the words « arrest or restraint of princes, rulers or people ».

What is « seizure under legal process » ? The original French text uses the words « saisie judiciaire » which has a more precise meaning; it refers to arrest granted by a court in cases in which the ownership or possession of the subject matter is under dispute. If for example the ownership or possession of the carrying vessel is disputed and the person who claims to be the actual owner or to be entitled to take possession of the ship obtains a « saisie judiciaire », thereby causing loss or damage to the goods carried, then the carrier does not seem liable in respect of such loss or damage. But we believe that this exoneration from liability must be subject to certain qualifications, viz the absence of fault on the part of the carrier, or, if the carrier is not the owner, of the owner himself.

h) Comment upon the words « quarantine restrictions ». Have there been any judgments in your country exonerating the carrier from liability in respect of loss or damage resulting from quarantine restrictions ? What is the situation if the quarantine restrictions are due to neglect of the owners ?

A part le capitaine, les marins et le pilote, qui entend-on par les préposés du transporteur ? Y comprend-on le personnel à terre ?

Veuillez fournir tous détails sur la façon dont votre pays interprète le concept de la navigation et l'administration du navire, opposée à l'administration de la cargaison.

b) Cette règle a-t-elle été conçue pour les incendies par combustion spontanée ?

Le fardeau de la preuve de l'incendie qui a été causé par la faute personnelle ou le fait du transporteur incombera-t-il au réceptionnaire ?

Veuillez nous faire connaître vos commentaires sur le concept de la faute personnelle ou du fait. Comment applique-t-on la faute personnelle ou le fait si le transport est effectué par une société ? Existe t-il d'après votre législation nationale, des statuts spéciaux pour l'incendie applicables aux transports maritimes ?

c) Nous vous prions de commenter les mots « périls, dangers ou accidents de la mer ». Quels sont les termes employés dans votre législation nationale ?

d) Veuillez commenter les mots « acte de Dieu ». La conception d'un « acte de Dieu » correspond-elle à celle de « force majeure » ?

e) Veuillez donner vos commentaires sur les mots « faits de guerre ».

f) Qu'entendez-vous par « faits d'ennemis publics » ? Qui considère-t-on comme ennemis publics ?

g) Veuillez commenter les mots « arrêté ou contrainte de prince, d'autorités ou du peuple ».

Qu'entend-on par « saisie judiciaire » ? Dans le texte original français on se sert de l'expression « saisie judiciaire » qui a une portée plus précise; elle se réfère à la saisie ordonnée par un tribunal lorsqu'il s'agit d'un procès où la question de la propriété ou de la possession du sujet est en litige. Si, par exemple, la propriété ou la possession du navire transporteur est contestée et si la personne qui prétend être le propriétaire réel du navire ou pouvoir en prendre possession, s'assure une « saisie judiciaire » entraînant, de ce fait, la perte des marchandises transportées ou des dommages à celles-ci, il semble que le transporteur ne puisse être rendu responsable de ces dommages. Mais nous croyons que cette exonération de la responsabilité est sujette à certaines réserves, à savoir, l'absence de faute de la part du transporteur ou, si le transporteur n'est pas propriétaire, du propriétaire lui-même.

h) Veuillez commenter le terme « restriction de quarantaine ». Y a-t-il eu dans votre pays des décisions judiciaires exonérant le transporteur de la responsabilité pour pertes ou dommages pouvant résulter de restriction de quarantaine ? Quelle est la situation lorsque la restriction de quarantaine émane d'une négligence des propriétaires ?

i) Can you give any example of act or omission of the shipper which has been the object of court decisions ? Although reference is made only to those of the shipper, are the acts or omissions of the receiver relevant ? Is delay in loading or which causes demurrage an act or omission which exonerates the carrier from liability in respect of loss or damage caused by such delay ?

j) Are strikes a general exception ? What is the position where other labour could have been employed if the strike could have been reasonably avoided, or if the strike was directed only against ships of a certain flag ?

k) Do you know of any judgment which has discussed this excepted peril ?

l) The exoneration of liability in respect of loss or damage caused by saving or attempting to save life at sea is in line with the duty of rendering assistance to persons in danger (Article 11 of the 1910 Convention). But such a duty does not exist in respect of property and it might seem unreasonable that the owner of the cargo must bear the risk of loss of or damage to his property whilst the benefit of the salvage (i.e. the remuneration) is enjoyed by the owner. Can you comment upon this problem ?

m) Can you give a definition of inherent defect according to your domestic law ? What is the difference between inherent defect (vice caché) and vice (vice propre) ? When does the quality of the goods exonerate the carrier from liability in respect of loss or damage resulting therefrom ? We believe that it must be a quality such as to prevent the safe carriage of the goods in normal circumstances. Are there any court decisions in your country on this point ?

n) If the insufficiency of packing could or should have been noticed by the carrier, does the exoneration still apply ?

o) Same remark as above.

p) Are these defects of the ship or of the cargo or both ? When can a defect be considered latent ?

g) Is it correct that in respect of this excepted peril as well as of all the previous ones the carrier has the burden of proving the causal relationship between the loss or damage and the excepted peril ? If so, how can the proof required by the Convention be provided ? Is it a negative proof as appears from the wording of the Convention or is it satisfied by a positive proof of due diligence ?

As regards the fault or neglect of the agents or servants of the carrier :

i) Pouvez-vous citer des exemples d'acte ou d'omission du chargeur ayant entraîné des décisions de tribunal ? Bien qu'il ne soit question que de l'acte du chargeur, l'acte ou l'omission du réceptionnaire a-t-il le même effet ? Un retard dans le chargement ou pouvant occasionner des droits de surestaries est-il un acte ou une omission exonérant le transporteur de la responsabilité pour perte ou dommage provenant d'un tel retard ?

j) Les grèves sont-elles l'exception générale ? Quelle serait la situation si l'on avait pu employer une autre main-d'œuvre ou si la grève avait pu être raisonnablement évitée ou si la grève ne visait que les navires arborant le pavillon d'un certain pays ?

k) Avez-vous connaissance d'une décision judiciaire où l'on a discuté ce péril exceptionnel ?

l) L'exonération de la responsabilité pour perte ou dommage à la suite d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies en mer est en rapport avec le devoir d'assister toute personne en danger (article II de la Convention de 1910). Mais ce devoir n'existe pas en ce qui concerne des biens et il pourrait ne pas paraître raisonnable au propriétaire des marchandises de devoir risquer de perdre ses biens ou de les voir subir des dommages alors que le propriétaire tire avantage du sauvetage (c.-à-d. de la rémunération de celui-ci). Pouvez-vous apporter quelques commentaires en ce qui concerne cette question ?

m) Pouvez-vous définir le terme « vice caché » suivant votre législation nationale ? Quelle différence y a-t-il entre vice caché (inherent defect) et vice propre (vice) ? A quel moment la qualité des marchandises exonère-t-elle le transporteur de la responsabilité pour perte ou dommage pouvant en résulter ? Nous pensons qu'ici il doit s'agir d'une qualité insuffisante pour permettre le transport sans risque des marchandises dans des conditions normales. Existe-t-il dans votre pays des décisions de tribunal sur ce point ?

n) Si l'insuffisance d'emballage avait pu ou aurait dû être notée par le transporteur, l'exonération serait-elle encore applicable ?

o) Mêmes remarques que pour m).

p) Ces vices sont-ils ceux du navire ou de la cargaison ou des deux ? Quand un vice est-il caché ?

q) Est-il exact que pour ce péril exceptionnel, ainsi que pour les périls préalablement nommés, le transporteur assume le fardeau de la preuve de la relation causale entre la perte et le dommage et le péril exceptionnel ? Dans l'affirmative, comment peut-on prévoir la preuve requise aux termes de la Convention ? S'agit-il d'une preuve négative, comme le veut le texte de la Convention, ou suffit-il d'une preuve positive de diligence raisonnable ?

Concernant la faute ou la négligence des agents ou préposés du transporteur :

(i) Do the words « agents or servants » correspond to the words « master, mariner, pilot or the servants of the carrier » used in (a) ?

(ii) Is the fault or neglect relevant only if it refers to the management of the cargo or is it general ?

Sub-paragraph (3)

1. Does the loss or damage referred to herein include the situation mentioned in Article 3(5) ?

2. Is there a difference between the words « fault or neglect » used in this sub-paragraph and the words « act, neglect or default » used in sub-paragraph 2(a) ? It must be pointed out that in the French text, which, as already stated, is the original text, the words « actes, négligence ou défaut » are used in sub-paragraph 2(a) and the words « acte, faute ou négligence » are used in this sub-paragraph.

Sub-paragraph (4)

1. What is the relationship between the exoneration granted by this sub-paragraph and that granted by sub-paragraph 2(1) ?

2. Explain what is the construction of the concept of deviation in your country and what is considered to be a reasonable deviation. Why is it stated that any deviation of the type described shall not be deemed to be an infringement or breach of the Convention or of the contract of carriage ? Is it correct that this means infringement or breach of the provisions of the Convention and of the contractual provisions agreed by the parties ?

Sub-paragraph (5)

1. Explain the concept of loss or damage in your country. Is it limited to physical loss or damage ?

2 .Does the limit of liability apply irrespective of the seriousness of the act, neglect or default of the carrier or of his servants or agent ? Can limitation be pleaded in the following cases :

(i) in case of « culpa lata » (faute grave) ?

(ii) in case of « faute inexcusable » ?

(iii) if the carrier or his servants or agents have acted wilfully and with knowledge that damage would probably occur ?

(iv) in case of fraud ?

3. What is the construction in your country of the words « package or unit ? »

4. How does the limitation work in case of partial loss or damage ? If a package worth £ 200 is damaged to the extent of £ 50 is this

(i) Les termes « agents ou proposés » correspondent-ils aux termes « capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur » repris à a) ?

(ii) La faute ou la négligence entre-t-elle seulement en ligne de compte si elle se rapporte à l'administration de la cargaison, ou est-elle générale ?

Alinéa 3)

1. Les pertes ou dommages dont il est question englobent-ils la situation reprise à l'article 3, 5) ?

2. Y a-t-il une différence entre les mots « faute ou négligence » repris à cet alinéa et les mots « actes, négligence ou défaut » repris à l'alinéa 2, a) ? On remarquera que dans le texte français qui, comme nous en avons déjà fait la remarque, est le texte original, on utilise les mots « actes, négligence ou défaut » à l'alinéa 2, a), et les mots « actes, faute ou négligence » au présent alinéa.

Alinéa 4)

1. Quel rapport y a-t-il entre l'exonération accordée par cet alinéa et celle accordée par l'alinéa 2, 1) ?

2. Veuillez expliquer comment le concept du déroutement est interprété dans votre pays et ce que l'on entend par déroutement raisonnable. Pourquoi déclare-t-on que tout déroutement du type décrit ne sera pas considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport ? Est-il exact que cela signifie une infraction des dispositions de la Convention et des dispositions contractuelles auxquelles les parties ont souscrit ?

Alinéa 5)

1. Expliquez le concept de la perte ou du dommage dans votre pays. Se limite-t-il à des pertes ou dommages matériels ?

2. La limite de la responsabilité joue-t-elle indépendamment de l'importance de l'acte, de la négligence ou du défaut du transporteur ou de ses agents ou préposés ? Peut-on invoquer la limitation dans les cas suivants :

(i) cas de « culpa lata » (faute grave) ?

(ii) cas de « faute inexcusable » ?

(iii) si le transporteur ou ses agents ou préposés ont agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ?

(iv) cas de fraude ?

3. Quel sens donne-t-on dans votre pays aux mots « colis ou unité » ?

4. Comment opère-t-on la limitation dans l'éventualité d'une perte partielle ou de dommage ? Si un colis valant £ 200 est endommagé pour

amount paid in full or is it paid on the basis of 25 % of the limit, which would be £ 25 ?

5. In the commercial practice of your country is the declaration of value frequent ? Does it always imply the payment of an ad valorem freight ?

6. It is thought that the object of the paragraph relating to prima facie evidence is to stop the shipper from giving evidence contrary to his own declaration. Does this provision apply only where the declaration increases the limitation figure or does it also apply where the declaration is lower than the limit — even if such declaration is invalid under Article 3(8) ?

7. Does the last sentence of this sub-paragraph, which refers to the case of the nature or value of the goods having been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading, apply or only in the case of a declaration of nature and value under sub-paragraph 5 ? Or does it also apply to any declaration of the nature of the goods, even if not done in conjunction with a declaration of value, and therefore for the purpose of increasing the limit ?

8. Does « knowingly misstated » mean intentionally or only that the shipper had knowledge of the incorrectness of his declaration although he had no intention to obtain any advantage therefrom ? In other words, is the element of fraud necessary in order that the carrier may be exonerated from liability ?

Sub-paragraph (6)

1. What is the exact meaning of the words « to the shipment whereof the carrier etc. would not have consented if he had known their nature or character » ? Does this provision apply only if the clear description of the goods is not indicated on the cases or coverings according to the national rules relating to carriage of hazardous cargo, or does it apply also when, although the nature of the goods had been declared, the carrier was ignorant of their dangerous character ?

Article 5

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 obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a

une valeur de £ 50, ce montant sera-t-il payé en entier ou sur la base de 25 % de la limite, qui donnerait £ 25 ?

5. Suivant les usages commerciaux en pratique dans votre pays, fait-on fréquemment une déclaration des valeurs ? Cela entraîne-t-il toujours le paiement du frêt ad valorem ?

6. On suppose que l'objet du paragraphe se référant à la présomption sauf preuve contraire est d'empêcher le chargeur de porter un témoignage contraire à sa propre déclaration. Applique-t-on cette disposition uniquement lorsque le chiffre de la limitation est augmenté ou bien lorsque le chiffre repris dans la déclaration se trouve être inférieur à celui de la limitation même si, aux termes de l'article 3, 8), cette déclaration n'est pas valable ?

7. Applique-t-on la dernière phrase dans l'alinéa en question traîtant du cas où le transporteur a fait sciemment une fausse déclaration de la nature ou de la valeur des marchandises, ou seulement lorsque l'on déclare la nature et la valeur des marchandises aux termes de l'alinéa 5 ? Ou bien l'applique-t-on aussi à toute déclaration visant la nature des marchandises, même si celle-ci n'est pas faite avec l'intention d'augmenter la limite ?

8. Le terme « a fait sciemment une déclaration fausse » exprime-t-il une intention résolue de la part du chargeur ou bien celui-ci était-il conscient de l'inexactitude de sa déclaration bien que n'ayant aucune intention d'en tirer avantage ? En d'autres termes, l'élément de fraude est-il nécessaire pour que le transporteur soit exonéré de toute responsabilité ?

Alinéa 6)

1. Quel est le sens exact des mots « à l'embarquement desquelles le transporteur etc. n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère » ? Cette disposition n'est-elle appliquée que lorsqu'une description détaillée des marchandises n'est pas clairement faite sur les caisses ou les emballages conformément aux lois nationales relatives au transport de cargaison dangereuse, ou s'applique-t-elle également lorsque le transporteur ignorait le caractère dangereux des marchandises bien que la nature de celles-ci ait été déclarée ?

Article 5

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 la présente Convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inseré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention 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 de

charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

QUESTIONS

1. What is the position where a carrier surrenders one of his rights or immunities (e.g. an extension of time to sue) *after* the bill of lading has been issued and when, as a consequence, such surrender cannot be embodied in the bill of lading ? Is such a surrender of rights valid ?

2. The second paragraph of this Article provides that the Convention shall not apply to charter parties. Is it permissible, under your law, for the provisions of the Convention to be incorporated into charter parties — for example, by a clause Paramount — and, if so, what is the effect of such incorporation ?

3. The second sentence in this Article provides that if a bill of lading is *issued* where a ship is chartered it shall comply with the terms of the Convention. Article 1(b) provides that the term « contract of carriage » applies only to such contracts covered by a bill of lading... issued under a charter party *from the moment at which such bill of lading regulates the relations* between a carrier and a holder of the same. What is the relationship between these two provisions ? Does the obligation to comply with the terms of the Convention arise when the bill of lading is issued (see Article 5) or from the moment at which the bill of lading regulates the relations between the carrier and the holder (Article 1(b)) ?

4. What are the lawful provisions regarding general average ?

Article 6

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 sea, 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.

la présente Convention. 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.

QUESTIONS

1. Comment la situation se présente-t-elle lorsqu'un transporteur abandonne un de ses droits ou une des ses exonérations (prolongation du délai de poursuite, par exemple) après que le connaissement a été émis et que, par conséquent, un tel abandon ne saurait être inséré dans le connaissement ? Un tel abandon est-il autorisé ?

2. Il est prévu au second paragraphe de cet article que la Convention ne sera pas applicable dans le cas de chartes-parties. D'après vos lois, l'incorporation des dispositions de la Convention dans les chartes-parties — par exemple au moyen d'une clause suprême — est-elle permise, et dans l'affirmative, quels en seront les effets ?

3. Il est prévu au second article que lorsqu'un navire est affrété et que l'on *émet* un connaissement, celui-ci sera soumis aux lois de la Convention. L'article premier, b), prévoit que les mots « contrat de transport » s'appliquent uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement... émis en vertu d'une charte-partie *à partir du moment où ce connaissement régit les rapports* du transporteur et du porteur du connaissement. Quel rapport y a-t-il entre ces deux dispositions ? L'obligation de se soumettre aux termes de la Convention entre-t-elle en vigueur lorsque l'on émet le connaissement (voir l'article 5) à partir du moment où le connaissement régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement (article premier, b)) ?

4. Quelles sont les dispositions légales visant l'avarie commune ?

Article 6

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 stipulation 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 mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement 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.

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.

QUESTIONS

1. In your domestic legislation is a received for shipment bill of lading considered a bill of lading for the purposes of this Article even if it is not a document of title ?

2. What is in your domestic legislation the relevant concept of public policy for the purposes of this Article ? It should be noted that the second part of this Article provides that any agreement entered into in compliance with the first part shall have full legal effect, so that its validity cannot be denied on the basis of domestic rules which are not rules of public policy.

3. What are « ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade » ? What are the shipments in respect of which a special agreement is justified ? Have there been any court decisions in your country in this respect or has any practice developed ?

Article 7

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 of 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 sea.

QUESTIONS

1. What contractual freedom is granted to the carrier prior to loading and after discharge ?

2. Is it correct that unless an agreement to the contrary is entered into, the provisions of the Convention as to the responsibility and liability of the carrier apply also prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship ? Or does the definition of « carriage of goods » under Article 1(e) and the reference to the carriage of goods in Article 2 exclude the application of Articles 3 and 4 altogether ?

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet 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.

QUESTIONS

1. Peut-on, d'après votre législation nationale, considérer un connaissement libellé « reçu pour chargement » comme connaissement pour les besoins de cet article, même s'il n'est pas document de titre ?

2. Quel est, d'après votre législation nationale, le bon concept d'ordre public répondant aux besoins du présent article ? Il faut tenir compte de la seconde partie de cet article qui prévoit que toute convention conclue conformément à la première partie aura plein effet légal, de sorte que sa validité ne saurait être reniée sur base des règles nationales qui ne sont pas des règles d'ordre public.

3. Qu'entend-on par « cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ? »Quelles sont les cargaisons pouvant motiver une convention spéciale ? Y a-t-il eu de ce chef des décisions de tribunaux dans votre pays ou bien des usages ont-ils été créés ?

Article 7

Aucune disposition de la présente Convention 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 mer.

QUESTIONS

1. Quelle liberté contractuelle accorde-t-on au transporteur avant le chargement et après le déchargement ?

2. Est-il exact que, à moins que l'on ait conclu un contrat dans un sens contraire, les dispositions de la Convention visant les obligations et les responsabilités du transporteur s'appliquent aussi bien avant le chargement du navire qu'après son déchargement ? Ou bien la définition de « transport des marchandises » à l'article 1, a), et la référence au transport des marchandises à l'article 2 excluent-elles l'application intégrale des articles 3 et 4 ?

Article 8

The provisions of this Convention 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 seagoing vessels.

QUESTION

Has this Article given rise to any doubts ? What is the relationship between the package or unit limitation and the shipowner's limitation of liability ?

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

QUESTIONS

1. Has the limit of liability been translated into your national currency ? In the affirmative what is the corresponding amount ?

2. Has the gold value provision been complied with in your country ? Has therefore the limit of liability been adjusted so as to correspond in round figures to 100 pounds gold ?

3. Does your law provide that the debtor has the right to discharge his debt in national currency ?

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the Contracting States.

QUESTIONS

1. What is the scope of the Convention in your country ?

Article 8

Les dispositions de la précente Convention 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 de mer.

QUESTION

Cette question a-t-elle laissé planer un doute ? Quelle relation existe-t-il entre la limitation par colis ou unité et la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ?

Article 9

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

QUESTIONS

1. La limitation de la responsabilité a-t-elle été convertie dans votre monnaie nationale ? Dans l'affirmative, quel en est le montant correspondant ?

2. La disposition valeur or est-elle suivie dans votre pays ? En conséquence, le limitation de responsabilité a-t-elle été ajustée de façon à correspondre en chiffres ronds à 100 livres or ?

3. Votre législation accorde-t-elle le droit au débiteur de se libérer dans la monnaie nationale ?

Article 10

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

QUESTIONS

1. Quel est le champ d'application de la Convention dans votre pays ?

2. Does it apply to all bills of lading issued in a contracting State irrespective of the vessel or of the parties or is it necessary that the shipper, carrier and receiver be of different nationality ?

Note : Articles 11 to 16 intentionally omitted.

PROTOCOL

At the time of signing the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right :

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2 (c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).

2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

QUESTIONS

1. How has your country given effect to the Convention ?

2. Has your country altered the text of Article 4 paragraph 2 prescribing that in the cases referred to under paragraphs (c) to (p) the holder of a bill of lading is entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a) ?

3. Which alterations have been made in the text of the Convention under your legislation ?

4. Has your country exercised the option to apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods ?

5. What is the scope of application of the Convention in your country ? Does it apply only when your national law is the proper law of the contract or does it apply *proprio vigoro* ?

2. S'applique-t-elle à tout connaissement créé dans un Etat contractant indépendamment du navire ou des parties, ou faut-il que le chargeur, le transporteur et le réceptionnaire soient tous de nationalité différente ?

Note : les articles 11 à 16 ont été omis intentionnellement.

PROTOCOLE

En procédant à la signature de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, les Plénipotentaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ces dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1. De préciser que dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de c) à p), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a).

2. D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

QUESTIONS

1. De quelle manière votre pays a-t-il donné effet à la Convention ?

2. Votre pays a-t-il amendé le texte de l'article 4, paragraphe 2, stipulant que dans les cas repris aux paragraphes c) à p), le porteur d'un connaissement est admis à établir la responsabilité pour perte ou dommage résultant de la faute personnelle du transporteur ou de la faute personnelle des préposés qui ne sont pas visés au paragraphe a) ?

3. Quelles sont les modifications apportées par votre législation aux textes de la Convention ?

4. En ce qui concerne le cabotage national, votre pays a-t-il profité de l'option qui lui était offerte d'appliquer l'article 6 à toutes catégories de marchandises ?

5. Quel est le champ d'application de la Convention dans votre pays ? L'applique-t-on uniquement lorsque la législation nationale est celle qui régit le contrat ou bien l'applique-t-on d'office ?

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO

BILLS OF LADING

AND PROTOCOL OF SIGNATURE

Signed at Brussels on August 25, 1924

Article 1.

In this Convention the following words are employed, with the meaning set out below :

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 sea, 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 sea.

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 2.

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea 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.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE

CONNAISSEMENT

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Signés à Bruxelles, le 25 août 1924

Article 1.

Dans la présente Convention 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 pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; 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 en mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6 le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3.

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.

2. Subject to the provisions of Article 4, 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 paragraph 3 (a), (b) and (c).

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.

Article 3.

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. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, 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 l'agent du trasporteur 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 lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent 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 au paragraphe 3 a) b) et c).

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 indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. 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. 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.

If the loss or damage is not apparent, notice must be given within three days of the delivery of the goods.

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.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

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.

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, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, 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 this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

6. A 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 ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, 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.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

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.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, le capitaine ou l'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 ». 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 cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue 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 4.

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, 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 3. 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 ennemies.

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 lockouts 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.

Article 4.

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 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 3 paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, 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 arrêté ou contrainte de prince, autorités 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 lockouts 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) Any other cause arising without the actual fault or 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.

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 this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding £ 100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to goods or in connection therewith if the nature or value thereof has been knowingly misstated 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. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to

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 ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

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 de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte du dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus responsables en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration n'ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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 déclaration fausse 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 leur 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. 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,

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 5.

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 obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of this Convention 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 this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6.

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 on 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 sea, 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 with 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 7.

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or

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 5.

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 la présente Convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention 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 de la présente Convention. 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 6.

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 contract 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 stipulation 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 mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement 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 cet 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 7.

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations,

exemption as to the responsibility and liability of the carrier of the ship for the loss of 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 sea.

Article 8.

The provisions of this Convention 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 seagoing vessels.

Article 9.

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10.

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11.

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement amoung the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government through

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 mer.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention 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 de mer.

Article 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Article 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

Article 11.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédia-

the diplomatic channel to the Powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12.

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13.

The High contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing Dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing Dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing Dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14.

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit. As respects the States which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15.

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a

tement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence Internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 14.

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 15.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de

duly certified copy of the notification to all the other States; informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16.

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

Done at Brussels, in a single copy, the 25th August, 1924.

For Germany :
(s)
For the Argentine Republic :
(s)
For Belgium :
(s)
For Chili :
(s)
For the Republic of Cuba :
For Denmark :
For Spain :
(s)
For Estonia :
(s)
For the United States of America :
(s)
For Finland :
For France :
(s)
For Great Britain :
(s)
For Hungary :
(s)
For Italy :
(s)
For Japan :
(s)
For Latvia :
For Mexico :
For Norway :

la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 16.

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :
(s)
Pour la République Argentine :
(s)
Pour la Belgique :
(s)
Pour le Chili :
(s)
Pour la République de Cuba :
Pour le Danemark :
Pour l'Espagne :
(s)
Pour l'Esthonie :
(s)
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
(s)
Pour la Finlande :
Pour la France :
(s)
Pour la Grande-Bretagne :
(s)
Pour la Hongrie :
(s)
Pour l'Italie :
(s)
Pour le Japon :
(s)
Pour la Lettonie :
Pour le Mexique :
Pour la Norvège :

For the Netherlands :
For Peru :
For Poland and the Free City of Danzig :
(s)
For Portugal :
For Roumania :
(s)
For the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes :
(s)
For Sweden :
For Uruguay :

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right :

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2 (c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).

2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that article.

Done at Brussels, in a single copy, the 25th August, 1924.

For Germany :
(s)
For the Argentine Republic
For Belgium :
(s)
For Chili :
(s)
For the Republic of Cuba :
For Denmark :

Pour les Pays-Bas :
Pour le Pérou :
Pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig :
(s)
Pour le Portugal :
Pour la Roumanie :
(s)
Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes :
(s)
Pour la Suède :
Pour l'Uruguay :

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même valeur que si ces dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1. de préciser que dans les cas prévus par l'art. 4 alinéa 2 de c) à p), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a).

2. d'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :
(s)
Pour la République Argentine :
Pour la Belgique :
(s)
Pour la République de Cuba :
Pour le Danemark :

For Spain :
(s)
For Estonia :
(s)
For the United States of America :
(s)
For Finland :
For France :
(s)
For Great Britain :
(s)
For Hungary :
(s)
For Italy :
(s)
For Japan :
For Latvia :
For Mexico :
For Norway :
For the Netherlands :
For Peru :
For Poland and the Free City of Danzig :
(s)
For Portugal :
For Roumania :
(s)
For the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes :
(s)
For Sweden :
For Uruguay :

Pour l'Espagne :
(s)
Pour l'Esthonie :
(s)
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
(s)
Pour la Finlande :
Pour la France :
(s)
Pour la Grande-Bretagne :
(s)
Pour la Hongrie :
(s)
Pour l'Italie :
(s)
Pour le Japon :
Pour la Lettonie :
Pour le Mexique :
Pour la Norvège :
Pour les Pays-Bas :
Pour le Pérou :
Pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig :
(s)
Pour le Portugal :
Pour la Roumanie :
(s)
Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes :
(s)
Pour la Suède :
Pour l'Uruguay :

PROTOCOL

TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO

BILLS OF LADING

signed at Brussels on February 23rd. 1968 (*)

The Contracting Parties,

Considering that it is desirable to amend the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on the 25th August 1924,

Have agreed as follows :

Article 1

1. In Article 3, paragraph 4 shall be added :

« 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 ».

2. In Article 3, paragraph 6, sub-paragraph 4 shall be replaced by :

« 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 ».

3. In Article 3, after paragraph 6 shall be added the following paragraph 6bis :

« An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding

(*) by : Federal Republic of Germany, Argentine, Belgium, Canada, Republic of China, Holy Seat, Congo (Kinshasa), United States of America, Finland, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, Italy, Liberia, Mauritania, Philippines, Poland, Sweden, Switzerland, Uruguay.

PROTOCOLE

PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE

CONNAISSEMENT

signée à Bruxelles le 23 février 1968 (*)

Les Parties Contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Sont convenues des dispositions suivantes :

Article 1

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

« Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi ».

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance 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 ».

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6bis, libellé comme suit :

(*) par : République Fédérale d'Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, République de Chine, Cité du Vatican, Congo (Kinshasa), Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Grèce, Italie, Liberia, Mauritanie, Philippines, Pologne, Suède, Suisse, Uruguay.

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 ».

Article 2

Article 4, paragraph 5 shall be deleted and replaced by the following :

« a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss of or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of Frs. 10.000 per package or unit or Frs. 30 per kilo 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) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

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.

« 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 a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation ».

Article 2

L'article 4, paragraphe 5 sera supprimé et remplacé par le texte suivant :

a) « A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables de pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs 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 de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce 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 témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

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 ».

Article 3.

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article 4bis :

« 1. The defences and limits of liability provided for in this Convention 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 this Convention.

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 this Convention.

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 4.

Article 9 of the Convention shall be replaced by the following :

« This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage ».

Article 5.

Article 10 of the Convention shall be replaced by the following :

« The provisions of the Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if :

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) de ce 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 ».

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article 4bis libellé comme suit :

« 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention 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 de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

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 témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

Article 4

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

« La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires ».

Article 5

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

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 the rules of this Convention 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.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs ».

Article 6.

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this Protocol to Bills of Lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a Party to this Protocol.

Article 7.

As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 8.

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

Article 9.

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not

a) le connaissement est émis dans un Etat contractant
ou
b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant
ou
c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention 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.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnées ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents ».

Article 6

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissements délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Article 7

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 8

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

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se

consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10.

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 23rd February 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 11.

1. This Protocol shall be ratified.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 12.

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies of the United Nations, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.

2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article 13.

1. This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

2. For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in paragraph 1 of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 10

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 11

1. Le présent Protocole sera ratifié.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas Partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 12

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations unies ou des institutions spécialisées des Nations unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.

2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 13

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 14.

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.

3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 15.

1. Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession,

or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories, under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

3. Any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 16.

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Article 17.

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention, of the following :

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.

Article 14

1. Chacun des Etats contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 15

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole.

Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat Contractant qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation; elle vaudra également pour la Convention.

Article 16

Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 17

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit Maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 10, 11 et 12.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 15.

4. The denunciations received in accordance with Article 14.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 15.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

HOVERCRAFT

QUESTIONNAIRE

1. At a meeting of the Bureau Permanent held in Tokyo in April 1969, it was confirmed that the International Subcommittee which had been set up to examine the above subject was to draw up an International Draft Convention.

2. Me. James Paul Govare, Chairman of the International Subcommittee in question, has prepared a preliminary draft which will be found on page 154 of the third volume of CMI Documentation 1969.

3. From the answers already received, it would appear that information and opinions should be collected on the problems which are likely to be encountered in the increasing use of this novel form of transport. Each National Association is therefore requested to submit its answers to the following questions :

a) Is there an international legislation in your country which regulates the use of Hovercraft or vehicles which are able to travel over both land and water ? If so, what, in essence, are the contents of such legislation ?

b) Is your Association satisfied with the scope and contents of the draft convention which has been prepared by Me. Govare ? If not, please specify in which way it is considered that it could be improved.

c) Does your Association have any further comments or proposals it wishes to make ?

Please send your answers and comments to Me. Govare at 5 rue de Lasteyrie, Paris 16e., before the end of December, with a copy to the Administrative Secretariat, Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B 2000 Antwerp, Belgium.

The Convener
Lloyd WATKINS

The Chairman
J.P. GOVARE

COMMISSION INTERNATIONALE

HOVERCRAFT

QUESTIONNAIRE

1. Il a été confirmé à la réunion du Bureau Permanent tenue à Tokyo en avril 1969 que la Commission Internationale établie en vue d'examiner la question sous rubrique devait formuler un projet de convention internationale.

2. Me. James Paul Govare, Président de ladite Commission Internationale, a préparé un avant-projet que l'on trouvera à la page 154 du troisième volume de la Documentation CMI pour 1969.

3. D'après les réponses qui nous sont déjà parvenues, il semblerait que l'on doive s'efforcer de réunir tous renseignements et opinions touchant les problèmes que l'on serait amené à rencontrer pendant l'utilisation toujours croissante de ce nouveau mode de transport. En conséquence, les Associations Nationales sont priées de soumettre leurs réponses aux questions suivantes :

a) Existe-t-il dans votre pays une législation internationale réglementant l'usage d'aéroglisseurs ou de tous véhicules pouvant se déplacer sur terre ou sur l'eau ? Dans l'affirmative, quel est l'essentiel de cette législation ?

b) Le champ d'application et le contenu du projet de convention préparé par Me. Govare, répondent-ils aux désirs de votre Association ? Dans le négative, prière d'indiquer de quelle façon vous pensez pouvoir améliorer ces deux points.

c) Votre association désire-t-elle formuler d'autres observations ou propositions ?

Prière de faire parvenir vos réponses et vos observations à Me. Govare, 5 rue de Lasteyrie, Paris 16e, avant la fin du mois de décembre, avec une copie adressée au Secrétariat Administratif, Firme Henry Voet-Génicot, 17 Borzestraat, B 2000 Anvers, Belgique.

Le Secrétaire-convocateur
Lloyd WATKINS

Le Président
J.P. GOVARE

INDEX

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES
TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

BILLS OF LADING
CONNAISSEMENTS

HOVERCRAFT

Page

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES
TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

1st Report of the International Subcommittee 2
1er Rapport de la Commission Internationale 3
2nd Report of the International Subcommittee 8
2ème Rapport de la Commission Internationale 9
Draft Convention 16
Projet de Convention 17
Report on the Meeting held at Brussels on the 18th July 1970 18
Compte-rendu de la réunion tenue à Bruxelles le 18 juillet 1970 19

BILLS OF LADING
CONNAISSEMENTS

Commentary and Questionnaire 24
Commentaires et Questionnaire 25
International Convention signed at Brussels on the 25th August 1924 70
Convention Internationale signée à Bruxelles le 25 août 1924 71
Protocol signed at Brussels on the 23rd February 1968 92
Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 93

HOVERCRAFT

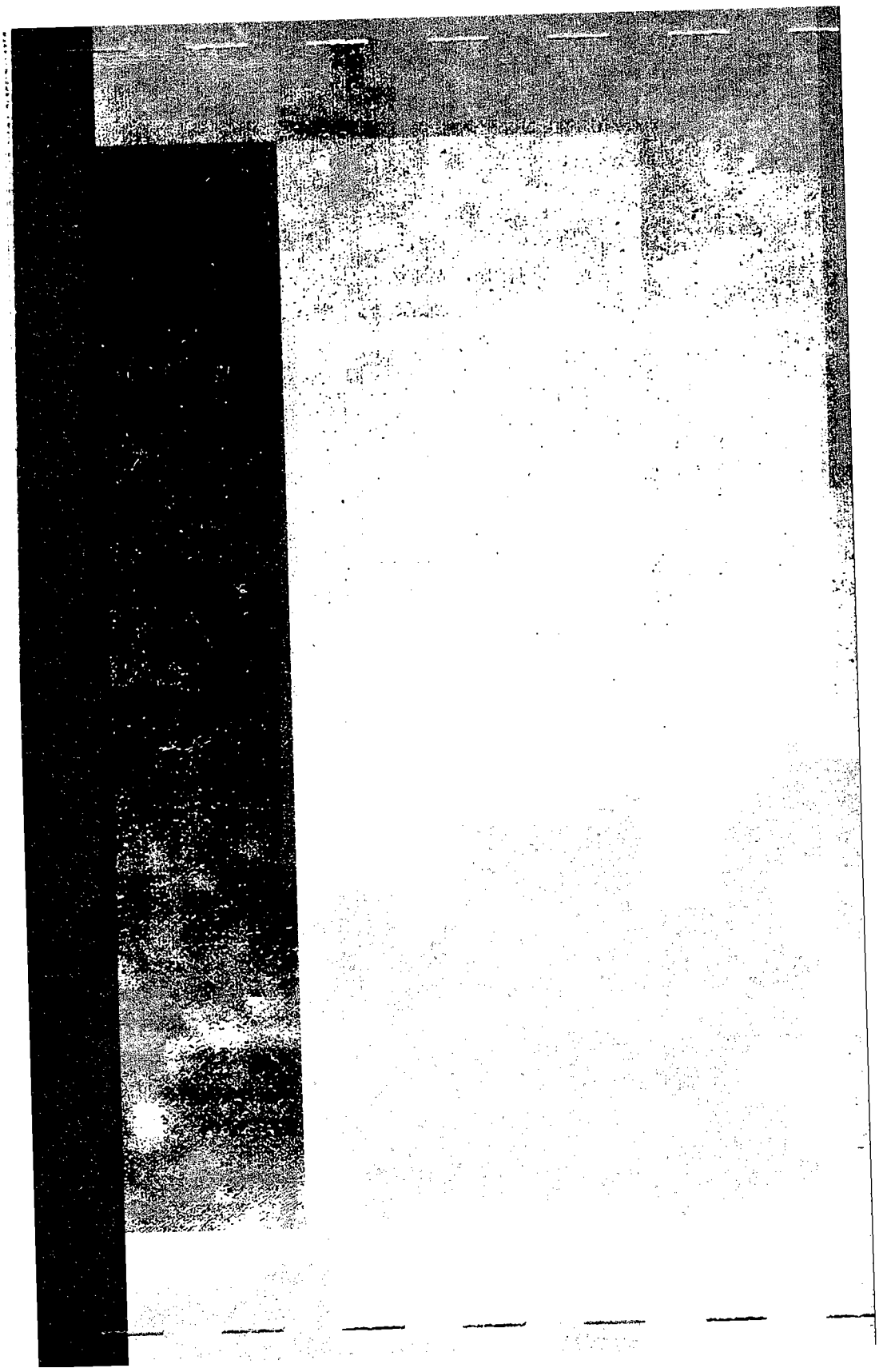
Questionnaire 106
Questionnaire 107

Translations by Mr. William Mac Alpin, reviewed by Madame A. Van Varenbergh.

Les traductions ont été préparées par Monsieur William Mc Alpin et revues par Madame A. Van Varenbergh.

C.M.I. DOCUMENTATION 1970

The amount of the subscription for 1970 has been fixed at Belgian Francs 500,— per year (forwarding by surface mail). The National Associations may group their orders. The subscription will be handled by the Administrative Secretariat. Payment can be made by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account N° 10353 of the International Maritime Committee with the Société Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postal Cheque Office, Brussels account N° 1015.58 Henry Voet-Génicot/C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 - Antwerp (Belgium).

DOCUMENTATION C.M.I. 1970

Le prix de l'abonnement a été fixé, pour l'année 1970, à Francs Belges 500,— par an (expédition par voie maritime). Les Associations Nationales peuvent faire des commandes groupées. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif. Le paiement pourra être effectué par chèque payable à Anvers, ou par virement bancaire au compte N° 10353 dont le Comité Maritime International est titulaire à la Société Générale de Banque à Anvers ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles au compte N° 1015.58 en faveur de Henry Voet-Génicot — Compte C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 - Antwerpen (Belgique).