

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1990

PARIS

I

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

**XXXIVth INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

PARIS

1990

DOCUMENTS

**XXXIV^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

XXXIVth INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL
PARIS 24th to 29th JUNE 1990

Host Association :

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME
73, boulevard Haussmann, F-75008 PARIS

Conference Headquarters :

«GRAND HOTEL», 2, rue Scribe, F-75002 PARIS

Secretariat of the Conference :

76, Avenue Marceau, F-75008 PARIS
Tél. : (1) 47.20.43.32 - TLX : 290664 - FAX (1) 47.20.38.04

Agenda :

- a) CMI Uniform Rules for Sea Waybills;
- b) Uniformity of the Law of Carriage of Goods by sea in the 1990's - Problems under the Hague/Visby rules and possible solutions;
- c) Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit;
- d) Revision of the York-Antwerp Rules 1974.

Lecture :

On «Uniformity of the Law on Civil Liability for Oil Pollution in the 1990's» by Professor Dr Norbert TROTZ.

XXXIV^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL
PARIS 24/29 JUIN 1990

Association invitante :

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME
73, boulevard Haussmann, F-75008 PARIS

Siège de la Conférence :

«GRAND HOTEL», 2, rue Scribe, F-75002 PARIS

Secrétariat de la Conférence :

76, Avenue Marceau, F-75008 PARIS
Tél. : (1) 47.20.43.32 - TLX : 290664 - FAX (1) 47.20.38.04

Ordre du jour :

- a) Règles Uniformes du CMI relatives aux Lettres de transport maritimes ;
- b) Uniformisation de la Loi sur le Transport des marchandises par mer dans les années 1990 - Problèmes relatifs aux Règles de La Haye et Visby et solutions possibles ;
- c) Transfert électronique des Droits sur les Marchandises en cours de transport ;
- d) Révision des Règles de York et d'Anvers 1974.

Conférence :

Sur l'« Uniformisation de la législation sur la Responsabilité Civile en matière de pollution par les hydrocarbures dans les années 1990 » par le Professeur Dr Norbert TROTZ.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME
73, Boulevard Haussmann, 75008 Paris

COMITE DE DIRECTION

Président

M. Claude BOQUIN Directeur Général
Groupe Louis Dreyfus.

Vice-Présidents

M. François DROUAULT Président Directeur Général
Réunion Européenne.
M. Alain TINAYRE Avocat.

Secrétaire Général

M. Philippe BOISSON Conseiller Juridique
Bureau Veritas.

Secrétaires Généraux Adjointes

M. Jean Claude BUHLER Vice-Président Honoraire du
Conseil des Chargeurs
Maritimes Français.
M. Pierre DARDELET Président de la Chambre
Syndicale des Courtiers
d'Affrètement et de Vente des
Navires en France.

Trésorier

M. Jean-Serge ROHART Avocat.

Conseiller

Mme Françoise
MOUSSU-ODIER Chef du Service Juridique du
Comité Central des Armateurs
de France.

Présidents Honoraires

M. Jean WAROT	Avocat, Vice-Président du CMI.
M. Jacques POTIER	Directeur Honoraire des Chargeurs Réunis S.A.
M. Jacques VILLENEAU	Avocat.
M. Pierre LATRON	Conseiller Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France.

Membres du Comité

M. Raymond ACHARD	Arbitre Maritime.
M. Pierre ALBERTINI	Secrétaire Général Comité des Assureurs Maritimes de Marseille.
M. Patrick ALLARD	Courtier d'assurance maritime.
M. Marcel ANGENAULT	Expert près la Cour d'Appel de Paris.
M. François ARRADON	Administrateur Socomet S.A.
M. Jacques BERTHON	Président d'honneur CNUC/Conseil des Chargeurs Maritimes Français.
M. Guillaume BRAJEUX	Avocat à la Cour.
M. Emmanuel FONTAINE	Avocat à la Cour.
M. Jean FRANÇOIS	Sous-Directeur Juridique Compagnie Générale Maritime.
M. J.-François LE GARREC	Sous-Directeur Assurances Générales de France.
M. Jean-Claude MATHIVON	Chef du Département « Assurances Industrie » Société Nationale ELF-AQUITAINE.
M. Emmanuel du PONTAVICE	Professeur à l'Université de Droit d'Economie & de Sciences Sociales de Paris.
Mme Martine REMOND-GOUILLOUD	Professeur d'Université.

PROGRAMME OF THE CONFERENCE

DATE	TIME	PARTICIPANTS	ACCOMPANYING PERSONS
24th JUNE 1990 (Sunday)	02.00 p.m. - 06.00 p.m.	Registration of the participants at the C.M.I. desk at GRAND HOTEL.	
	06.00 p.m. - 08.30 p.m.	Opening ceremony and welcome reception (lounge suit).	
25th JUNE 1990 (Monday)	09.30 a.m. - 11.00 a.m.	First plenary session and presentation of the subjects by the Chairmen of the International Sub-Committees.	
	11.00 a.m. - 11.30 a.m.	Coffee break.	
	11.30 a.m. - 01.00 p.m.	Committee sessions.	
	02.30 p.m. - 4.00 p.m.	Committee sessions.	
	04.00 p.m. - 04.30 p.m.	Tea break.	
	04.30 p.m. - 05.30 p.m.	Committee sessions.	
	07.00 p.m. - 09.00 p.m.	Reception at Palais de Justice offered by the Ordre des Avocats à la Cour de Paris.	
26th JUNE 1990 (Tuesday)	09.00 a.m. - 10. 30 a.m.	Committee sessions.	Excursion to «Château de Vaux-le-Vicomte»
	10.30 a.m. - 11.00 a.m.	Coffee break.	
	11.00 a.m. - 01.00 p.m.	Committee sessions.	
	02.30 p.m. - 04.00 p.m.	Committee sessions.	
	04.00 p.m. - 04.30 p.m.	Tea break.	
	04.30 p.m. - 05.30 p.m.	Committee sessions.	
	07.00 p.m. - 09.00 p.m.	Reception offered by les Professions Maritimes Françaises at Cercle Interalliés.	
27th JUNE 1990 (Wednesday)	07.30 a.m. - 06.00 p.m.	Optional excursion: « La Route des Grands Crus » of Burgundy. TGV from Paris to Beaune. Sightseeing tour of Beaune - Visit of the «Hotel-Dieu». Lunch at «Château du Clos Vougeot». TGV from Dijon to Paris.	

PROGRAMME DE LA CONFERENCE

DATE	HEURE	PARTICIPANTS	ACCOMPAGNANTS
24 JUIN 1990 (Dimanche)	14 h 00 - 18 h 00	Accueil et enregistrement des participants au GRAND HOTEL.	
	18 h 30 - 20 h 30	Cérémonie d'ouverture et cocktail d'accueil (tenue de ville).	
25 JUIN 1990 (Lundi)	09 h 30 - 11 h 00	Première séance plénière et présentation des sujets par les Présidents des Commissions des Sous-Commissions Internationales.	
	11 h 00 - 11 h 30	Pause café.	
	11 h 30 - 13 h 00	Travaux en Commissions.	
	14 h 30 - 16 h 00	Travaux en Commissions.	
	16 h 00 - 16 h 30	Pause thé.	
	16 h 30 - 17 h 30	Travaux en Commissions.	
	19 h 00 - 21 h 00	Réception au Palais de Justice offerte par l'Ordre des Avocats à la Cour de Paris.	
26 JUIN 1990 (Mardi)	09 h 00 - 10 h 30	Travaux en Commissions.	Excursion au «Château de Vaux-le-Vicomte».
	10. h 30 - 11 h 00	Pause café.	
	11 h 00 - 13 h 00	Travaux en Commissions.	
	14 h 30 - 16 h 00	Travaux en Commissions.	
	16 h 00 - 16 h 30	Pause thé.	
	16 h 30 - 17 h 30	Travaux en Commissions.	
	19 h 00 - 21 h 00	Réception offerte par les Professions Maritimes Françaises au «Cercle Interalliés»	
27 JUIN 1990 (Mercredi)	07 h 30 - 18 h 00	Excursion facultative : la «Route des Grands Crus de Bourgogne». Départ en TGV jusqu'à Beaune. Visite de Beaune et de l'Hôtel-Dieu. Déjeuner au «Château du Clos Vougeot». Retour Dijon/Paris en TGV.	

28th JUNE 1990 (Thursday)	09.00 a.m. - 10.30 a.m.	Committee sessions.
	10.30 a.m. - 11.00 a.m.	Coffee break.
	11.00 a.m. - 01.00 p.m.	Committee sessions.

Afternoon :

Committee sessions and lecture by Prof. Norbert TROTZ on «Uniformity of the law on Civil Liability for Oil Pollution in the 1990's».

29th JUNE 1990 (Friday)	09.00 a.m. - 10.30 a.m.	Committee sessions.
	10.30 a.m. - 11.00 a.m.	Coffee break.
	11.00 a.m. - 01.00 p.m.	Committee session.
	02.30 p.m. - 04.00 p.m.	Plenary session.
	04.00 p.m. - 04.30 p.m.	Tea break.
	04.30 p.m. - 5.30 p.m.	Closing plenary session.
	08.00 p.m. - 11.30 p.m.	Banquet at the Conciergerie (black tie).

28 JUIN 1990 (Jeudi)	09h00-10h30	Travaux en Commissions.
	10h30-11h00	Pause café.
	11h00-13h00	Travaux en Commissions.
L'après-midi		Travaux en Commissions et Conférence de M. le Professeur Norbert TROTZ sur «l'Uniformisation de la législation sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures dans les années 1990».
29 JUIN 1990 (Vendredi)	09h00-10h30	Travaux en Commissions.
	10h30-11h00	Pause café.
	11h00-13h00	Travaux en Commissions.
	14h30-16h00	Séance plénière
	16h00-16h30	Pause thé.
	16h30-17h30	Clôture de la séance plénière.
	20h00-23h30	Dîner de Gala à la Conciergerie (tenue de soirée).

SEA WAYBILLS

REPORT OF THE CHAIRMAN OF THE C.M.I. INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

CMI DOCUMENT SWB - 86

Introduction

Nearly seven years ago, in June 1983, the C.M.I. held a Colloquium on Bills of Lading in Venice. At the conclusion of the Colloquium, a number of resolutions were adopted, of which the third and fourth were as follows :

- «(3) The practice of issuing bills of lading when a negotiable document is not required should be discouraged,

- (4) Uniform Rules for incorporation in sea waybills should be prepared and their adoption encouraged».

Soon after the conclusion of the Venice Seminar a Working Group on Uniform Rules for Sea Waybills was set up under the Chairmanship of Professor Kurt Grönfors of Gothenburg. The Working Group (consisting of Messrs. John Honour, G.J. van der Ziel, P. Rembauville-Nicolle and Jan Ramberg) met twice in London in December 1983 and January 1984 after which meetings a draft Report and Rules were circulated (SWB1 and SWB2).

Subsequently the subject of Sea Waybills was discussed at the 1985 International Conference of the C.M.I. in Lisbon (see C.M.I. Newsletter for Summer 1985), when it was agreed that a broader approach should be adopted than that of the Working Group and that further study should concentrate on transport documentation for carriage by sea generally.

It would be wrong to omit to acknowledge in this Report the valuable preliminary work done by Professor Grönfors and his colleagues on this subject.

The work of the Sub-Committee

The purpose of the International Sub-Committee was to follow up and expand upon the work initiated by Professor Grönfors after the

LETTRES DE TRANSPORT MARITIME

RAPPORT DU PRESIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DU C.M.I.

DOCUMENT CMI SWB - 86 (tra)

Introduction

Il y a environ 7 ans, en juin 1983, le C.M.I. a organisé à Venise un Colloque sur les Connaissements. A la clôture de ce Colloque, un certain nombre de résolutions furent adoptées, dont les 3^{ème} et 4^{ème} s'énonçaient comme suit :

- « (3) Il conviendrait de décourager la pratique consistant à émettre des connaissances lorsqu'un document négociable n'est pas requis.
- (4) Des Règles Uniformes à incorporer dans des lettres de transport maritime devraient être mises au point et il y aurait lieu d'en encourager l'adoption ».

Peu après la clôture du Séminaire de Venise, un groupe de travail chargé de l'étude de Règles Uniformes relatives aux lettres de transport maritime fut constitué sous la présidence du Professeur Kurt Grönfors de Gothembourg. Ce groupe de travail (comprenant Messieurs John Honour, G.J. van der Ziel, P. Rembauville-Nicolle et Jan Ramberg) s'est réuni deux fois à Londres, à savoir en décembre 1983 et en janvier 1984 et au terme de ces réunions un Rapport Préliminaire et un projet de Règles furent distribués (SWB-1 et SWB-2).

Dans la suite les Lettres de Transport Maritime ont fait l'objet d'une discussion lors de la Conférence Internationale du C.M.I. à Lisbonne en 1985 (cfr. C.M.I. Newsletter - Eté 1985). Il y fut convenu d'aborder ce sujet dans un cadre dépassant celui du Groupe de Travail et qu'il s'inscrirait dans celui d'une étude portant sur les documents de transport par voie maritime, en général.

Nous nous devons néanmoins de faire ici l'éloge du travail préparatoire, au demeurant excellent, effectué par le Professeur Grönfors et ses collègues.

Les Travaux de la Commission Internationale

La Commission Internationale avait pour but de poursuivre et d'étendre les travaux commencés par le Professeur Grönfors après

Venice Colloquium. Work on the more broader base, as mentioned above, commenced under my Chairmanship in the Spring of 1986. Our first task was to send out a draft questionnaire to the National Associations of the C.M.I. This was done in May 1986. The questionnaire covered a wide field. It may be convenient to summarise the main headings, so as to give an idea of the scope of the enquiry.

1. Are sea waybills used in your country? If so in what circumstances and in respect of what types of cargo are they used.
2. What provisions are normally embodied in sea waybills? Do they contain an undertaking by the carrier to deliver the goods to a named person?
3. Are you of the view that in the commercial community the use of sea waybills in lieu of bills of lading is to be encouraged? If so for what reasons?
4. Is there in your country any legislation applicable to bills of lading dealing with the rights and duties of the carrier, shipper and consignee? Does such legislation cover waybills?
5. Do you think that greater use of sea waybills would avoid or reduce fraud? Or speed or impede commerce?
6. How is the liability of the carrier governed by your domestic legal system when a sea waybill and not a bill of lading is issued? For example would be the Hague/Visby Rules apply to waybills.
7. (a) What are the rights and obligations of the consignor when the contract of carriage is evidenced by a sea waybill? Is the consignor entitled to give instructions to the carrier to change the port of destination? Is the consignor entitled to change the name of the consignee?

(b) What are the rights and obligations of the consignee when the contract of carriage is evidenced by a sea waybill? Is the consignee named in the sea waybill entitled as such to claim delivery of the goods? What conditions must the consignee observe in order to claim delivery of the goods? Is the consignee entitled to assign his claim for delivery of the goods and if so on what conditions?
8. What are the obligations of the goods and of the consignor and the consignee in regard to the freight?

le Séminaire de Venise. Ces travaux conçus dans le cadre plus large décrit ci-dessus, débutèrent au printemps de 1986. Notre premier soin a été de distribuer le texte d'un questionnaire aux Associations Membres du C.M.I. Cela fut fait en mai 1986. Ce questionnaire couvrait un champ d'examen très étendu. Il nous paraît utile d'en reprendre ici les points essentiels de manière à circonscrire l'objet de cette enquête.

1. Fait-on usage des lettres de transport maritime dans votre pays ? Dans l'affirmative, en quelles circonstances et pour quel genre de cargaisons sont-elles employées ?
2. Contiennent-ils un engagement du transporteur de délivrer les marchandises à une personne déterminée ?
3. Etes-vous d'avis qu'il y a lieu d'encourager le monde du commerce à faire usage de lettres de transport maritime plutôt que de connaissements ? Dans l'affirmative, pour quels motifs ?
4. Existe-t-il dans votre pays des dispositions légales qui s'appliquent aux connaissements et qui traitent des droits et des obligations du transporteur, du chargeur et du destinataire ? Cette législation englobe-t-elle les lettres de transport maritime ?
5. Etes-vous d'avis qu'un usage plus répandu des lettres de transport maritime serait susceptible d'éviter ou de réduire les fraudes ? D'activer ou, au contraire, d'entraver le commerce ?
6. Comment, dans votre système légal national, la responsabilité du transporteur est-elle déterminée lorsque celui-ci émet une lettre de transport maritime et non un connaissement ? Par exemple les Règles de La Haye/Visby s'appliqueraient-elles aux lettres de transport maritime ?
7. (a) Quels sont les droits et les obligations de l'expéditeur lorsqu'un contrat de transport se présente sous la forme d'une lettre de transport maritime ? L'expéditeur est-il en droit de donner des instructions au transporteur de changer le port de destination ? L'expéditeur est-il en droit de changer le nom du destinataire ?
(b) Quels sont les droits et les obligations du destinataire lorsque le contrat de transport se présente sous la forme d'une lettre de transport maritime ? Le destinataire mentionné dans la lettre de transport maritime est-il, comme tel, en droit de réclamer la livraison des marchandises ? Le destinataire est-il en droit de céder son titre à la livraison de la marchandise et dans l'affirmative, à quelles conditions ?
8. Quelles sont les obligations des marchandises, de l'expéditeur et du destinataire concernant le fret ?

9. Do you think that international uniformity in respect of sea waybills is desirable? How do you think uniformity should be achieved?
10. Are sea waybills recognised in your country as security for a payment by a bank against the goods, for instance, under a documentary credit? What is your impression as to the proportion of all bills of lading which are negotiated, for example under documentary credits? Is that proportion increasing or decreasing?
11. Has there been any practical or theoretical study or experience with paperless sea waybills in your country? If so please describe.

There was a most gratifying response. Twenty-five national associations replied, i.e. those of Argentina, Belgium, Bulgaria, Canada, Denmark, Finland, France, Federal Republic of Germany, German Democratic Republic, India, Indonesia, Ireland, Italy, Japan, Netherlands, Philippines, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States, Uruguay, Venezuela.

In due course the following documents were prepared :

- (1) A chart in tabular form, summarising each of the questions and the responses, country by country (SWB-40).
- (2) A general summary of the responses (SWB-41).
- (3) A preliminary report, highlighting the main points emerging from the questionnaire. As was to be expected, almost all countries favoured the use of sea waybills. The reason most commonly given was to obviate delay in cases where the vessel arrives before the bill of lading. Another reason was that they would help to reduce the incidence of fraud. It was not suggested that sea waybills would be able to replace the bill of lading for all purposes. A copy of my preliminary report (SWB-42) is included as Appendix A. It formed the agenda for all our discussions. A complete schedule of all responses was helpfully prepared by Mr. John Moore, for which the International Sub-Committee was extremely grateful.

9. Etes-vous d'avis qu'une uniformité internationale concernant les lettres de transport maritime est souhaitable ? Par quels moyens pensez-vous qu'une telle uniformité puisse être obtenue ?
10. Les lettres de transport maritime sont-elles, dans votre pays, reconnues pour servir de garantie en lieu et place des marchandises au paiement par une banque, par exemple, sous l'empire d'un crédit documentaire ? Quelle est votre impression quant au nombre relatif de connaissements dont il est ainsi fait usage par rapport à l'ensemble de ceux qui sont négociés, par exemple, sous l'empire de crédits documentaires ? Cette proportion augmente-t-elle ou devient-elle plutôt moindre ?
11. Existe-t-il dans votre pays une quelconque étude pratique ou théorique ou possède-t-on une expérience à propos des lettres de transport maritime « sans documents » (paperless) ?

Le nombre de réponses fut très satisfaisant. Vingt-cinq Associations Membres ont répondu, à savoir : l'Argentine, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, le Danemark, la Finlande, la France, la République Fédérale d'Allemagne, la République Démocratique Allemande, l'Inde, l'Indonésie, l'Irlande, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas, les Philippines, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Suisse, le Royaume Uni, les Etats-Unis, l'Uruguay et le Venezuela.

En temps voulu, il fut procédé à la préparation des documents suivants :

- (1) Un tableau de la totalité des questions et réponses, par pays (SWB-40).
- (2) Un résumé des réponses (SWB-41).
- (3) Un rapport préliminaire, mettant en lumière les points essentiels du questionnaire. Comme l'on pouvait s'y attendre, la faveur de la quasi-totalité des pays est allée à l'usage de lettres de transport maritime. Le motif le plus souvent invoqué était celui d'éviter du retard lorsque le navire arrive au port avant le connaissement. Autre raison invoquée : elles contribueraient aussi à limiter l'apparition de la fraude. Il n'a pas été soutenu que les lettres de transport maritime seraient aptes à remplacer le connaissement en toutes circonstances. Mon rapport préliminaire (SWB-42) est joint en copie comme Annexe A. Il a servi d'agenda à toutes nos discussions. Un inventaire complet des réponses fut utilement établi par Monsieur John Moore et la Commission Internationale s'en est montrée extrêmement reconnaissante.

The Meetings of the Sub-Committee

The first meeting took place in the Parliament Chamber, Inner Temple, London on 22nd January, 1987. The following National Associations were represented at the first, or subsequent meetings, namely, Belgium, Canada, France, Federal Republic of Germany, German Democratic Republic, India, Ireland, Italy, Japan, Netherlands, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States, U.S.S.R. and Venezuela. In addition, there were representatives of the following organisations, BIMCO, I.C.S., I.M.O., I.U.M.I., SITPRO, UNCITRAL and UNCTAD.

The meeting reached preliminary agreement on the following matters :

- (1) An international convention would not be required if uniform rules could be agreed for voluntary adoption by carriers.
- (2) The main objective in drafting the rules should be to achieve simplicity and a high level of general acceptance. There was no point in promoting uniform rules unless they were used in practice.
- (3) Uniform Rules should allow for the right of control to be transferred, at the option of the shipper, from the shipper to the consignee.
- (4) To enable the consignee to sue and be sued it would be necessary, in some jurisdictions, for the contract of carriage to be entered into by the shipper as agent for the consignee.
- (5) The draft should be based on the Hague/Visby Rules. This decision was subsequently reversed.

At the conclusion of the meeting Mr. John Moore raised the question of uniform rules for electronic bills of lading. This proposal was subsequently taken by a separate International Sub-Committee.

I was asked to prepare the first draft of the uniform rules. In due course a draft was circulated, which was given the reference SWB 47. In a covering letter dated 18th May 1987, I explained my draft, and asked for comments. Detailed comments were received from 12 national associations. There were also valuable comments from UNCITRAL. I then prepared an agenda for the second meeting of the International Sub-Committee, in which I summarised the main points which had emerged from the comments received. A copy of the agenda is included as Appendix B.

Les Réunions de la Commission Internationale

La première réunion fut tenue Parliament Chamber, Inner Temple, Londres, le 22 janvier 1987. A cette première réunion, ou lors des réunions ultérieures, étaient représentées les Associations membres suivantes : la Belgique, le Canada, la France, la République Fédérale d'Allemagne, la République Démocratique Allemande, l'Inde, l'Irlande, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas, l'Espagne, la Suède, la Suisse, le Royaume-Uni, les Etats-Unis, l'URSS et le Venezuela. Etaient également présents des délégués des organismes BIMCO, CIMM, OMI, IUMI, SITPRO, CNUDCI et CNUCED.

L'Assemblée retint préalablement les objets suivants :

- (1) Une convention internationale ne serait pas nécessaire si l'on pouvait élaborer des règles uniformes sujettes à adoption volontaire par les transporteurs.
- (2) La simplicité et leur acceptabilité par le grand nombre devraient constituer l'objectif principal dans l'établissement desdites Règles. Point n'est besoin de promouvoir des règles uniformes. Celles-ci demeurent inutilisées dans la pratique.
- (3) Les Règles Uniformes devraient prévoir, à l'option du chargeur, le transfert du droit de disposition du chargeur au destinataire.
- (4) De manière à permettre au destinataire d'agir en justice et d'être attiré en justice devant certaines juridictions, il convient de prévoir que le contrat de transport est conclu par le chargeur en qualité d'agent du destinataire.
- (5) Le projet devrait s'appuyer sur les Règles de La Haye/Visby. Cette décision fut ultérieurement révoquée.

A l'issue de la réunion Monsieur John Moore souleva la question de l'opportunité de règles uniformes en matière de connaissements électroniques. Cette question donna lieu ultérieurement à la constitution d'une Commission Internationale spéciale.

J'ai été prié d'établir un premier projet de règles uniformes. En temps voulu, un projet a été distribué sous la référence SWB-47. Dans une lettre d'accompagnement du 18 mai 1987, j'ai expliqué mon projet, sollicitant des commentaires. Des commentaires émanant de douze Associations Membres nous sont parvenus. De même la CNUDCI formula des observations pertinentes. J'ai ensuite préparé l'agenda de la deuxième réunion de la Commission Internationale. Il comporte un résumé des points principaux qui se sont dégagés de ces commentaires. Cet agenda est joint en copie comme Annexe B.

The second meeting of the International Sub-Committee took place as before on 9th October 1987. It was agreed that the first draft was too long, too elaborate and sought to cover some matters that could better be left to the carriers regular form of bill of lading. Two further important decisions were taken.

- (1) It was decided to abandon any attempt to make the Hague/Visby Rules universally applicable.
- (2) The agency clause, which the common law countries, other than the U.S., need to enable the consignee to sue and be sued on the sea waybill, should be redrafted so as to apply only where necessary, and should have no application in civil law countries.

At the conclusion of the second meeting, I was asked to prepare a second draft, which was duly circulated under reference SWB 58.

Twenty-one national associations sent in comments on the second draft. Comments were also received from BIMCO and UNCITRAL. In the light of all these comments I prepared a third draft, which was circulated as SWB 77. This draft included a commentary on each of the proposed rules. This draft is included as Appendix C.

The third meeting took place as before on 3rd October, 1988. With certain exceptions and reservations, there was general approval for the content and drafting of the third draft. However, it was thought advisable that a small drafting sub-committee consisting of M. Alain Tinayre, Dr. Rolf Herber and Mr. van der Ziel should consider further detailed points of drafting. In the event the drafting committee was able to reach agreement without a further meeting. The final draft was circulated in April 1989, under reference SWB 79, together with a French version kindly prepared by M. Alain Tinayre. It was accompanied by a letter from me dated 14th April, 1989, in which I set out the relatively minor changes made as a consequence of the third meeting. The final draft is included as Appendix D (SWB-79) and is also set out seriatim in the Commentary (see below).

Since the completion of the final draft, the C.M.I. has received comments from the International Road Transport Union. In the I.R.U.'s view there is the possibility of conflict between the C.M.I. uniform rules and the C.M.R. Convention and the Convention concerning International Carriage by Rail (C.O.T.I.F.) dated 9th May, 1980. I.R.U. proposed certain amendments to Rules 1, 4 and 8 to meet this possibility. I.R.U.'s comments will need to be given careful consideration at the conference in Paris (Although the text of the suggested amendments has been set out in the Rules concerned, the

La deuxième réunion de la Commission Internationale a été tenue au même endroit le 9 octobre 1987. L'on y décida que le premier projet était trop long, trop élaboré et touchait à certaines matières qui relèvent davantage du domaine des connaissances de forme régulière. Deux décisions, autres et importantes, furent prises.

- (1) Il fut décidé de renoncer à toute tentative visant d'une application universelle des Règles de La Haye/Visby.
- (2) La clause d'agence, destinée dans les pays de Common Law autres que les Etats-Unis à permettre, au destinataire d'agir en justice et d'être attiré en justice sous la lettre de transport maritime, doit être remaniée de manière telle qu'elle ne trouve application que lorsqu'elle s'avère nécessaire, mais demeure inapplicable dans les pays soumis au droit civil.

A l'issue de la deuxième réunion, l'on me demanda de préparer un second projet, qui fut distribué sous la référence SWB-58.

Vingt-et-une Associations Membres ont envoyé leurs commentaires relatifs à ce second projet. Des commentaires nous parvinrent également du BIMCO et de la CNUDCI. A la lumière de l'ensemble de ces commentaires j'ai préparé un troisième projet qui fut distribué sous la réf. SWB-77. Chacune des règles envisagées était assortie d'un commentaire. Ce projet est joint comme Annexe C.

La troisième réunion fut tenue au même endroit le 3 octobre 1988. Hormis quelques exceptions et réserves tant le contenu que le texte du troisième projet recueillirent une approbation générale. Il fut cependant jugé utile de constituer un Comité restreint comprenant Me Alain Tinayre, le Dr. Rolf Herber et Monsieur van der Ziel en vue de mettre au point certains détails de rédaction. Ce comité de rédaction parvint à un accord au cours d'une réunion unique. Le projet définitif fut distribué en avril 1989 sous la référence SWB-79, avec une version française aimablement établie par Maître Alain Tinayre. Il était accompagné d'une mienne lettre du 14 avril 1989, expliquant les modifications relativement mineures issues de la troisième réunion. Le projet définitif est joint comme Annexe D (SWB-79(tra)) et est également repris point par point dans le Commentaire (voir ci-dessous).

Après l'établissement du projet définitif, le C.M.I. a reçu les commentaires émanant de l'Union Internationale des Transports Routiers. Selon l'U.I.R., il y aurait risque de conflit entre les Règles Uniformes du C.M.I. et les Conventions C.M.R. et COTIF (la Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires du 9 mai 1980). L'U.I.R. propose d'apporter certaines modifications aux Règles 1, 4 et 8 pour parer à ce risque. Ces commentaires de l'U.I.R. requerront lors de la Conférence de Paris une attention particulière. (Bien que le texte des modifications suggérées soit repris dans les

comments of the I.R.U. are not attached. They have been registered as SWB-85 and were circulated to the National Associations by the Secretariat).

I should conclude this part of the Report by recording that the initiative taken by the C.M.I. was clearly welcomed by I.M.O., UNCTAD and UNCITRAL and by other international bodies mentioned above. They have sent representatives to all our meetings. We are grateful for the important contribution which they have made to our discussions, and for their continuing interest. They have expressed the hope that the C.M.I. will be able to reach agreement on uniform rules and that they will be adopted at the forthcoming Conference in Paris in June 1990.

Commentary on the Final Draft

It may be convenient to include here a short commentary on each of the proposed rules. This commentary should be read in conjunction with the comments in Appendix C.

Rule 1. Scope of application

These Rules are intended to apply to contracts of carriage not covered by a negotiable bill of lading or similar document of title. They shall apply when incorporated in any contract of carriage, whether the contract be in writing or not.

Comment

The title of the Rules underwent many changes in the course of drafting. It was thought best to keep the title as simple as possible. The reference to sea waybills was regarded as necessary for the sake of easy identification. But the title is, of course, without prejudice to Rule 1.

The next of this Rule itself was also much changed during the discussions of the Sub-Committee. The first sentence draws the essential distinction between sea waybills and negotiable bills of lading. The second sentence was inserted at the suggestion of the French Association, to make clear that the Rules may be applied even where there is no formal document, such as a sea waybill, i.e. where the transaction is paperless.

Règles concernées, les commentaires de l'U.I.R. ne sont pas joints. Ils ont été enregistrés comme SWB-85 et furent distribués aux Associations membres par le secrétariat).

Il convient de clôturer cette partie de mon rapport en rappelant que cette initiative du C.M.I. a manifestement été jugée la bienvenue par l'O.M.I., la CNUCED et la CNUDCI ainsi que par les autres organisations internationales citées ci-dessus. Elles se sont fait représenter par leurs délégués à toutes nos réunions. Nous leur savons gré de leur importante contribution à nos débats et de leur intérêt constant. Elles ont émis l'espoir que le C.M.I. puisse réaliser un accord sur des règles uniformes à l'occasion de la prochaine Conférence à Paris en juin 1990.

Commentaire relatif au Projet définitif

Il convient aussi de joindre au présent rapport un bref Commentaire sur chacune des règles envisagées. Ce Commentaire doit se lire en conjonction avec les commentaires de l'Annexe C.

Règle 1. Champ d'application

Les présentes règles sont applicables à tous contrats de transport non constatés par un connaissance négociable, ou un document similaire formant titre. Elles s'appliquent également lorsqu'elles sont incorporées dans un contrat de transport, écrit ou non.

Commentaire

Le titre des Règles a été changé à de nombreuses reprises en cours de la rédaction. L'on a estimé que ce titre devait rester aussi simple que possible. La référence à la lettre de transport maritime a été jugée nécessaire en vue d'une identification aisée. Cependant le titre employé ne restreint en rien la portée de la Règle 1.

Le texte de celle-ci a subi nombre de modifications au cours des discussions en Commission. Sa première phrase introduit une distinction fondamentale entre la lettre de transport maritime et le connaissance négociable. La seconde phrase, introduite à la suggestion de l'Association Française, relève que les Règles sont d'application lors même qu'aucun document spécifique, tel une lettre de transport maritime, n'a été émis, c.à.d. dans l'éventualité d'un contrat « sans document ».

In order to avoid the possibility of any conflict with C.O.T.I.F. and the C.M.R. Convention, I.R.U. suggest the addition of the following sub-paragraphs :

- «(b) the present Rules are not applicable when the contract of carriage is obligatorily subject to an international Convention relating to a non-maritime transport mode.
- (c) by agreement between the shipper and carrier, other rules than those mentioned in sub-paragraph (a) of the present paragraph may be determined, providing that they are not less advantageous for the shipper and that the maximum amount resulting from the application of such agreements is not lower than the amount resulting from the application of the present rules.»

The Canadian Association suggests that it might be preferable to reverse the order of Rules 1 and 2, citing a number of International Conventions in support of this proposal.

Rule 2. Definitions

These Rules may be known as the C.M.I. Uniform Rules for Sea Waybills.

In these Rules :

«Contract of carriage» shall mean any contract of carriage subject to these Rules which is to be performed wholly or partly by sea.

«Goods» shall mean any goods carried or received for carriage under a contract of carriage.

«Carrier» and «Shipper» shall mean the parties so named or identified in the contract of carriage.

«Consignee» shall mean the party so named or identified in the contract of carriage, or any persons substituted as consignee in accordance with Rule 6.

«Right of Control» shall mean the rights and obligations referred to in Rule 6.

Comment

The definition of contract of carriage ensures that the Rules are applicable to multimodal transport operations. The British Association

Dans le but d'éviter tout risque de conflit entre les Conventions COTIF et CMR, l'U.I.R. suggère l'ajout des sous-paragraphes suivants :

- « (b) les Règles ne sont pas applicables lorsque le contrat de transport est obligatoirement soumis à une Convention internationale relative à un mode de transport non maritime.
- (c) par convention entre le chargeur et le transporteur, d'autres règles que celles mentionnées à l'alinéa (a) du présent paragraphe peuvent être déterminées, pourvu qu'elles ne soient pas moins avantageuses au chargeur et que le montant maximum conventionnel résultant de leur application ne soit pas inférieur au montant résultant de l'application des présentes Règles. »

L'Association canadienne suggère d'invertir l'ordre des Règles 1 et 2 et se réfère à un certain nombre de Conventions Internationales pour appuyer cette proposition.

Règle 2. Définitions

Les présentes règles sont dénommées « Règles Uniformes relatives aux lettres de transport maritime ».

Dans les présentes règles :

« *Contrat de transport* » désigne : *tout contrat de transport soumis aux dites règles et qui doit être exécuté totalement ou partiellement par mer.*

« *Marchandises* » signifie : *toutes marchandises transportées ou prises en charge pour le transport dans le cadre d'un contrat de transport.*

« *Transporteur* » et « *Chargeur* » désignent les parties identifiées comme telles dans le contrat de transport.

« *Destinataire* » signifie : *la partie nommée ou identifiée comme telle dans le contrat de transport, ou toute personne qui lui est substituée en cette qualité, conformément à l'article 6.*

« *Droit de disposition* » signifie : *les droits et obligations prévus à l'article 6.*

Commentaire

De cette définition du contrat de transport il découle que les Règles s'appliquent aussi aux opérations de transport multimodal.

thought that the Rules should spell out the carriers' liability in respect of the land part of the carriage, but this suggestion did not meet with general approval.

The first sentence was inserted at the suggestion of the French Association. The text of the definition of «contract of carriage» followed a suggestion of the Italian Association. The Canadian Association suggested that «waybill» should be defined. It also recommended that the definition of consignee should include the owner.

Rule 3. Agency

The shipper enters into the contract of carriage not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the consignee, [and warrants to the carrier that he has authority so to do.] This rule shall apply if and only if it be necessary by the law applicable to the contract of carriage so as to enable the consignee to sue and be sued on the contract.

Comment

This Rule caused more difficulty than any other. Although the French Association regret the inclusion of this Rule, some provision is considered necessary for countries with Common Law traditions because of the doctrine of privity. The consignor normally contracts with the carrier and the consignee can therefore, at Common Law, normally only sue in the name of the consignor. Various attempts have been made to introduce contractual terms to enable the consignee to sue the carrier, including the solution adopted in Rule 3 by which the consignor purports in the contract of carriage to act as the agent of the consignee. The British Association is of the view that this solution may prove ineffective to produce the desired result in Common Law countries other than the United States, namely, to enable the consignee to sue and be sued on the contract contained in the sea waybill. It is possible that these difficulties, so far as the United Kingdom is concerned, may be resolved by a much needed legislative amendment to the Bills of Lading Act 1855. If so then Clause 3 could be omitted.

L'Association Britannique était d'avis que les Règles devaient déterminer le régime de la responsabilité des transporteurs relative à la partie terrestre du transport, mais cette suggestion n'a pas recueilli une approbation générale.

La première phrase a été introduite à la suggestion de l'Association Française. Le libellé de la définition du « contrat de transport » s'inspire d'une suggestion faite par l'Association Italienne. L'Association Canadienne a suggéré que la notion « lettre de transport » devrait faire l'objet d'une définition. Elle recommanda également de comprendre le propriétaire dans la définition du destinataire.

Règle 3. Représentation

Le chargeur conclut le contrat de transport non seulement pour son propre compte, mais aussi comme mandataire et pour le compte du destinataire (et garantit au transporteur qu'il a qualité pour le faire). La présente règle ne s'applique si elle est rendue nécessaire par la loi qui régit le contrat de transport, pour conférer au destinataire le droit d'agir et d'être attrait en justice sur le fondement du contrat.

Commentaire

Cette Règle fut plus que toute autre cause de difficultés. Bien que l'Association Française déplore l'inclusion de cette Règle, une telle disposition s'avère nécessaire pour les Pays de Common Law en vertu de la doctrine du rapport contractuel. C'est normalement l'expéditeur qui conclut le contrat avec le transporteur et donc le destinataire, en Common Law, ne peut agir en justice qu'au nom de l'expéditeur. On s'est efforcé à plusieurs reprises de recourir à des clauses contractuelles devant permettre au destinataire d'agir en justice contre le transporteur; ainsi en est-il de la Règle 3 en vertu de laquelle l'expéditeur affirme dans le contrat de transport agir comme mandataire du destinataire. L'Association Britannique craint que cette solution ne reste sans effet et n'atteigne pas, dans les pays de Common Law autres que les Etats-Unis, le but recherché, à savoir, permettre au destinataire d'agir en justice et d'être attrait en justice sous l'empire du contrat consigné dans la lettre de transport maritime. Il est possible que ces difficultés, en ce qui concerne le Royaume-Uni, trouveront leur solution dans la réforme législative hautement désirée du Bills of Lading Act 1855. Dans cette éventualité la Clause 3 pourrait être supprimée.

Rule 4. Carriers' rights and responsibilities

- (a) The contract of carriage shall be subject to any International Convention or National Law which would have been compulsorily applicable if the contract of carriage had been covered by a bill of lading or similar document of title.*
- (b) Subject always to (a),*
 - (i) The contract of carriage shall be subject to the Carriers' standard terms and conditions for the relevant trade, including any terms and conditions relating to the non-sea part of the carriage.*
 - (ii) In the event of any inconsistency or conflict between such terms and conditions and these Rules, these Rules shall prevail.*

Comment

This Rule follows the crucial decision at the second meeting not to attempt to impose universal application of the Hague/Visby Rules. The drafting follows a suggestion of the British and Canadian Associations. The Greek and German Associations pointed out that «non-sea» is better than «land», since part of the carriage might be performed by air or inland waterway.

I.R.U. suggest the addition of the following sentence :

«The same is true with regard to the non-sea part of the carriage unless that part is obligatorily subjected to an international Convention relating to this part.»

Rule 5. Description of goods

- (a) The shipper warrants the accuracy of the particulars furnished by him relating to the goods, and shall indemnify the carrier against loss resulting from any inaccuracy. Liability under this sub-rule shall be personal to the shipper.*
- (b) As between the carrier and the shipper any statement in the contract of carriage as to the quantity and condition of the goods shall, in the absence of reservation by the carrier, be prima facie evidence of receipt of the goods as so stated. As between the carrier and the consignee, any such*

Règle 4. Droits et responsabilités du transporteur

- (a) Le contrat de transport est soumis à toute convention internationale ou à toute loi nationale qui eussent été applicables s'il avait donné lieu à l'émission d'un connaissement ou d'un document similaire formant titre.*
- (b) Sous réserve, dans tous les cas, de l'application du paragraphe (a) ci-dessus;*
 - (i) Le contrat de transport est soumis aux clauses et conditions générales du transporteur pour le trafic considéré, y compris celles qui régissent la partie non maritime du transport.*
 - (ii) En cas d'incompatibilité ou de conflit entre les dites clauses et conditions et les présentes règles, ces dernières prévaudraient.*

Commentaire

Cette Règle fait suite à la décision cruciale qui a été adoptée lors de la deuxième réunion et qui est de ne pas imposer une application universelle des Règles de La Haye/Visby. Le texte répond à la suggestion qui a été faite par les Associations Britannique et Canadienne à ce sujet. Les Associations Grecque et Allemande ont fait remarquer que l'expression « non-maritime » était préférable à celle de « terrestre », vu qu'il peut se faire qu'une partie du transport soit effectuée par la voie aérienne ou par eaux intérieures.

L'U.I.R. suggère l'ajout suivant :

« Il en est de même en ce qui concerne la partie non maritime du transport, à moins que cette partie ne soit obligatoirement soumise à une Convention Internationale relative à cette partie ».

Règle 5. Description des marchandises

- (a) le chargeur est garant de la conformité des indications qu'il fournit concernant la marchandise, et indemniser le transporteur de toute perte qui résulterait d'un défaut de conformité. La responsabilité encourue par application du présent paragraphe demeure personnelle au chargeur.*
- (b) Dans les rapports du transporteur et du chargeur, toute déclaration figurant au contrat de transport, concernant la quantité et l'état des marchandises vaudra présomption de prise en charge conforme à ladite déclaration. Dans les rapports entre le transporteur et le destinataire, elle fera foi*

statement shall, in the absence of reservation, be conclusive, and proof to the contrary shall not be permitted, provided always the consignee has acted in good faith.

Comment

Sub-clause 5(b) was retained at the second meeting. The German and Japanese Associations suggested the addition of a reference to good faith. The Canadian Association felt that the Rule should be limited to quantity and condition. The Greek and U.S. Associations suggested the inclusion of the proviso «in the absence of reservation by the carrier». This was supported by UNCITRAL.

I.R.U. has drawn attention to a possible inconsistency between the English and French versions of clause 5(b).

Rule 6. Right of control

- (a) The shipper shall, unless he has exercised his option under (b) below, be the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage. If permitted by the applicable law he shall be entitled to change the name of the consignee at any time up to delivery of the goods in accordance with Rule 7 hereof, provided he notifies the carrier in writing, or by some other means acceptable to the carrier. The shipper shall indemnify the carrier against any additional expense caused thereby.*

- (b) The shipper shall have the option, to be exercised not later than the receipt of the goods by the carrier, to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the Sea Waybill or similar document, if any. Where the option has been exercised, the consignee shall have all such rights, as are referred to in paragraph (a) above and the shipper shall cease to have such rights.*

Comment

This important clause met with general acceptance from early on in our discussions. There were some minor drafting amendments as mentioned in Appendix C. UNCITRAL pointed out that the Rule would

sans preuve contraire possible, à la condition que le destinataire ait agi de bonne foi.

Commentaire

La sous-clause 5(b) fut adoptée lors de la deuxième réunion. Les Associations Allemande et Japonaise ont préconisé une référence à la bonne foi. L'Association Canadienne était d'avis que la Règle devait rester limitée à la quantité et au conditionnement. Les Associations Grecque et des Etats-Unis ont suggéré d'inclure la disposition «en l'absence de réserves par le transporteur». Cette suggestion reçut l'appui de la CNUDCI.

L'U.I.R. a attiré l'attention sur une éventuelle contradiction entre la version anglaise et la version française de la clause 5(b).

Règle 6. Droit de disposition

- (a) Sauf s'il a exercé l'option prévue au paragraphe b) ci-après, le chargeur peut seul donner au transporteur des instructions relatives au contrat de transport. Si la loi applicable le permet, et à la condition d'en avoir avisé le transporteur par écrit ou par tout autre moyen acceptable pour ce dernier, le chargeur est en droit de changer l'identité du destinataire, et ce, à tout moment, jusqu'à celui de la livraison des marchandises conformément à la règle 7 ci-après. Il indemniserà le transporteur de tous suppléments de frais qui en résulteraient.*
- (b) Le chargeur a la faculté, tant que la marchandise n'a pas été prise en charge par le transporteur, de céder son droit de disposition au destinataire. L'exercice de cette faculté doit être mentionné dans la lettre de transport maritime ou dans le document similaire, s'il en a été établi. Lorsqu'il a été fait usage de cette faculté, le destinataire acquiert tous les droits définis au paragraphe (a) ci-dessus, et le chargeur cesse d'en disposer.*

Commentaire

Cette clause importante bénéficia d'une approbation générale dès le tout début de nos discussions. Sa rédaction subit de légères modifications comme le mentionne l'Annexe C. La CNUDCI souligna

not cover the case of goods bought afloat. But in such a case a bill of lading would normally be used.

The whole subject of the control of the goods was mentioned, in some detail, in the Preliminary Report (SWB 42) when it was pointed out that, in almost all countries, the shipper/consignor can, during transit, change the identity of the consignee and the destination of the goods provided the carrier is notified and consents. It was also observed that the consignor may, on occasion, wish to transfer control to the consignee. The provisions of Rule 6 are designed to cover these situations and they would seem to be generally acceptable. Originally (see SWB 77) it was specifically provided that the shipper should be entitled to change the destination of the goods, but at the suggestion of the British Association this provision was omitted.

Rule 7. Delivery

- (a) The carrier will deliver the goods to the consignee, or his authorised representative, upon production of proper identification.*
- (b) The carrier shall be under no liability for wrongful delivery if he can prove that he has exercised all reasonable care to ascertain that the party claiming to be the consignee or consignee's representative is in fact such person.*

Comment

This Rule has been much simplified during our discussions. In earlier drafts there were provisions covering the obligation of the consignee to take delivery of the goods within a reasonable time of their arrival and the rights of the carrier upon the failure of the consignee to do so. These provisions were considered unnecessary. It should be noted that 7(b) adopts the phrase «all reasonable care». The German Association prefers «due diligence».

que cette Règle ne saurait s'appliquer dans le cas d'un achat de marchandises flottantes. En ce cas, cependant, l'on aura normalement recours à un connaissance.

Tout le problème du droit de disposition de la marchandise a été traité de manière assez détaillée dans le Rapport préliminaire (SWB-42). Il y est précisé que, dans pratiquement tous les pays, le chargeur/expéditeur est en droit de changer, en cours de transport, l'identité du destinataire et la destination des marchandises pourvu que le transporteur en soit avisé et donne son accord. L'on fit également observer qu'il peut se faire que l'expéditeur désire transférer le droit de disposition au destinataire. Le libellé de la Règle 6 vise ces situations et d'une manière générale semble être acceptable. A L'origine (cfr. SWB-77) il fut expressément prévu que le chargeur était en droit de changer le lieu de destination des marchandises, mais à la suggestion de l'Association Britannique, cette disposition n'a pas été retenue.

Règle 7. Livraison

- (a) *Le transporteur délivre les marchandises au destinataire ou à son mandataire habilité, sur justification de son identité.*

- (b) *Le transporteur n'est pas responsable en cas d'erreur de livraison s'il peut prouver qu'il a exercé toutes diligences raisonnables en vue de s'assurer que le réclamateur qui se prétend destinataire ou mandataire de celui-ci a bien cette qualité.*

Commentaire

Cette Règle a été considérablement épurée au cours de nos discussions. Les projets précédents prévoyaient des dispositions réglementant l'obligation du destinataire de prendre réception des marchandises dans un délai raisonnable à partir de leur arrivée, et aussi les droits corrélatifs du transporteur dans le cas où le destinataire resterait en défaut. L'on considéra que ces dispositions n'étaient pas nécessaires. Il a été observé que la Règle 7(b) comporte le libellé « toutes diligences raisonnables ». L'Association allemande eut préféré l'expression « toute diligence requise ».

Rule 8. Validity

In the event of anything contained in these Rules or any such provisions as are incorporated into the contract of carriage by virtue of Rule 4, being inconsistent with the provisions of any National Law or International Convention compulsorily applicable to the contract of carriage, such Rules and provisions shall to that extent but no further be null and void.

Comment

I.R.U. has suggested the addition of the words «or of the International Conventions» after «International Convention». But this may already be covered.

The Canadian Association, while conceding that this is a useful provision, pointed out that Rule 8 deals only with the position of the compulsory application of, for example, the Hague or Hague/Visby Rules. When a waybill is issued in a country where the Hague Rules are not compulsory and the Hague Rules are incorporated by reference, it might be argued that the waybill provisions take precedence over those of the Hague Rules.

Règle 8. Validité

Au cas où l'une quelconque des dispositions contenues dans les présentes règles, ou des clauses incorporées au contrat de transport en vertu de l'article 4, serait incompatible avec les dispositions de la loi nationale ou de la Convention Internationale obligatoirement applicable au contrat de transport, les dites règles ou dispositions ne seraient nulles et non avenues que dans cette seule mesure.

Commentaire

L'U.I.R. a suggéré d'ajouter les mots «ou des Conventions Internationales» après «Convention Internationale». Mais cela semble déjà résulter du texte.

L'Association Canadienne admet l'utilité de la Règle 8, mais observe qu'elle n'a trait qu'au seul cas de l'application obligatoire de, par exemple, les Règles de La Haye/Visby. Lorsqu'une lettre de transport maritime est émise dans un pays où les Règles de La Haye ne sont pas obligatoirement applicables, mais qu'il y a référence à ces Règles dans la lettre de transport maritime, l'on pourrait tirer argument du fait que les dispositions de la lettre de transport maritime ont priorité sur celles des Règles de La Haye.

SEA WAYBILLS

C.M.I. INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE CHAIRMAN'S REPORT

Three years ago at the Colloquium on bills of lading in Venice, the C.M.I. adopted eight recommendations of which the third and fourth are as follows :

- « (3) The practice of issuing bills of lading when a negotiable document is not required should be discouraged,
- (4) Uniform rules for incorporation in sea waybills should be prepared and their adoption encouraged. »

The purpose of the International Sub-Committee is to follow up the initiative taken in Venice. The replies to the questionnaire sent out in May showed that almost all countries continued to favour the use of sea waybills, wherever appropriate.

The reason most commonly given is to obviate delay in cases where the vessel arrives before the bill of lading. Another reason is that it will help to reduce the incidence of fraud. It is not thought that the use of sea waybills will eliminate fraud altogether. No system could do that. Thus, as some countries pointed out, it will not be possible to prevent a person obtaining goods by fraud, e.g. by pretending to be the consignee. But it will certainly reduce the opportunities for fraud e.g. in forging the documents of title.

I have said that almost all countries favoured the use of sea waybills, **where appropriate**. The qualification is important. It is not suggested that the sea waybill will be able to replace the bill of lading altogether. A negotiable document will continue to be required, at any rate for the time being, where there is need for a document of title, as in the case of goods which are traded in the course of transit, or where money is raised on the security of goods, e.g. under a Banker's commercial credit. But in all other cases, the advantages of the sea waybill are obvious. In short, there is no purpose in trying to make the sea waybill do the job of the bill of lading where the bill of lading is appropriate. The object ought surely to be to maximize the existing advantages of the sea waybill, in cases where the bill of lading is not appropriate.

Eventually it may be possible to substitute a paperless system for the negotiable bill of lading. But in the meantime the sea waybill is an

important step towards a paperless system. Indeed, as the French reply points out, the sea waybill is in itself, in a sense, a paperless system, since the **possession** of the piece of paper is of no significance. It merely records the contract.

Similarly, the replies show that almost all countries regard uniformity as desirable. Uniformity can be achieved by two means: by uniform rules or by an international convention. The great majority of countries feel that uniform rules should be adopted, at least as a first step. The advantage of uniform rules is that they can be modified in the light of experience. If an international convention is ultimately found necessary, then uniform rules will have paved the way.

So if it is decided to go ahead with the drafting of uniform rules for adoption by National Associations, as contemplated by C.M.I. at Venice in 1983, the first question for the International Sub-Committee to consider will be the content of those rules. As for the rights and liabilities of the carrier, the easiest solution would be to incorporate the Hague-Visby rules, modified when necessary to make them appropriate to sea waybills. The Hague-Visby rules will also no doubt provide the model for regulating the liability of the shipper, e.g. for loss resulting from inaccuracies in the description of the goods, and for loss caused by the dangerous nature of the goods.

So far I do not foresee any difficulty. The real difficulties are going to arise when it comes to a consideration of the **control** of the goods after shipment. The present position is that in almost all countries the shipper or consignor retains control over the goods after shipment, in the sense that he can change the identity of the consignee during the transit, provided he notifies the carrier. In the event of any dispute between the original consignee named in the sea waybill, and the new consignee, then the carrier will be protected if he delivers to the new consignee. The original consignee would have no rights to demand delivery from the carrier. His rights, if any, will be against the consignor under the contract of sale.

It would also appear that the consignor can, at present, alter the destination of goods during transit, provided, of course, the carrier consents, and the consignor pays any extra expenses.

But there may be cases where the consignor/seller wishes to **transfer** control of the goods during transit to the consignee/buyer as in the case of an ordinary F.O.B. contract, or perhaps in the case of a transaction between inter-related parties in the same group of companies. Is there any reason why this should not be possible? I do not myself see any insuperable practical or legal difficulties; nor do any difficulties appear from the answers to the questionnaire.

From a **practical** point of view the essential condition is that the carrier must know, from a mere perusal of the document, whether

control rests with the consignor or the consignee. Provided that condition is met, then the ability to transfer control to the consignee/buyer, on shipment, will add greatly to the utility of the sea waybill. Once control has been transferred on shipment, then the consignee will stand in all respects in the shoes of the consignor. In other words, the consignee will then be able to direct the carrier to deliver the goods to a different consignee. But the **control** of goods will remain throughout with the original consignee.

Turning to the legal position, it appears that in some countries, but not all, it will be necessary to provide that the contract of carriage contained in the sea waybill is made by the consignor as agent for the consignee, in those cases where the control is to be transferred to the consignee on shipment. This should not create any difficulty, since it is the position which currently obtains in the classic F.O.B. contract.

It may be said that the ability to transfer control to the consignee will detract from the essential simplicity of the sea waybill. This may be true. But, for the reasons mentioned, it will add greatly to their flexibility. Thus the first question for the International Sub-Committee to decide will be where the balance of advantage lies.

If it is decided that the balance of advantage lies in limited transferability such as I have mentioned, while avoiding the complexity of a fully negotiable bill of lading, then the next question for consideration will be rights of suit.

The simplest solution would be to provide that the right to sue the carrier for non-delivery or damage to the goods in transit should go hand in hand with the right of control. So where control is retained by the consignor, the consignor should have the exclusive right to sue the carrier. In the normal way, however, the initiative in taking proceedings against the carrier lies with the consignee. Where control has been transferred to the consignee on shipment, he will be able to sue in his own name, since the contract of carriage will have been made by the consignor in his behalf. Where the right of control has been retained by consignor, the consignee will have to sue in the name of the consignor, at any rate in those countries which do not allow a third party to sue on a contract. This should not give rise to any serious practical difficulty although in some jurisdictions a theoretical legal difficulty may remain.

As for claims by the shipowner, he will normally have been paid his freight on shipment, whether the control is retained by the consignor or transferred to the consignee. But in the case of freight payable on delivery, the carrier should be able to recover his freight, both in contract and by exercising a lien until the freight is paid.

Lastly I turn to the form of the sea waybill. The document will presumably contain the name of the shipper, the name of the

consignee, and a description of the goods shipped or received for shipment, such as is commonly found in a bill of lading. It should state prominently on the front that it is a non-negotiable sea waybill, and that it is subject to the uniform rules printed on the back. It may be thought desirable to keep the rules as short and simple as possible. In addition if it is decided to adopt limited transferability of the sea waybill, such as I have described above, then there should be a box on the front of the bill of lading to be filled in by the shipper before it is signed on behalf of the carrier, stating whether the right of control is to be retained by the shipper, or transferred to the consignee on shipment. Save to that extent, the carrier will not be concerned with the contract of sale, and will not be deemed to have notice of its terms.

Presumably the carrier will have a photostat copy of the sea waybill on board, so that he will know to whom to give delivery at the port of destination, subject to any change in the name of the consignee which may have been notified to him in the course of transit.

Various other points will have to be considered, e.g. whether the carrier should be bound by the statement as to the condition of goods on shipment, and the extent to which the carrier's servants and agents should be protected from claims in tort. But I will not burden this report with such points at this stage.

APPENDIX B
(to CMI DOCUMENT SWB - 86)

AGENDA - 9th October 1987

Objectives

I suggest we should have two main objectives in drafting the C.M.I. Uniform Rules :

- (i) To achieve greater simplicity in the terms and conditions on which goods are carried.
- (ii) To achieve greater uniformity.

The difficulty lies in (ii). If we include too much in the Uniform Rules, there is a risk that the document will not be widely used. If we include too little, or leave too many alternatives for carriers to choose between, we make no impact on the underlying problem. Either way, we fail to achieve our objective.

Therefore we must seek the best possible compromise between **uniformity** and **acceptability**. If we can achieve the right compromise on the content of the Rules, simplicity should not be too hard to achieve.

General Comments

The main points which emerge from the general comments on my draft are as follows :

- (i) To what extent are the Uniform Rules intended to be exhaustive ? Is it intended that they should be supplemented by the carriers standard conditions, to the extent that they are not inconsistent with the Uniform Rules ? How is this to be done ?
- (ii) Should we limit the scope of the Uniform Rules to those problems which are exclusive to Sea Waybills, and their relationship to Bills of Lading ? Or should the opportunity be taken to solve at least some of the problems which are common to both, e.g. the demise clause ?
- (iii) Should we reconsider our decision in January to go for the Hague-Visby Rules ? We have been strongly urged by BIMCO, supported by Italy, Germany, the Netherlands and U.K. to allow greater flexibility.
- (iv) Should we draft the Uniform Rules so as to make them suitable for a multimodal transport operation ? If so, how is this to be done ?

Specific Comments

The main points raised on individual clauses are as follows :

1. Preamble

Omit « «straight» bill of lading » from the definition of «Sea Waybill».

12. Definitions

After « contract of carriage » add « including a combined transport operation which involves a sealeg ».

Is it necessary to include definitions of « carrier » « shipper » « consignee » ? If so, after « consignee » add « including any person substituted for the named consignee in accordance with clause 5 (a) ».

Add new definition of «shipowner» means «the owner of the carrying vessel, if different from the carrier». Add definition of the Hague Rules.

3. Parties

Though artificial in many cases and deplored by the civil law countries, the agency concept is essential if the Sea Waybill is to be governed by English law. The artificiality as between shipper and consignee is reduced if the C.M.I. Rules are incorporated in the contract of sale. But there will remain cases where there is no authority in fact. Is this a case for a compromise? The object of including the words in brackets is to protect the carrier from claims in tort.

4. Carriers and Shippers responsibilities

(i) *Hague/Hague-Visby Rules*

There are four alternatives:

- (a) To leave the clause as it is.
 - (b) To provide that the contract of carriage shall be governed by whichever of the Hague or Hague-Visby Rules would be compulsorily applicable if the Sea Waybill were a bill of lading.
 - (c) To leave the carrier free to choose whatever regime he wishes.
 - (d) To leave the decision between (a) to (c) to a plenary session of the C.M.I.
- (ii) We must make provision for the land carriage leg of a combined transport operation.
- (iii) Do we want statements by the carrier in the Sea Waybill to be conclusive evidence in favour of the consignee?

5. Right of control

- (a) Should it be possible for the shipper to change the destination of the goods as well as the name of the consignee?

Should the shipper have to produce the Sea Waybill for inspection and notation by the carrier before changing the name of the consignee?

- (b) Should it be possible to transfer the right of control **after** the goods have been shipped? Should it be possible to transfer the right of control to a third party, e.g. a bank.

6. Delivery

Omit (c) and (d).

7. Right of suit

The object was to ensure that the right of suit should, so far as possible, go hand in hand with the right of control. But it may be that this object cannot be obtained without sacrificing simplicity. If so, clauses 7-9 should be omitted.

10. Validity

No comment.

C.M.I. UNIFORM RULES FOR INCORPORATION INTO CONTRACTS OF CARRIAGE BY SEA, NOT COVERED BY A BILL OF LADING OR SIMILAR DOCUMENT OF TITLE

Comment

The French Association makes the point that the Uniform Rules should be capable of applying to paperless transactions, i.e. contracts of carriage by sea without any formal document. Accordingly the new title omits any reference to sea waybills. It follows the language suggested by the French Association.

1. Scope of Application

These Rules are intended to apply to contracts of carriage not covered by a bill of lading or similar document of title. They are suitable for incorporation into sea waybills, and other similar documents.

Comment

The first sentence follows the language suggested by the French Association, supported by the Greek Association. The second sentence is desirable, if the Uniform Rules are to be known as the C.M.I. Uniform Rules for sea waybills.

The Japanese Association suggest the substitution of «valuable instrument» for «document of title», since the latter expression finds no place in their law.

There was little support for the second sentence of SWB-58. The German Association suggest amending the second sentence so as to read «not being a document of title». The British Association suggest «A seaway bill is not a document of title». But this, as the U.S. Association point out, is a conclusion of law, rather than a statement of fact.

If the Rules are to be capable of being used in paperless transactions, the best solution is to omit the second sentence of SWB-58 altogether.

2. Definitions

These Rules may be known as the C.M.I. Uniform Rules for sea waybills.

Comment

This follows a suggestion of the Canadian Association.

In these Rules «Contract of carriage» shall mean any contract of carriage subject to these Rules which is to be performed wholly or partly by sea.

Comment

The draft follows a suggestion of the Italian Association.

There was little support for the expression «sealeg» in SWB-58. The British and Italian Associations pointed out that «combined transport» may be ambiguous, and is in any event out of date as a term of art. The British Association suggest that the Rules should spell out the carriers liability in respect of the land part of the carriage. But

it may be thought that this would overburden the Rules, and that the point should be met by the Carriers regular form of bill of lading.

« Goods » shall mean any goods carried or received for carriage under a contract of carriage.

« Carrier » and « Shipper » shall mean the parties so named in the contract of carriage.

« Consignee » shall mean the party so named in the contract of carriage, or any persons substituted as consignee in accordance with Rule 6.

« Right of Control » shall mean the rights and obligations referred to in Rule 6.

Comment

The Belgian Association suggest a further definition of « Lettre de Transport Maritime ».

3. Parties

Comment

The Irish Association suggest « Parties », as a better title than « Agency ». This follows SWB-47.

The shipper enters into the contract of carriage not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the consignee and owner of the goods, and warrants to the carrier that he has authority so to do. This rule shall apply only if and to the extent that it may be necessary by the law applicable to the contract of carriage for the purpose of enabling the consignee to sue and be sued on the contract, and for the purpose of protecting the carrier from claims in tort.

Comment

The French Association regret the inclusion of this Rule. Other Associations, while recognising the need for the Rule in common law countries, hope that it may cease to be necessary in the near future. Some members of the Canadian Association regard assignment of contractual rights as a better solution to the problem than agency. If

agency is preferred, then the rule should exclude any liability on the part of the consignee for default of the shipper.

The British Association would prefer to go back to something like SWB 47. They ask that the decision taken in October be reconsidered.

[4. Indemnity]

Comment

The majority of Associations are in favour of deleting this Rule.

4. [5] Carriers Responsibilities [Carriers Rights and Liabilities]

Comment

A number of Associations dislike the title «Regime». The draft follows SWB 47, as suggested by the Irish Association.

- (a) The contract of carriage shall be subject to any National Law or International Convention which would have been [compulsorily] applicable if the contract of carriage had been covered by a bill of lading or similar document of title.

Comment

The Italian Association suggest the deletion of «compulsorily».

The Greek and U.S. Associations suggest the addition of «or similar document of title».

- (b) Subject always to (a),
 - (i) The contract of carriage shall be subject to the same terms and conditions as are contained in the carriers regular form of bill of lading, including any terms and conditions relating to the land [non-sea] part of the carriage.
 - (ii) In the event of any inconsistency or conflict between such terms and conditions and these Rules, these Rules shall prevail.

Comment

The re-arrangement of this Rule follows a suggestion of the British and Canadian Associations. The Greek and U.S. Associations suggest the omission of «long form» bill of lading. The Greek and German Associations suggest «non-sea» instead of «land». They point out that the non-sea part of the carriage might be performed by air or inland waterway.

UNCITRAL doubt whether the incorporation will be effective by some legal systems. Moreover in contrast to the normal Paramount Clause the Rule would incorporate the entire text of the Hague Rules, if they would have been applicable to a bill of lading, not just the provisions relating to rights and liabilities.

5. [6] description of Goods

- (a) The shipper warrants the accuracy of the particulars furnished by him relating to the goods, and shall indemnify the carrier against loss resulting from any inaccuracy.
- [(b) As between the carrier and the shipper any statement in the contract of carriage as to the quantity and condition of the goods shall, in the absence of reservation by the carrier, be prima facie evidence of receipt of the goods as so stated. As between the carrier and the consignee, any such statement shall, in the absence of reservation by the carrier, be conclusive, and proof to the contrary shall not be permitted, provided always the consignee has acted in good faith.]

Comment

Rule 6 (b) of SWB-58 was inserted at the suggestion of a number of Associations at the meeting in October 1987. Other Associations now say it is unnecessary in view of the incorporation by Rule 4 [5] of the Hague or Hague-Visby Rules in the great majority of cases. Accordingly I have placed the clause in brackets.

If the Rule is retained, the Canadian Association suggest that it should be limited to quantity and condition only. The German and Japanese Associations suggest the addition of a reference to good faith. UNCITRAL, and the Greek and U.S. Associations suggest the inclusion of the proviso «in the absence of reservation by the carrier».

6. [7] Right of Control

- (a) The shipper shall, unless he has exercised his option under (b) below, be the only party entitled to [deal with the carrier and] give the carrier instructions in relation to the contract of carriage. In particular he shall be entitled (i) to change the name of the consignee at any time up to delivery of the goods in accordance with Rule 7 hereof, provided he notifies the carrier, [of any change in writing], and (ii) to change the destination of the goods provided the carrier consents, [such consent not to be unreasonably withheld]. The shipper shall indemnify the carrier against any [reasonable] additional expense caused thereby.
- (b) The shipper shall have the option to be exercised not later than the receipt of the goods by the carrier to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the sea waybill or similar document, if any, [a copy of which shall be retained by the carrier]. Where the option has been exercised, the consignee shall have all such rights, and be subject to all such obligations, as are referred to in paragraph (a) above and the shipper shall cease to have such rights and obligations. [If the consignee disclaims the contract of carriage, the right of control shall revert to the shipper].

Comment

There was a welcome degree of approval for the substance of this Rule. UNCITRAL point out that, as drafted, the Rule would not work where it is intended to buy and sell the goods afloat. But it was always envisaged that a bill of lading would be used in such a case.

The British Association suggest the omission of (a) (ii). On the other hand the French Association would extend it by adding «such consent not to be unreasonably withheld».

If the Rules are to be available for paperless transactions, the time for exercise of the option cannot be defined by reference to the issue of a sea waybill. I have suggested «receipt of the goods by the carrier» as in SWB 47.

The Italian and U.S. Associations suggest that it might be possible to transfer the right of control after the sea waybill has been issued. But this would defeat one of the objectives of the Rule, namely, to avoid any risk of the carrier receiving conflicting instructions during the carriage.

Various drafting suggestions have been made by the German, Irish, Italian and Japanese Associations. These have been incorporated in square brackets.

7. [8] Delivery

- (a) The carrier will deliver the goods to the consignee, or his authorised representative, upon production of proper identification [and, where necessary, proof of authorisation].
- (b) The carrier shall be under no liability for wrongful delivery provided he, his servants and agents, have exercised reasonable care [due diligence] to ascertain that the party claiming to be the consignee or consignees representative is in fact such person.

Comment

UNTRICAL suggest the omission of the words in square brackets. The German Association would prefer « due diligence » to « reasonable care » in (b).

8 [9] Validity

In the event of anything contained in these Rules or any such provisions as are incorporated into the contract of carriage by virtue of Rule 4, being inconsistent with the provisions of any National Law or International Convention [compulsorily] applicable to the contract of carriage, such rules and provisions shall to that extent but no further be null and void.

Suggested Additional Rules

Right of Suit

The French Association suggest the reinstatement, with modifications, of Rule 7 of SWB-47.

Jurisdiction

The British and French Associations suggest a Rule to deal with jurisdiction.

C.M.I. UNIFORM RULES FOR SEA WAYBILLS

1. Scope of Application

These Rules are intended to apply to contracts of carriage not covered by a negotiable bill of lading or similar document of title. They shall apply when incorporated in any contract of carriage, whether the contract be in writing or not.

2. Definitions

These Rules may be known as the C.M.I. Uniform Rules for Sea Waybills.

In these Rules:

— «Contract of carriage» shall mean any contract of carriage subject to these Rules which is to be performed wholly or partly by sea.

— «Goods» shall mean any goods carried or received for carriage under a contract of carriage.

— «Carrier» and «Shipper» shall mean the parties so named or identified in the contract of carriage.

— «Consignee» shall mean the party so named or identified in the contract of carriage, or any persons substituted as consignee in accordance with Rule 6.

— «Right of Control» shall mean the rights and obligations referred to in Rule 6.

3. Agency

The shipper enters into the contract of carriage not only on his own behalf but also as agent for and on behalf of the consignee, [and warrants to the carrier that he has authority so to do].

This rule shall apply if and only if it be necessary by the law applicable to the contract of carriage so as to enable the consignee to sue and be sued on the contract.

REGLES UNIFORMES DU C.M.I. RELATIVES AUX LETTRES DE TRANSPORT MARITIME

1. Champ d'application

Les présentes règles sont applicables à tous contrats de transport non constatés par un connaissement négociable, ou un document similaire formant titre. Elles s'appliquent également lorsqu'elles sont incorporées dans un contrat de transport, écrit ou non.

2. Définitions

Les présentes règles sont dénommées « Règles Uniformes du C.M.I. relatives aux lettres de transport maritime ».

Dans les présentes règles :

— « Contrat de transport » désigne : tout contrat de transport soumis aux dites règles et qui doit être exécuté totalement ou partiellement par mer.

— « marchandises » signifie : toutes marchandises transportées ou prises en charge pour le transport dans le cadre d'un contrat de transport.

— « transporteur » et « chargeur » désignent les parties identifiées comme telles dans le contrat de transport.

— « destinataire » signifie : la partie nommée ou identifiée comme telle dans le contrat de transport, ou toute personne qui lui est substituée en cette qualité, conformément à l'article 6.

— « Droit de disposition » signifie : les droits et obligations prévus à l'article 6.

3. Représentation

Le chargeur conclut le contrat de transport non seulement pour son propre compte, mais aussi comme mandataire et pour le compte du destinataire (et garantit au transporteur qu'il a qualité pour le faire).

La présente règle ne s'applique que si elle est rendue nécessaire par la loi qui régit le contrat de transport, pour conférer au destinataire le droit d'agir et d'être attiré en justice sur le fondement du contrat.

4. Carriers Rights and Responsibilities

- (a) The contract of carriage shall be subject to any International Convention or National Law which would have been compulsorily applicable if the contract of carriage had been covered by a bill of lading or similar document of title.
- (b) Subject always to (a):
 - (i) The contract of carriage shall be subject to the Carriers' standard terms and conditions for the relevant trade, including any terms and conditions relating to the non-sea part of the carriage.
 - (ii) In the event of any inconsistency or conflict between such terms and conditions and these Rules, these Rules shall prevail.

5. Description of Goods

- (a) The shipper warrants the accuracy of the particulars furnished by him relating to the goods, and shall indemnify the carrier against loss resulting from any inaccuracy. Liability under this sub-rule shall be personal to the shipper.
- (b) As between the carrier and the shipper any statement in the contract of carriage as to the quantity and condition of the goods shall, in the absence of reservation by the carrier, be prima facie evidence of receipt of the goods as so stated. As between the carrier and the consignee, any such statement shall, in the absence of reservation, be conclusive, and proof to the contrary shall not be permitted, provided always the consignee has acted in good faith.

6. Right of Control

- (a) The shipper shall, unless he has exercised his option under (b) below, be the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage. If permitted by the applicable law he shall be entitled to change the name of the consignee at any time up to delivery of the goods in accordance with Rule 7 hereof, provided he notifies the carrier in writing, or

4. Droits et responsabilités du transporteur

- (a) Le contrat de transport est soumis à toute convention internationale ou à toute loi nationale qui eussent été applicables s'il avait donné lieu à l'émission d'un connaissance ou d'un document similaire formant titre.
- (b) Sous réserve, dans tous les cas, de l'application du paragraphe (a) ci-dessus :
 - (i) Le contrat de transport est soumis aux clauses et conditions générales du transporteur pour le trafic considéré, y compris celles qui régissent la partie non maritime du transport.
 - (ii) En cas d'incompatibilité ou de conflit entre les dites clauses et conditions et les présentes règles, ces dernières prévaudraient.

5. Description des marchandises

- (a) Le chargeur est garant de la conformité des indications qu'il fournit concernant les marchandises, et indemnera le transporteur de toute perte qui résulterait d'un défaut de conformité. La responsabilité encourue par application du présent paragraphe demeure personnelle au chargeur.
- (b) Dans les rapports du transporteur et du chargeur, toute déclaration figurant au contrat de transport, concernant la quantité et l'état des marchandises vaudra présomption de prise en charge conforme à ladite déclaration. Dans les rapports entre le transporteur et le destinataire, elle fera foi sans preuve contraire possible, à la condition que le destinataire ait agi de bonne foi.

6. Droit de disposition

- (a) Sauf s'il a exercé l'option prévue au paragraphe (b) ci-après, le chargeur peut seul donner au transporteur des instructions relatives au contrat de transport. Si la loi applicable le permet, et à la condition d'en avoir avisé le transporteur par écrit ou par tout autre moyen acceptable pour ce dernier, le chargeur est en droit de changer l'identité du destinataire, et ce, à tout moment,

by some other means acceptable to the carrier. The shipper shall indemnify the carrier against any additional expense caused thereby.

- (b) The shipper shall have the option, to be exercised not later than the receipt of the goods by the carrier, to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the Sea Waybill or similar document, if any. Where the option has been exercised, the consignee shall have all such rights, as are referred to in paragraph (a) above and the shipper shall cease to have such rights.

7. Delivery

- (a) The carrier will deliver the goods to the consignee, or his authorised representative, upon production of proper identification.
- (b) The carrier shall be under no liability for wrongful delivery if he can prove that he has exercised all reasonable care to ascertain that the party claiming to be the consignee or consignee's representative is in fact such person.

8. Validity

In the event of anything contained in these Rules or any such provisions as are incorporated into the contract of carriage by virtue of Rule 4, being inconsistent with the provisions of any National Law or International Convention compulsorily applicable to the contract of carriage, such Rules and provisions shall to that extent but no further be null and void.

jusqu'à celui de la livraison des marchandises conformément à la règle 7 ci-après. Il indemnise le transporteur de tous suppléments de frais qui en résulteraient.

- (b) Le chargeur a la faculté, tant que la marchandise n'a pas été prise en charge par le transporteur, de céder son droit de disposition au destinataire. L'exercice de cette faculté doit être mentionné dans la lettre de transport maritime ou dans le document similaire, s'il en a été établi. Lorsqu'il a été fait usage de cette faculté, le destinataire acquiert tous les droits définis au paragraphe (a) ci-dessus, et le chargeur cesse d'en disposer.

7. Livraison

- (a) Le transporteur délivre les marchandises au destinataire ou à son mandataire habilité, sur justification de son identité.
- (b) Le transporteur n'est pas responsable en cas d'erreur de livraison s'il peut prouver qu'il a exercé toutes diligences raisonnables en vue de s'assurer que le réclamateur qui se prétend destinataire ou mandataire de celui-ci a bien cette qualité.

8. Validité

Au cas où l'une quelconque des dispositions contenues dans les présentes règles, ou des clauses incorporées au contrat de transport en vertu de l'article 4, serait incompatible avec les dispositions de la loi nationale ou de la Convention Internationale obligatoirement applicable au contrat de transport, les dites règles ou dispositions ne seraient nulles et non avenues que dans cette seule mesure.

UNIFORMITY OF THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA IN THE NINETEEN NINETIES

REPORT OF THE CHAIRMAN OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

1. Introduction

The Assembly of the C.M.I., held on 22nd April 1988, decided to give me full authority to investigate the question whether the problem of Uniformity of the Law of the Carriage of Goods by Sea should be placed on the Agenda of the Paris Conference and the manner in which the study of the problem should be approached.

I circulated to all National Associations a preliminary report and a Questionnaire (Document UNIF-I/X-88) and, thereafter, on the basis of the replies received, I decided to convene the first meeting of an International Sub-Committee. Following the request of the Executive Council, I accepted to chair the International Sub-Committee.

2. Summary of the Work of the International Sub-Committee

A first meeting of the International Sub-Committee was held in Knokke-Heist on 4th April 1989. The great majority of the delegates was of the view that the C.M.I. should consider the most relevant legal issues related to the carriage of goods by sea and that the study to be carried out should be based upon the Hague-Visby Rules.

When considering what further action should then be taken, there appeared to be a general consensus that, in case it were found that the Hague-Visby Rules were in need of a revision, the C.M.I. should not attempt to draft a new convention or a protocol, but could perhaps explore the possibility of establishing uniform rules for voluntary adoption, as a supplement to the mandatory applicable law.

The Sub-Committee then addressed the problem of defining the issues which should be studied and decided that the study should be conducted on the following areas :

- a) Scope of application of the uniform rules, with reference to the type of contract and of document to which the rules should apply, to the period of application and to deck cargo.
- b) Liability of the carrier, with reference to the identity of the carrier, the basis of liability, the burden of proof, the ex-

UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR MER DANS LES ANNEES 1990

RAPPORT DU PRESIDENT DE LA SOUS-COMMISSION INTERNATIONALE

1. Introduction

L'Assemblée du C.M.I., qui s'est tenue le 22 avril 1988, a décidé de me donner entière autorité pour rechercher si le problème de l'Uniformisation de la Loi sur le Transport des Marchandises par Mer devrait figurer sur l'agenda de la Conférence de Paris, et de voir l'angle sous lequel ce problème doit être abordé.

J'ai envoyé à toutes les Associations Nationales un rapport préliminaire et un questionnaire (Document UNIF-I-X-88), à la suite de quoi, au vu des réponses obtenues, j'ai décidé de convoquer la première réunion d'une Sous-Commission Internationale. A la demande du Conseil Exécutif, j'ai accepté de présider la Sous-Commission Internationale.

2. Résumé des Travaux de la Sous-Commission Internationale

Une première réunion s'est tenue à Knokke-Heist le 4 avril 1989. La grande majorité des délégués était de l'avis que le C.M.I. devrait examiner les questions juridiques les plus typiques concernant le transport des marchandises par mer et que l'étude que nous en ferions devrait être fondée sur les Règles de La Haye-Visby.

Sur la question de savoir quelle serait alors l'étape suivante, il est apparu que, selon l'avis général, au cas où nous estimerions nécessaire une révision des Règles de La Haye/Visby, le C.M.I. ne devrait pas essayer de rédiger une nouvelle convention ou un protocole, mais pourrait peut-être examiner la possibilité d'établir des règles uniformes dont l'adoption serait volontaire, et qui serviraient de supplément à la loi obligatoire applicable.

La Sous-Commission a alors examiné le problème de la détermination des points de droit qui seraient à étudier et s'est décidé pour les sujets suivants :

- a) Domaine d'application des règles uniformes, avec notamment le type de contrat et de document auxquels elles devraient s'appliquer, la période d'application, et le transport en pontée.
- b) La responsabilité du transporteur, notamment identification du transporteur, fondement de la responsabilité, charge de la

emptions from liability, misdelivery and delay in delivery, limits of liability and loss of the right to limit.

- c) Time limits.
- d) Jurisdiction and arbitration.

It was decided that the Chairman, assisted by a Working Group, would consider the subjects selected by the International Sub-Committee and submit to same a further report.

In view of the fact that a study on all or almost all the aforesaid subjects had already been prepared, the Working Group deemed it convenient to prepare a skeleton draft of rules for voluntary adoption in order to enable the International Sub-Committee to decide, on the basis of the study and of the draft rules, what should be the best course of action.

The International Sub-Committee held a second meeting in London, on 4th and 5th September 1989 and gave its consideration to both the draft study and the draft rules (Document UNIF-12/XI-89). By a very large majority, it was decided that it was not advisable, or at least it was premature, to attempt to draft rules for voluntary adoption and that the work should continue with a view to preparing studies on a selected number of subjects.

The following were chosen :

- a) Identity of the carrier.
- b) Contracts and documents subject to the mandatory regime.
- c) Deck cargo.
- d) Period of responsibility.
- e) Exemptions from liability.
- f) Limits of liability.
- g) Deviation.
- h) Delay.
- i) Damages.

Terms of reference were also agreed for each subject and I was requested to prepare a draft working paper based on the aforesaid terms of reference with the assistance of persons to be selected by me. Such working paper, entitled «A Study of Selected Problems» (Document UNIF-II/XI-89), was distributed by the Secretariat to the National Maritime Law Associations in November, 1989.

A third meeting of the International Sub-Committee was held in Paris on 17th and 18th January 1990 during which the aforesaid

preuve, cas exceptés, livraison irrégulière et retard dans la livraison, limitations de responsabilité et déchéance du droit de limitation.

c) Prescriptions.

d) Compétence juridictionnelle et arbitrage.

Il fut décidé que le Président, assisté d'un Groupe de Travail, examinerait les sujets sélectionnés par la Sous-Commission Internationale et soumettrait ultérieurement un rapport.

Etant donné qu'une étude sur tous ou presque tous les sujets ci-dessus mentionnés avait déjà été préparée, le Groupe de Travail a estimé préférable de préparer un projet de plan de règles conventionnelles afin de permettre à la Sous-Commission Internationale de décider, sur la base de cette étude et sur le projet de règles, quelle serait la meilleure démarche à adopter.

La Sous-Commission Internationale a tenu une deuxième réunion à Londres, les 4 et 5 septembre 1989, et a porté son attention à la fois sur le projet d'étude et le projet de Règles (Document UNIF-12/XI-89). A une très large majorité, il a été décidé qu'il n'était pas recommandé, ou du moins qu'il était prématuré, d'essayer de rédiger des règles conventionnelles et que les travaux devraient se poursuivre dans le sens d'une étude sur une sélection de sujets.

Ont été choisis les sujets suivants :

a) Identification du transporteur.

b) Contrats et documents soumis au régime obligatoire.

c) Transport en pontée.

d) Durée d'application.

e) Cas exceptés.

f) Limitations de responsabilité.

g) Déroutement.

h) Retard.

i) Dommages.

Des « terms of reference » furent l'objet d'un accord pour chaque sujet et il m'a été demandé de préparer un document de travail établi d'après ces « terms of reference », avec l'assistance de personnes choisies par moi. Ce document de travail, intitulé « Une étude des problèmes choisis » (Document UNIF-II/XI-89), fut diffusé par le Secrétariat aux Associations Nationales de Droit Maritime en novembre 1989.

Une troisième réunion de la Sous-Commission Internationale s'est tenue à Paris les 17 et 18 janvier 1990 au cours de laquelle le

working paper was thoroughly considered and suggestions were made for changes and additions. The French Maritime Law Association suggested that the review of the Hague-Visby Rules should, if it had been agreed that in some respects there was a need for their modernization, bring about the preparation of uniform rules and submitted an outline of such rules for the consideration of the International Sub-Committee. There was no consensus as to the advisability of making an attempt, at least at that stage, to draft uniform rules, and it was subsequently decided that a decision in this respect should be taken at the Conference in Paris.

3. The plan of the study

It was considered advisable to use throughout the study the same technique. In respect of each problem, after a short introduction, there is a summary of the provisions of the Hague-Visby Rules. There follows an analysis of the problems of interpretation, if any, which exist and subsequently the question whether there is a need for a change is considered. When the conclusion has been that there is such a need, some suggestions have tentatively been made as to the manner in which the change should be brought about.

4. The purpose of the study

One might wonder by the C.M.I. has decided not only to embark upon a study of a legal regime which has been in existence for a long time and whose rules have been thoroughly analysed, but also to place such study on the agenda of its XXXIV Conference. It is submitted that there are very good reasons for that.

Firstly, it has been a long time since a Conference of the C.M.I. has studied the Hague Rules. This, in fact, was done in 1963 at the Stockholm Conference, when the draft of the Visby Protocol was approved.

Secondly, many important events have occurred since then, including substantial changes in the transportation technique and in the documentation of contracts of carriage as well as the approval of a new international convention, the 1978 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea («Hamburg Rules»).

Thirdly, whatever will be the ultimate success of the Hamburg Rules, it is likely that the Hague-Visby Rules will remain in force for many years. An attempt by the C.M.I. to solve problems of interpretation of controversial provisions may, therefore, produce greater uniformity.

document de travail précité fut complètement examiné et des suggestions furent faites pour qu'y soient apportées des modifications et des additions. L'Association Française de Droit Maritime suggéra que la révision des Règles de La Haye/Visby, au cas où l'accord se ferait sur certains aspects pour leur modernisation, devrait conduire à la préparation de règles uniformes et elle a soumis un aperçu de ces règles destiné à la Sous-Commission. Il n'y a pas eu de consensus quant à l'opportunité de faire une tentative, du moins à ce stade, de rédaction de Règles uniformes et il fut décidé par la suite qu'une décision en cette matière serait prise lors de la Conférence à Paris.

3. Le plan de l'étude

Il fut admis d'employer tout au long de cette étude le même processus. Pour chaque problème, après une courte introduction, un résumé des dispositions des Règles de la Haye/Visby est présenté. Il est ensuite procédé à une analyse des problèmes d'interprétation qui pourraient exister et la question est ensuite posée de savoir s'il y a un besoin de changement. Lorsqu'il a été conclu qu'un tel besoin existait, des suggestions ont été formulées à titre d'essai sur la manière suivant laquelle ce changement pourrait être opéré.

4. Le but de l'étude

On peut se demander pourquoi le C.M.I. a décidé non seulement d'entreprendre une étude d'un système juridique qui existe depuis longtemps et dont les Règles ont été exhaustivement analysées, mais encore de mettre de cette étude sur l'agenda de la XXXIV^{ème} Conférence. Il existe selon nous de très bonnes raisons pour qu'il en soit ainsi.

Premièrement, il s'est écoulé un long espace de temps depuis que le C.M.I. a étudié les Règles de La Haye. En fait, cela a eu lieu en 1963 lors de la Conférence de Stockholm, lorsque le texte du Protocole de Visby a été approuvé.

Deuxièmement, de très importants événements ont eu lieu depuis lors, portant sur des changements substantiels dans la technique du transport et dans la documentation des contrats de transport de même que l'approbation d'une nouvelle convention internationale, la Convention de 1978 des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer (« Règles de Hambourg »).

Troisièmement, quel que soit le succès final des Règles de Hambourg, il est vraisemblable que les Règles de La Haye/Visby resteront encore en vigueur pendant de nombreuses années. Une tentative effectuée par le C.M.I. pour résoudre les problèmes d'interprétation des dispositions controversées peut en conséquence conduire à une plus grande uniformité.

Fourthly, the analysis of possible changes may prompt some action aiming at improving and modernizing the legal regime presently in force.

I am greatly indebted to all the members of the International Sub-Committee and to the Observers for their contributions in the choice of the method of work and in the preparation of the document enclosed herewith.

I hope that this document may constitute the basis of a fruitful debate at the Paris Conference and may enable the Conference to consider what further action the C.M.I. may adopt in order to ensure greater uniformity of the law of carriage of goods by sea.

Genova, 16th March 1990

Francesco Berlingieri

Quatrièmement, l'analyse de changements possibles peut provoquer une action tendant à l'amélioration et à la modernisation d'un régime légal actuellement en vigueur.

Je suis très reconnaissant à tous les membres de la Sous-commission Internationale et aux Observateurs pour leur contribution au choix de la méthode de travail et à la préparation du document ci-joint.

J'espère que celui-ci pourra constituer la base d'un débat fructueux lors de la Conférence de Paris et permettra aux participants d'envisager quelle sera la prochaine étape du C.M.I. afin d'assurer une plus grande uniformité de la loi sur le transport des marchandises par mer.

Genova, 16 mars 1990

Francesco Berlingieri

**UNIFORMITY OF THE LAW OF THE
CARRIAGE OF GOODS BY SEA
IN THE NINETEEN NINETIES**

**PROBLEMS OF THE HAGUE-VISBY RULES AND POSSIBLE
SOLUTIONS**

TABLE OF CONTENTS

	Pages
I. IDENTITY OF THE CARRIER	66
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is the position under the Rules satisfactory?	
5. Is there any need for a change?	
II. CONTRACTS AND DOCUMENTS	76
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. What problems have arisen?	
4. Can these problems be solved and, if so, how?	
5. Conclusions.	
6. Is there any need for a change?	
III. DECK CARGO	86
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is there any need for a change?	
IV. PERIOD OF APPLICATION	92
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is there any need for a change?	

UNIFORMISATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR MER DANS LES ANNEES 1990

PROBLEMES RELATIFS AUX REGLES DE LA HAYE/VISBY ET SOLUTIONS POSSIBLES

TABLE DES MATIERES

	Pages
I. IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR	67
1. Introduction.	
2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. La position adoptée par les Règles est-elle satisfaisante ?	
5. Un changement est-il nécessaire ?	
II. CONTRATS ET DOCUMENTS	77
1. Introduction.	
2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Quels problèmes se sont posés ?	
4. Ces problèmes peuvent-ils être résolus et dans l'affirmative, de quelle façon ?	
5. Conclusions.	
6. Un changement est-il nécessaire ?	
III. TRANSPORT EN PONTEE	87
1. Introduction.	
2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. Un changement est-il nécessaire ?	
IV. DUREE D'APPLICATION	93
1. Introduction.	
2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. Un changement est-il nécessaire ?	

V. EXEMPTIONS FROM LIABILITY	96
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is there any need for a change ?	
VI. LIMITS OF LIABILITY	106
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is there any need for a change ?	
VII. DEVIATION	112
1. Introduction.	
2. Provisions of the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is there any need for a change ?	
VIII. DAMAGES INCLUDING DAMAGES FROM DELAY	120
1. Introduction.	
2. The legal regime under the Hague-Visby Rules.	
3. Problems of interpretation.	
4. Is there any need for a change ?	

V. CAS EXCEPTES	97
1. Introduction.	
2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. Un changement est-il nécessaire ?	
VI. LIMITATIONS DE RESPONSABILITE	107
1. Introduction.	
2. Les dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. Un changement est-il nécessaire ?	
VII. DEROUTEMENT	113
1. Introduction.	
2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. Un changement est-il nécessaire ?	
VIII. DOMMAGES, Y COMPRIS DOMMAGES POUR RETARD	121
1. Introduction.	
2. Le régime légal sous l'empire des Règles de La Haye/Visby.	
3. Problèmes d'interprétation.	
4. Un changement est-il nécessaire ?	

I. IDENTITY OF THE CARRIER

1. Introduction

It is now common practice to draw a distinction between the **contracting** carrier, viz. the person who enters into a contract of carriage with the shipper and undertakes to deliver the goods at destination in compliance with the terms of the transport document, and the **performing** (or actual) carrier, viz. the person who operates the carrying ship.

The problem which may arise regarding the contracting carrier is that of identification. The problem which arises in respect of the performing carrier who is not the contracting carrier is whether the shipper or the consignee have a right of action against him either in contract or in tort and, if so, what is the basis of his liability.

The identification of the contracting carrier is sometimes difficult, particularly for the consignee who is not party to the contract of carriage and who can only rely on the information contained in the transport document. Quite frequently the name of the carrier is not shown in the transport document or the name shown therein is not that of the contracting carrier. This situation is made more complicated when there is a demise clause or an identity of carrier clause in the transport document.

The performing carrier differs from the contracting carrier when the latter does not operate the carrying ship. If he is liable in tort for loss of or damage to the goods, he may not have the benefit of the exemptions from and the limits of liability applicable to the contracting carrier. In this connection the demise and identity of carrier clauses may be beneficial to him.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules.

The Hague-Visby Rules give the following definition of carrier in Art. 1(a):

«Carrier» includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

I. IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR

1. Introduction

Il est maintenant courant d'opérer une distinction entre le transporteur **contractuel**, c'est-à-dire la personne qui contracte avec le chargeur pour le transport et s'engage à livrer les marchandises à destination conformément aux dispositions du document de transport, et le transporteur **exécutant** (ou **réel**) c'est-à-dire la personne qui a la gestion du navire sur lequel le transport est effectué.

La difficulté qui concerne le transporteur contractuel est celle de son identification. Lorsque le transporteur réel n'est pas le transporteur contractuel, se pose la question de savoir si le chargeur ou le destinataire dispose contre lui d'une action, contractuelle ou quasi-délictuelle et, dans l'affirmative, quel est le fondement de sa responsabilité.

L'identification du transporteur contractuel est parfois difficile, en particulier pour le destinataire qui n'est pas partie au contrat de transport et qui peut se fonder uniquement sur les informations contenues dans le document de transport. Assez fréquemment, le nom du transporteur n'y figure pas, ou encore, le nom qui y est mentionné n'est pas celui du transporteur contractuel. Cette situation se complique encore lorsque l'on se trouve en présence d'une « demise clause » ou d'une « identity of carrier clause » dans le document de transport.

Le transporteur réel et le transporteur contractuel sont deux personnes différentes lorsque le dernier n'a pas la gestion du navire transporteur. S'il est responsable sur un plan quasi-délictuel pour perte ou dommages aux marchandises, il peut ne pas bénéficier des cas exceptés et limitations de responsabilité applicables au transporteur contractuel. Dans ce contexte, les clauses « demise » et « identity of carrier » peuvent représenter pour lui un avantage.

2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby

Les Règles de La Haye/Visby donnent, à l'art. 1(a), la définition suivante du transporteur :

« Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

3. Problems of interpretation.

This provision may give rise to some problems of interpretation. One of them, and perhaps the most important one, is whether any person who enters into a contract of carriage with the shipper may qualify as a «carrier» under the Rules. The view has been expressed that the definition is widely drafted and that to be a «carrier» under the Rules, it is not necessary to be either the owner or charterer of a ship. It seems obvious that when the word «includes» is used for the purposes of a definition in lieu of the word «means», the intention is to give a definition by way of an example, rather than to give a restricted definition.

There are, however, two possible interpretations of Art. 1(a).

The first is that, by referring to the owner and the charterer, it was intended that there must be a relationship between the carrier and the ship and that, therefore, the *ejusdem generis* rule should apply. The definition of carrier in the 1961 Brussels Convention on the Carriage of Passengers by Sea (1) would support this view.

The second is that the guiding words are «who enters into a contract of carriage with the shipper» and that, therefore, any person who does so is a carrier. The definitions of «carrier» in the 1974 Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (2) and the Hamburg Rules (3) would support this view.

A second problem is whether one could rely on the definition in order to bring the performing carrier under the Rules, on the ground that both the owner **and** the charterer may be the carrier. This, however, does not seem to be possible. In fact, the word «ou» in the original French text, as well as «or» in the unofficial English translation is a conjunction which introduces a second alternative, exactly as in the phrase «package or unit» in Art. 4(5)(a).

(1) Art. 1(a) of this Convention so provides:

(a) «Carrier» includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship.

(2) Art. 1(a) of the Athens Convention so provides:

(a) «Carrier» means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier.

(3) Art. 1(1) of the Hamburg Rules so provides:

(1) «Carrier» means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

3. Problèmes d'interprétation

Cette disposition peut donner lieu à plusieurs problèmes d'interprétation. L'un d'eux, et peut-être le plus important, consiste à savoir si toute personne passant un contrat de transport avec le chargeur peut être qualifiée de « transporteur » selon les Règles. L'opinion a été exprimée que la définition est formulée largement et que, pour être un « transporteur » selon les Règles, il n'est pas nécessaire d'être soit le propriétaire soit l'affrèteur d'un navire. Il semble évident que, quand le mot « comprend » est employé dans une définition à la place du mot « signifie », il y a une intention de donner à la définition valeur d'exemple plutôt qu'un sens restreint.

Il existe, quoi qu'il en soit, deux interprétations possibles de l'article 1(a).

Selon la première, la référence au propriétaire et à l'affrèteur sous-entendait la nécessité d'un lien entre le transporteur et le navire et, en conséquence, la règle de l'« ejusdem generis » devrait s'appliquer. La définition du transporteur donnée par la Convention de Bruxelles de 1961 sur le Transport des Passagers par Mer (1) conforterait cette opinion.

Selon la seconde, les mots-clés sont : « partie à un contrat de transport avec un chargeur » et, en conséquence, toute personne partie à un tel contrat est un transporteur. Les définitions du mot « transporteur » de la Convention d'Athènes de 1974 relative au Transport par Mer des Passagers et de leurs bagages par mer (2) et les Règles de Hambourg (3) soutiendraient cette seconde interprétation.

Un second problème consiste à savoir si l'on peut se fonder sur cette définition pour rendre les Règles applicables au transporteur réel, puisque aussi bien le propriétaire **et** l'affrèteur peuvent être le transporteur. Cela, cependant, ne semble pas possible. En fait, le mot « ou » dans le texte original en français, de même que « or » dans la traduction anglaise officielle, est une conjonction qui introduit une seconde branche à l'alternative, exactement comme l'expression « par colis ou unité » dans l'article 4 (5)(a).

(1) L'article 1(a) de cette Convention dispose :

(a) « Transporteur » comprend les personnes suivantes, parties à un contrat de transport : l'armateur, l'affrèteur ou l'opérateur du navire.

(2) L'article 1(a) de la Convention d'Athènes dispose :

(a) « Transporteur » désigne une personne qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué.

(3) L'article 1(1) des Règles de Hambourg dispose :

(1) Le terme « transporteur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

Therefore, « carrier » under this provision is the contracting carrier and only he is subject to the responsibilities and liabilities and may invoke the rights and immunities provided in the Rules.

4. Is the position under the Rules satisfactory ?

In order to establish whether or not the position under the Hague-Visby Rules is satisfactory, it is necessary to decide what aims should be achieved.

The aims may be :

- a) to identify the contracting carrier and the performing carrier;
- b) in case the contracting carrier is not performing the carriage himself, to enable the consignee to proceed against the performing carrier;
- c) to regulate the liability of the performing carrier.

a) Identification of the carrier

The Hague-Visby Rules are of no real assistance in the identification of the contracting carrier. It is submitted, however, that this is not a problem peculiar to the contract of carriage of goods by sea and it would, therefore, seem advisable to leave its solution to national law. The practical importance of the problem would probably decrease if the contracting carrier and the performing carrier were jointly liable, although sometimes it may be difficult also to identify the performing carrier.

b) Right of action against the performing carrier

As stated in the previous paragraph, the Hague-Visby Rules apply only to the contracting carrier, and, therefore, do not regulate the right of action of the consignee against the performing carrier. The question whether or not such right of action exists, either in contract or in tort, is therefore left to national law. It is submitted that such right of action should instead be the subject of uniform regulation.

Selon cette disposition, « transporteur » représente donc le transporteur contractuel et lui seulement peut encourir les responsabilités et obligations du transporteur et invoquer les droits et exonérations prévus par les Règles.

4. La position adoptée par les Règles est-elle satisfaisante ?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de décider quels sont les buts à atteindre.

Ce peut être :

- a) identifier le transporteur contractuel et le transporteur réel;
- b) lorsque le transporteur contractuel n'est pas le transporteur réel, permettre au destinataire une action à l'encontre du transporteur réel;
- c) définir les modalités de la responsabilité du transporteur réel.

a) Identification du transporteur

Les Règles de La Haye/Visby ne sont d'aucune aide réelle pour l'identification du transporteur contractuel. Toutefois, il est proposé, ce problème n'étant pas spécifique au transport de marchandises par mer, qu'il serait préférable de laisser aux législations nationales le soin d'en trouver la solution. Son importance pratique serait probablement moindre si le transporteur contractuel et le transporteur réel étaient conjointement responsables, bien que l'identification du transporteur réel puisse également se révéler parfois difficile.

b) Droit d'action à l'encontre du transporteur réel.

Comme nous l'avons vu au paragraphe précédent, les Règles de La Haye/Visby sont applicables seulement au transporteur contractuel et, en conséquence, ne régissent pas le droit d'action du destinataire contre le transporteur réel. La question de savoir si ce droit existe, sur le terrain contractuel ou quasi-délictuel, est donc du ressort des législations nationales. Il est proposé que cette action fasse au contraire l'objet de règles uniformes.

c) Liability of the performing carrier

Since the Hague-Visby Rules apply only to the contractual carrier, they do not regulate the liability of the performing carrier.

The lack of any provision in this respect may create difficulties for the shipper and the consignee, who, under the applicable national law, would normally sue the performing carrier in tort and, therefore, have the burden of proving his negligence. It may have even more serious consequences for the performing carrier himself, since he could not avail himself of the defences and limits of liability which the contracting carrier is entitled to invoke. As it is known, the liability of the contracting (or actual) carrier is regulated in other international conventions such as the 1929 Warsaw Convention on Carriage by Air as supplemented by the Guadalajara Convention of 18th September 1961 (4), the 1974 Athens Convention (5) and the Hamburg Rules (6).

(4) Articles 6 and 7 of the Guadalajara Convention so provide:

Article 6.: In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

Article 7. In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seized of the case.

(5) Article 4 of the 1974 Athens Convention so provides:

Performing Carrier

1. If the performance of the carrier or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

c) Responsabilité du transporteur réel

Les Règles de La Haye/Visby s'appliquant seulement au transporteur contractuel, elles ne régissent pas la responsabilité du transporteur réel.

Le défaut de dispositions à ce sujet peut être source de difficultés pour le chargeur et le destinataire qui, en vertu de la loi nationale applicable, l'assigneraient normalement sur le terrain quasi-délictuel et surporteraient ainsi la charge de prouver sa négligence. Cela peut avoir des conséquences plus sérieuses encore pour le transporteur réel lui-même, puisqu'il ne pourrait bénéficier des moyens de défense et des limitations de responsabilité que le transporteur contractuel est en droit d'invoquer. Comme vous le savez, la responsabilité du transporteur contractuel (ou réel) est régie par d'autres Conventions internationales telles que la Convention de Varsovie de 1929 sur le transport aérien, complétée par la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 (4), la Convention d'Athènes de 1974 (5) et les Règles de Hambourg (6).

(4) Les articles 6 et 7 de la Convention de Guadalajara disposent : (traduction libre)

Article 6. En ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, le montant total des réparations dues par le transporteur et le transporteur contractuel et par leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne dépassera pas le montant le plus élevé qui pourrait être alloué à l'encontre soit du transporteur contractuel soit du transporteur substitué aux termes de cette Convention, mais aucune des personnes ci-dessus mentionnées ne sera responsable pour une somme excédant la limitation qui lui est applicable.

Article 7. En ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, une demande de dommages-intérêts peut être engagée, à l'option du demandeur, à l'encontre de ce transporteur ou du transporteur contractuel, ou à l'encontre des deux, ensemble ou séparément. Si l'action est dirigée à l'encontre d'un seul de ces transporteurs, ce transporteur aura le droit d'exiger que l'autre transporteur soit appelé dans l'instance, la procédure et ses effets étant régis par la loi du tribunal saisi du procès.

(5) L'article 4 de la Convention d'Athènes de 1974 dispose :

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires sont assujettis aux dispositions de la présente Convention et peuvent s'en prévaloir pour la partie du transport qu'ils exécutent eux-mêmes.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

5. Is there any need for a change?

The conclusion seems, therefore, to be that in this respect the Hague-Visby Rules are not satisfactory since they do not achieve international uniformity, although perhaps the lack of any provision on the performing carrier may adversely affect the position of the performing carrier more than that of the shipper.

It is thought that the liability of the performing carrier ought to be the subject of uniform regulation. It may, perhaps, be considered whether it would be possible to realize such a change on a voluntary basis, without, therefore, any amendment to the Hague-Visby Rules.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by the Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

(6). Article 10 of the Hamburg Rules so provides:

Liability of the carrier and actual carrier

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

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

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

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

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

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

5. Un changement est-il nécessaire ?

La conclusion semble être, sur ce point, que les Règles de La Haye/Visby ne sont pas satisfaisantes puisqu'elles ne permettent pas d'atteindre une uniformité internationale, encore qu'il soit possible que le défaut de disposition concernant le transporteur réel puisse avoir un effet malencontreux davantage pour lui-même que pour le chargeur.

Nous pensons que la responsabilité du transporteur réel devrait faire l'objet de règles uniformes. Nous pouvons toutefois nous demander s'il serait possible de réaliser un tel changement sur une base volontaire et donc sans amender les Règles de La Haye/Visby.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

(6). L'article 10 des Règles de Hambourg dispose :

Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

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

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

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

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

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

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

II. CONTRACTS AND DOCUMENTS

1. Introduction

The types of document customarily used in maritime trade differ according to the trade concerned.

In the liner trade the bill of lading is normally employed, whereas in the chartering trade the relevant document is the charterparty, although bills of lading may well be issued thereunder, particularly when there is a possibility that the goods be sold in transit.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 1(b) of the Hague-Visby Rules provides that the term «contract of carriage» applies only when the contract is covered by a bill of lading or any similar document of title and then stipulates that when a bill of lading (or a similar document of title) is issued under a charter party, the term applies from the moment at which the bill of lading or a similar document of title regulates the relationship between a carrier and a holder of the same.

Article 2 provides in its turn that under every contract of carriage (namely a contract as defined in Art. 1(b)) the carrier shall be subject, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods, to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities set forth in the following articles.

3. What problems have arisen?

The problems which have arisen in respect of these provisions include the following:

- (a) Whether the Rules apply when the goods are lost or damaged before a bill of lading is issued.
- (b) Whether the Rules apply when a document other than a bill of lading is issued.
- (c) Whether the Rules apply when no document is issued.
- (d) In what circumstances do the Rules apply when bills of lading are issued under or pursuant to a charter party.

II. CONTRATS ET DOCUMENTS DE TRANSPORT

1. Introduction

Les types de documents habituellement utilisés dans le commerce maritime varient selon le commerce concerné.

Dans le commerce de ligne, le connaissement est normalement employé, alors que dans l'affrètement, le document approprié est la charte-partie bien que des connaissements de charte-partie puissent être émis, en particulier lorsqu'il est possible que les marchandises soient vendues en transit.

2. Dispositions des règles de La Haye/Visby

L'article 1(b) des Règles de La Haye/Visby édicte que les mots « contrat de transport » s'appliquent uniquement au contrat constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer. Il stipule ensuite que lorsque le connaissement (ou autre document similaire) est émis en vertu d'une charte-partie, le contrat s'applique à partir du moment où un connaissement ou un document similaire régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

Quant à lui, l'article 2 édicte que dans tous les contrats de transport (c'est-à-dire tels que définis à l'art. 1(b)) le transporteur sera soumis, en ce qui concerne le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins à donner et le déchargement des marchandises, aux responsabilités et obligations comme il bénéficiera des droits et exonérations énoncés aux articles suivants.

3. Quels problèmes se sont posés ?

Parmi les questions que soulèvent ces dispositions, citons :

- (a) Les Règles s'appliquent-elles quand les marchandises sont perdues ou endommagées avant qu'un connaissement n'ait été émis ?
- (b) Les Règles s'appliquent-elles quand un document autre qu'un connaissement est émis ?
- (c) S'appliquent-elles lorsqu'aucun document n'est émis ?
- (d) Dans quelles circonstances les Règles s'appliquent-elles lorsque les connaissements sont émis en vertu d'une charte-partie ?

4. Can these problems be solved, and, if so, how ?

- (a) Loss of the goods before a bill of lading is issued.

It is generally accepted that the Rules apply when the goods are lost or damaged before a bill of lading is issued, when it was the intention of the parties that a bill of lading should be issued. This view has been upheld in both civil law (7) and common law (8) countries.

- (b) Application of the Rules to documents other than bills of lading.

There has been considerable discussion in recent years as to whether the Hague/Visby Rules apply to sea waybills. The most popular view is that they do not because of the way «contract of carriage» is defined in Article 1(b). Article 1(b) of the English translation of the original French text reads as follows :

«Contract of Carriage» applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such document relates to the carriage of goods by sea...»

On the basis of the English translation, documents which are not documents of title would not be covered by this definition. However, such translation does not seem to convey the precise meaning of the French text, which is the only authentic text, and which reads as follows :

«Contrat de Transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout autre document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer...»

The words «documents of title» do not appear in the French text. Therefore, the question whether a sea waybill is or is not covered by the Hague/Visby Rules must depend on the answers to the following questions :

- (i) what is the meaning of the words «document formant titre pour le transport» ?
- (ii) what types of documents may be deemed to be similar to the bill of lading ?

«Titre pour le transport», in French legal terminology, is a generic expression through which any transport document can be referred to,

(7) Tribunal of Genoa 9th June 1967, *Zust Ambrosetti v. Ferraro & Ferraro*, 1967 Dir. Mar. 239

(8) *Pyrene Company Ltd. v. Scindia Steam Navigation Co. Ltd.* / 1954/1 Lloyd's Rep. 32.

4. Ces problèmes peuvent-ils être résolus et, dans l'affirmative, de quelle façon ?

(a) Perte des marchandises avant l'émission d'un connaissement.

Il est généralement admis que les Règles s'appliquent quand les marchandises sont perdues ou endommagées avant qu'un connaissement n'ait été émis, lorsque les parties avaient l'intention d'émettre un connaissement. Cette opinion a été soutenue à la fois dans les pays de droit civil (7) et de « common law » (8).

(b) Application des Règles à des documents autres que des connaissements.

La question de savoir si les lettres de transport maritime étaient soumises aux Règles de La Haye/Visby, a donné lieu ces dernières années à de considérables discussions. L'opinion la plus répandue répond par la négative à cause de la définition du « contrat de transport » de l'art. 1(b). Le texte original en français de cet article donne, dans sa traduction en anglais :

« Contract of Carriage » applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such document relates to the carriage of goods by sea... »

Selon la version anglaise, les documents qui ne sont pas des documents formant titre/documents of title ne seraient pas couverts par cette définition. Cependant, cette version ne semble pas traduire le sens précis du texte français, le seul authentique, qui est le suivant :

« Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout autre document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer... »

Les mots « documents of title » ne figurent pas dans le texte français. Le point de savoir si les lettres de transport maritime sont couvertes par les Règles de La Haye/Visby dépendra des réponses aux questions suivantes :

- (i) Quel est le sens des mots « document formant titre pour le transport » ?
- (ii) Quels types de documents peuvent être considérés similaires au connaissement ?

« Titre pour le transport », selon la terminologie juridique française, est une expression générale pouvant se référer à tout document

(7) Tribunal de Gênes, 9 juin 1967, *Zust Ambrosetti c/ Ferraro & Ferraro*, 1967 Dir. Mar. 239.

(8) *Pyrene Company Ltd c/ Scindia Steam Navigation Co. Ltd* [1954] 1 Lloyd's Rep. 32.

and thus includes both the charterparty and the bill of lading (9). French law N° 66-420 of 18th June 1966 in Art. 47, which regulates the organizers of maritime cruises, provides that they must deliver to each passenger, under penalty of the nullity of the contract, a « titre de croisière ». The expression « formant titre pour le transport », therefore, means « constituting a title for the carriage », viz. entitling the person named therein to the performance of the carriage by the carrier. A « document... formant titre » includes, therefore, any type of transportation document.

It is, however, necessary to take into account the origin of the expression, which comes from the English « any similar document of title ». This expression, adopted in the English text of the Hague Rules, 1921, originates from that, almost identical (« or similar document of title to goods »), contained in the Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910. « Document of title » is, contrary to « document formant titre pour le transport », an expression with a precise legal meaning: it identifies the « title » of the holder of the document to the redelivery of the goods (10).

It seems obvious, therefore, that whilst charterparties are « document(s) formant titre pour le transport », they are not « document(s) of title ». If the English text were an official text, it would be logical to interpret the two expressions one by means of the other. In such a manner, probably the English text should prevail in view of the fact that the expression originates from an act of a common law country, though it may be interesting to note that in previous acts more generic expressions had been used: « bill of lading or shipping document » in the Harter Act (Sec. 1) and in the New Zealand Act, 1908 (Sec. 300) and « bill of lading or other document relating to the carriage of goods » in the New Zealand Act, 1911.

But since the Convention has been drawn up in one language only, French, the English text of the Hague Rules, 1921 and of the Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910 may be referred to only as « travaux préparatoires ». However, recourse to them does not seem to be justified, for the conditions required by Art. 32 of the Vienna Convention of 1961 are not in existence.

The second question which must be considered is that relating to the link between « connaissance » and « document formant titre pour le transport », realized by means of the word « similaire ». The similarity may refer to the legal nature of the « titre pour le transport » or to its function. Since in the Convention « connaissance » means both the bill of lading and the received for shipment bill of lading, it

(9) Ripert, *Droit Maritime*, IV ed. Vol. II, Paris, 1955, p. 352.

(10) *Saunders Brothers v. Maclean and Co.*, 4, Asp. M.L.C. 160; *Trucks and Spares, Ltd. v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd.* / 1951/ 2 Lloyd's Rep. 345.

de transport, ce qui inclut la charte-partie et le connaissement (9). L'article 47 de la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966, qui régit le statut des organisateurs de croisières maritimes, stipule que ces derniers doivent délivrer à chaque passager, sous peine de nullité du contrat, un « titre de croisière ». L'expression « formant titre pour le transport » signifie en conséquence « représentant un titre pour le transport », c'est-à-dire donnant droit à la personne désignée à l'exécution du transport par le transporteur. Un « document... formant titre » comprend donc tout type de document de transport.

Il est cependant nécessaire de tenir compte de l'origine de l'expression, qui vient de l'anglais « any similar document of title ». Cette expression, adoptée dans le texte anglais des Règles de La Haye de 1921, a pour origine celle, presque identique (« or similar document of title to goods ») du Canadian Water Carriage of Goods Act de 1910. « Document of title » est, à la différence de « document formant titre pour le transport », une expression avec un sens juridique précis : il représente le « title »/« titre » du porteur du document donnant droit à la restitution des marchandises (10).

Il semble évident, en conséquence, qu'alors que les chartes-parties sont des « document(s) formant titre pour le transport », elles ne sont pas des « document(s) of title ». Si le texte anglais était le texte officiel, il serait logique d'interpréter les deux expressions l'une en fonction de l'autre. Vu ainsi, l'expression ayant pour origine un texte législatif d'un pays de common law, la version anglaise devrait probablement prévaloir, encore qu'il puisse être intéressant de noter que dans les lois antérieures, des expressions plus générales ont été utilisées : « Bill of lading or shipping document » dans le Harter Act (Sect. 1) et dans le New Zealand Act de 1908 (Sect. 300), « Bill of lading or other document relating to the carriage of goods » dans le New Zealand Act de 1911.

Mais la Convention ayant été rédigée en une seule langue, le français, le texte anglais des Règles de La Haye de 1921 et du Canadian Water Carriage of Goods Act de 1910 ne peut être considéré que comme « travaux préparatoires ». Il ne semble toutefois pas justifié d'y faire référence, les conditions requises par l'article 32 de la Convention de Vienne de 1961 n'existant pas ici.

La seconde question à envisager concerne le lien entre « connaissement » et « document formant titre pour le transport », lien mis en évidence par le mot « similaire ». Similarité peut se référer à la nature juridique du « titre pour le transport » ou à sa fonction, puisque dans la Convention, « Connaissement » représente à la fois le connaissement et le connaissement reçu pour embarquement, il n'est

(9) Ripert, *Droit Maritime*, IV^e éd., Vol. II, Paris, 1955, p. 352.

(10) *Saunders Brothers c. Maclean & Co.*, 4 Asp. M.L.C. 160; *Trucks & Spares Ltd c/ Maritime Agencies (Southampton) Ltd* [1951] 2 Lloyd's Rep. 345.

is not easy to conceive another « titre pour le transport » which has a legal nature similar to the bill of lading, particularly at the time when the Convention was drawn up.

The fact that the similarity does not relate to the legal nature of the document is supported by Art. 3 of the Convention, whose paragraphs 2 and 3 apply exclusively to the bill of lading, and not to the documents similar thereto, if any. It follows that if the rules contained in those provisions are typical of documents of title (this is particularly true in respect of paragraph 4, as amended by the 1968 Protocol), that does not imply that the « document(s) similaire(s) formant titre pour le transport » should have similar characteristics.

As it has been indicated, the similarity may relate to the function of the document. From that standpoint, two types of documents must be distinguished, viz. those drawn up prior to the delivery of the goods to the carrier, and those drawn up at the time of such delivery and that, therefore, constitute, whether or not they are documents of title, a receipt of the goods taken in charge by the carrier for transportation. Documents of the first type are the charterparty and the booking note, documents of the second type are, in addition to the bill of lading and to the received for shipment bill of lading, the mate's receipt and the sea waybill.

The fact that the similarity relates to the function of the document, and not to its legal nature, is confirmed by the travaux préparatoires (11).

The conclusion, therefore, seems to be that the Convention applies when a document is issued in respect of the goods received by the carrier for transportation by sea, irrespective of its legal nature. This view is confirmed by other provisions of the Convention, and particularly by Article 6, which provides that the carrier shall be at liberty to modify in his favour the regime of liability, provided no bill of lading is issued and the terms agreed are embodied in a non-negotiable receipt: such liberty, however, is granted only when the goods carried are not ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and provided the character or condition of the goods or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as to reasonably justify the special terms agreed. It would appear, therefore, that the lack of a bill of lading does not by itself allow the carrier to contract out the liability regime of the Convention, since this is permissible only if the shipment in question is not an ordinary one.

(11) During the diplomatic conference held in October 1922, the delegate of the United States requested clarifications in respect of the applicability of the

pas facile de concevoir un autre « titre pour le transport » d'une nature juridique semblable au connaissement, et ce particulièrement à l'époque où la Convention était rédigée.

L'analyse selon laquelle la similarité ne se réfère pas à la nature juridique du document est étayée par l'article 3 de la Convention, dont les paragraphes 2 et 3 sont exclusivement applicables au connaissement, et non aux documents similaires, s'il y en a. Il s'ensuit que, si les règles contenues dans ces provisions sont typiques des documents of title/ documents formant titre (ceci est particulièrement vrai pour le paragraphe 4, modifié par le Protocole de 1968), cela n'implique pas que les « document(s) similaire(s) formant titre pour le transport » devraient avoir des caractéristiques semblables.

Ainsi que nous l'avons indiqué, la similarité peut également se référer à la fonction du document. De ce point de vue, deux types de documents doivent être distingués, ceux établis avant la délivrance des marchandises au transporteur, et ceux établis au moment de cette délivrance. Dans le second cas, ils représentent alors, qu'ils soient ou non des documents of title/documents formant titre, un reçu des marchandises prises en charge par le transporteur en vue du transport. Les documents du premier groupe sont la charte-partie et la booking note, ceux du second, outre le connaissement et le connaissement reçu pour embarquement, le mate's receipt et la lettre de transport maritime.

L'opinion selon laquelle la similarité se réfère à la fonction du document et non à sa nature juridique, est confirmée par les travaux préparatoires (11).

La conclusion semble donc être que la Convention est applicable lorsqu'est émis un document concernant les marchandises reçues par le transporteur en vue de leur transport par mer, quelque soit sa nature juridique. Ce point de vue est confirmé par d'autres dispositions de la Convention, en particulier l'art. 6, qui stipule que le transporteur sera libre de modifier en sa faveur le régime de responsabilité, à condition qu'aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable : une telle liberté n'est cependant accordée que lorsque les marchandises transportées ne sont pas des cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et à condition que le caractère et la condition des marchandises et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale. Il semblerait donc que le défaut de connaissement n'autorise pas en lui-même le transporteur à passer outre le régime de responsabilité de la Convention, puisque ceci n'est permis que lorsque la cargaison n'est pas une cargaison ordinaire.

(11) Au cours de la Conférence diplomatique qui s'est tenue en octobre 1922, le délégué des Etats Unis avait demandé des éclaircissements en ce qui concerne

(c) Lack of any document.

Article 3(3) provides that the carrier has an obligation to issue a bill of lading «upon demand of the shipper». Therefore, the Rules apply when the shipper requests the carrier to issue a bill of lading and the carrier refuses to do so.

(d) Bills of lading issued under charter parties.

Pursuant to Article 1(b), the Rules apply from the time when the bill of lading regulates the relationship between the carrier and the holder of the bill of lading. It is generally accepted that this situation occurs when the bill of lading is endorsed to a person other than the charterer or an agent of same, irrespective of whether or not the bill of lading incorporates the terms of the charter party.

5. Conclusions

The following conclusions seem, therefore, to be correct :

- (a) The Rules apply even if no bill of lading is issued if it is the intention of the parties that one should be issued.
- (b) The Rules apply whether or not a bill of lading is issued if the words «tout autre document similaire» are interpreted so to include any document issued for the purpose of acknowledging receipt of the goods by the carrier.
- (c) The Rules do not apply if no document is issued except when the carrier has refused to issue a bill of lading in spite of the demand of the shipper.
- (d) If bills of lading or other similar documents evidencing the receipt of the goods by the carrier are issued under or

uniform rules to the non-negotiable bill of lading stating that was the position under the Harter Act, and the delegate of the United Kingdom stated that it was so also under the Convention (Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1922, Documents et Procès-verbaux, p. 126).

The following year, during the works of the committee appointed by the Conference, the President (Louis Franck) indicated as an example of a «document similaire» the «lettre de voiture concernant le transport par mer» and the British delegate (Sir Leslie Scott), having been asked by the French delegate (Ripert) to give an example of «document similaire» mentioned the mate's receipt and explained the purpose for which these words had been added as follows (Conférence Internationale de Droit Maritime — Révision de la Sous-Commission, Procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre, 1923, p. 41 and 42): «On veut éviter que les parties puissent échapper à la Convention en adoptant un document similaire qui n'est pas dénommé connaissance».

(c) Absence de tout document

L'article 3(3) stipule que le transporteur a l'obligation de délivrer un connaissement « sur demande du chargeur ». En conséquence, les Règles sont applicables lorsque le chargeur requiert du transporteur la délivrance d'un connaissement et que le transporteur refuse de s'exécuter.

(d) Connaissement émis en vertu de chartes-parties.

En vertu de l'article 1(b), les Règles sont applicables à partir du moment où le connaissement régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement. Il est généralement admis que cette situation se produit quand le connaissement est endossé par une personne autre que l'affrèteur ou son agent, et ce, que le connaissement reprenne ou non les provisions de la charte-partie.

5. Conclusions

Nous pouvons, semble-t-il, tirer les conclusions suivantes :

- (a) Les Règles sont applicables même lorsqu'aucun connaissement n'est émis, si l'intention des parties était d'en émettre un.
- (b) Les Règles sont applicables, qu'un connaissement soit émis ou non, si les mots « tout autre document similaire » sont interprétés comme comprenant tout document émis dans le but, pour le transporteur, de donner acte de la réception des marchandises.
- (c) Les Règles ne s'appliquent pas si aucun document n'est émis, sauf si le transporteur a refusé de délivrer un connaissement malgré la demande du chargeur.
- (d) Si des connaissements ou autres documents similaires faisant preuve de la réception des marchandises par le trans-

l'applicabilité des règles uniformes au connaissement non négociable en indiquant qu'il en était ainsi selon le « Harter Act », et le délégué du Royaume Uni avait déclaré que la position était identique sous l'empire de la Convention (Conférence Internationale de Droit maritime, Bruxelles 1922, Documents et procès-verbaux, p. 126).

L'année suivante, au cours des travaux de la commission désignée par la Conférence, le Président (Louis Franck) donna comme exemple d'un « document similaire » la lettre de voiture concernant le transport par mer, et le délégué britannique (Sir Leslie Scott) auquel le délégué français (Ripert) avait demandé de donner un exemple de « document similaire » indiqua « le reçu du second officier » et expliqua ainsi la raison pour laquelle ces mots avaient été ajoutés : « on veut éviter que les parties puissent échapper à la Convention en adoptant un document similaire qui n'est pas dénommé connaissement » (Conférence Internationale de Droit maritime — Révision de la Sous-Commission, Procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923, p. 41 et 42).

pursuant to a charter party, the Rules apply as respects the holder of such bill of lading or similar document when the person entitled to the goods is not the charterer or an agent of the charterer.

6. Is there any need for a change ?

If the suggested interpretation of the words « tout autre document similaire formant titre pour le transport » is accepted, the Hague-Visby Rules would not apply only in case no document is issued, e.g. because it is replaced by electronic data interchange (E.D.I.). As it is known, the C.M.I. has already realized that for this reason there is the need for supplementary rules such as those that will be submitted to the Paris Conference by the International Sub-Committee on Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit. It must be added that the suggested interpretation of the aforesaid words does not exclude the need for uniform rules on sea waybills, since such rules, besides making the rules governing the carriage covered by bills of lading applicable to sea waybills, regulate many other problems, such as those concerning the right to take delivery of the goods and the evidentiary value of the sea waybill.

III. — DECK CARGO

1. Introduction

In most jurisdictions cargo may be stowed on deck if the shipper agrees to particular goods being so stowed or if there is a custom to carry in that way in a particular trade (authorized stowage).

If cargo is carried on deck in circumstance of unauthorized stowage, the effect in some jurisdictions will be to set aside any exceptions in the bill of lading and to render the carrier absolutely liable for damage occurring to such cargo.

The use of containers and their carriage in full container ships has modified the traditional picture and given rise to the question whether in such case the carrier must obtain the consent of the shipper in order to stow containers on deck.

porteur sont émis en vertu d'une charte-partie, les Règles s'appliquent à l'égard du porteur de ce connaissement ou d'un document similaire lorsque l'ayant droit aux marchandises n'est pas l'affréteur ou son agent.

6. Un changement est-il nécessaire ?

Si l'interprétation proposée des mots « tout autre document similaire formant titre pour le transport » est acceptée, les Règles de La Haye/Visby ne recevraient pas application seulement dans le cas où aucun document n'est émis, par exemple parce qu'il est remplacé par « electronic data interchange » (E.D.I.). Comme nous le savons, le C.M.I. s'est déjà rendu compte que, pour cette raison, existe un besoin pour des règles complémentaires du type de celles qui seront soumises à la Conférence de Paris par la Commission Internationale sur le Transfert électronique des droits sur les marchandises en cours de transport. Il faut ajouter que l'interprétation suggérée de ces mots n'élimine pas le besoin de règles uniformes sur les lettres de transport maritime. En effet, de telles règles, en plus de rendre les dispositions régissant le transport sous connaissement applicables aux lettres de transport maritime, résoudre de nombreux autres problèmes, comme le droit à la délivrance des marchandises et la valeur probante de la lettre de transport maritime.

III. — TRANSPORT EN PONTEE

1. Introduction

Dans la plupart des « juridictions », les marchandises peuvent être chargées en pontée si le chargeur donne son accord pour que les marchandises soient arrimées de cette façon ou s'il existe un usage de transporter selon cette méthode pour un commerce particulier (arrimage autorisé).

Si les marchandises sont transportées sur le pont dans les circonstances d'un arrimage non autorisé, la conséquence dans certaines « juridictions » sera d'écarter toutes les exonérations figurant dans les connaissements et de rendre le transporteur absolument responsable pour les avaries affectant ces marchandises.

L'utilisation de conteneurs et leur transport dans des navires à conteneurs a modifié l'usage traditionnel et suscité la question de savoir si, dans ce cas, le transporteur doit obtenir le consentement du chargeur pour charger les conteneurs en pontée.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

In the Hague-Visby Rules the position regarding deck cargo is regulated by Article 1(c) which defines « goods » as including « goods, wares ... and articles of every kind whatsoever except... cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried ».

If, therefore, the bill of lading states on its face that the goods are carried on deck and the goods are in fact so carried, then, as stated above, the Rules do not apply and the carrier is free to rely on any exemption clause in the bill of lading that is valid under the national applicable law.

If, on the other hand, the bill of lading makes no reference to deck cargo, then it is to be understood that the cargo will be carried under deck. Where the bill of lading is clean and cargo is, nevertheless, carried on deck, then the carrier commits a breach of contract which in some jurisdictions is considered to be of such a fundamental nature that he is not permitted to benefit from the exception clauses of the bill of lading or the Hague-Visby Rules.

3. Problems of interpretation

Problems of interpretation have arisen in connection with liberty clauses and carriage of containers on deck.

As regards liberty clauses, it has been questioned whether such a clause is a statement within the terms of Article 1(c).

The answer to the question seems to be that a liberty clause, such as that reading « carrier has the liberty to carry goods on deck », is merely an option; for the carrier to be entitled to rely on an exemption clause in a bill of lading, he must also exercise the option by making an appropriate and specific statement in the bill of lading itself.

In a well known English case (12), the bill of lading contained a combined general liberty, non-responsibility clause which read:

« Steamer has liberty to carry goods on deck and shipowners will not be responsible for any loss, damage or claim arising therefrom. »

(12) *Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd.* / 1953/ 2 Lloyd's Rep. 124.

2. Dispositions des Règles de La Haye-Visby

Dans les Règles de La Haye/Visby, le chargement en pontée est régi par les dispositions de l'article 1 c) qui définit « les marchandises » comme comprenant « biens, objets... et articles de nature quelconque, à l'exception... de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée. »

En conséquence, si le connaissement dispose sur son recto que les marchandises sont chargées en pontée et que ces marchandises sont effectivement transportées de cette manière, alors les Règles ne s'appliquent pas et le transporteur est libre de faire état des clauses exonératoires raisonnables figurant au connaissement.

Si, par contre, le connaissement ne contient aucune référence à un chargement en pontée, on doit comprendre que cette marchandise sera transportée sous le pont. Lorsque le connaissement est net de réserves et que la marchandise est cependant transportée sur le pont, le transporteur commet une infraction au contrat d'une nature si fondamentale que devant certains tribunaux, il ne lui est pas permis de bénéficier des clauses d'exonération du connaissement ou des clauses d'exonération des Règles de La Haye/Visby.

3. Problèmes d'interprétation

Des problèmes d'interprétation se sont produits en ce qui concerne les « Liberty clauses » et le transport des conteneurs en pontée.

Pour ce qui est des « Liberty clauses », la question s'est posée de savoir si une telle clause est une « déclaration » selon les termes de l'article 1(c).

La réponse à cette question paraît être qu'une « Liberty clause » comme celle qui dispose que « le transporteur a la liberté de transporter des marchandises en pontée » est simplement une option. Pour que le transporteur puisse avoir le droit d'invoquer une clause d'exonération dans un connaissement, il doit exercer cette option en faisant une déclaration appropriée et spécifique dans le connaissement lui-même.

Dans un cas anglais bien connu (12), le connaissement contenait une clause combinant la liberté (de charger en pontée) et une non-responsabilité énonçant :

« Le navire a la liberté de charger les marchandises en pontée et l'armateur ne sera pas responsable des pertes, dommages ou réclamations en résultat ».

(12) *Svenska Traktor Aktiebolaget c/ Maritime Agencies (Southampton) Ltd* [1953] 2 Lloyd's Rep. 124.

The Court held that the general liberty clause was not a « statement » and that, as the Hague Rules applied, the exemption portion of the clause was invalid, being repugnant to Article 3(8).

As regards carriage of containers on deck, there is doubt as to whether such carriage is permissible without a statement on the face of the bill of lading.

The difficulty has its roots in the pre Hague Rules custom in certain trades of carrying goods on deck without the express consent of the shipper and without any statement in the bill of lading.

It has been held by some Courts (13)(it is considered erroneously) that the principle of custom in respect of deck cargo still exists although the Rules are perfectly specific, namely that, if the provisions of the Rules are not to apply, the contract of carriage must state that the goods were being carried on deck.

4. Is there any need for a change ?

We have seen that, under the Hague-Visby regime, deck cargo stated to be carried as such falls outside the ambit of the Rules and carriers are, therefore, at liberty to exclude liability for deck cargo, to the extent permitted by the applicable law.

Moreover, although the Rules apply in respect of deck cargo where no statement in respect of deck stowage is made in the bill of lading, no provision is made for unauthorized deck stowage.

The lack of any regulation is unsatisfactory and it is suggested that some action should be taken to change the present position.

The problems that may be considered are the following :

- (i) in what cases the carrier is authorized to stow the goods on deck (e.g. consent of the shipper, custom of the trade, existence of compulsory rules requiring deck stowage of dangerous goods, containerized cargo);

(13) See *Encyclopaedia Britannica v. Hong Kong Producer*, 1969 A.M.C. 1741 (2d Cir. 1969); *Searoad Shipping Co. v. E.I. Dupont de Nemours*, 1966 A.M.C. 1405 (5th Cir. 1966); *St. Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia Geral*, 1923 A.M.C. 1131 (1923).

Le Tribunal a décidé qu'une telle clause n'était pas une déclaration et que, comme les Règles de La Haye étaient applicables, la partie stipulant l'exonération de responsabilité était nulle et de nul effet comme contraire à l'article 3(8).

Pour ce qui est du transport des conteneurs sur le pont, il existe un doute en ce qui concerne la question de savoir si un tel transport est permis sans qu'il y ait une déclaration sur le recto du connaissement.

La difficulté a ses racines dans la coutume antérieure aux Règles de La Haye pour certains transports en pontée sans le consentement express du chargeur et sans une mention sur le connaissement.

Il a été décidé par certains tribunaux (13) (et cela d'une façon erronée) que le principe d'une coutume relative au chargement en pontée existe toujours bien que les Règles soient parfaitement précises, en ce sens que si les Règles ne sont pas applicables, le contrat de transport doit spécifier que les marchandises sont effectivement transportées en pontée.

4. Un changement est-il nécessaire ?

Nous avons vu que sous le régime des Règles de La Haye, les marchandises chargées en pontée et déclarées comme telles ne rentrent pas dans le domaine des Règles et les transporteurs ont en conséquence toute liberté pour s'exonérer de leur responsabilité pour les transports en pontée dans la mesure où la loi applicable le permet.

De plus, bien que les Règles soient applicables en ce qui concerne les marchandises en pontée lorsqu'aucune mention relative à l'arrimage en pontée ne figure au connaissement, il n'existe aucune disposition pour un chargement non autorisé en pontée.

L'absence de toute réglementation n'est pas satisfaisante et il est suggéré qu'une action soit prise pour apporter un changement à la situation présente.

Les problèmes qui peuvent être pris en considération sont les suivants :

- (i) Dans quel cas le transporteur peut-il être autorisé à arrimer les marchandises sur le pont (par exemple consentement du chargeur, usage commercial, existence de règles obligatoires exigeant l'arrimage de marchandises dangereuses, marchandises conteneurisées) ?

(13) Voir *Encyclopaedia Britannica c/ Hong Kong Producer*, 1969 A.M.C. 1741 (2^{ème} Circ. 1969); *Searoad Shipping Co. c/ E.I. Dupont de Nemours*, 1966 A.M.C. 1405 (5^{ème} Circ. 1966) *St. Johns N.F. Shipping Corp. c/ S.A. Compania Geral*, 1923 A.M.C. 1131 (1923).

- (ii) what are the liability regimes applicable in case of authorized and non-authorized deck stowage (e.g. the same regime applicable to under deck cargo in the first case, strict liability in the second case);
- (iii) what is the effect of a failure to mention the deck stowage in the bill of lading or other transport document (e.g. the liability of the carrier vis-à-vis the consignee).

It should be noted that in the Hamburg Rules freedom of contract is restricted. If the cargo is properly carried on deck, then its carriage is subject to all the terms of the Hamburg Rules and there is no distinction between on and under deck carriage. If, on the other hand, the conditions are not satisfied and the cargo is carried on deck, the carrier is liable for all loss, damage or delay which results from carriage on deck.

IV. PERIOD OF APPLICATION

1. Introduction

The period of application of uniform rules on carriage of goods does not necessarily coincide with the period of responsibility of the carrier. It may, in fact, be shorter in that the application of the rules may commence after the carrier takes the goods in charge and end before he delivers them to the consignee. This is so normally in case of multimodal transport, for uniform rule regulating the carriage of goods by sea only apply to the maritime leg of the carriage. For this reason it has been deemed preferable to entitle this chapter «Period of application», rather than «Period of responsibility».

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 1(e) of the Rules provides that «Carriage of goods» covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship».

Article 2 provides that «... under every contract of carriage of goods by sea the carrier... shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth».

- (ii) Quels sont les régimes de responsabilité applicables en cas d'arrimage sur le pont autorisé ou non autorisé (par exemple le même régime applicable aux marchandises chargées sous le pont dans le premier cas, responsabilité objective dans le second cas) ?
- (iii) Quelle est la conséquence d'un manquement de mentionner l'arrimage sur le pont dans le connaissement ou dans tout autre document de transport (par exemple, la responsabilité du transporteur à l'égard du réceptionnaire) ?

On doit noter que selon les Règles de Hambourg, la liberté de contracter est restreinte. Si les marchandises sont régulièrement transportées sur le pont, le transport est régi par les dispositions des Règles de Hambourg et il n'existe aucune distinction entre un transport en pontée ou sous le pont. Si, d'autre part, ces conditions ne sont pas respectées et les marchandises transportées sur le pont, le transporteur est alors responsable pour toute perte, dommage et retard résultant de ce transport sur le pont.

IV. DUREE D'APPLICATION

1. Introduction

La durée d'application des règles uniformes en matière de transport de marchandises ne coïncide pas nécessairement avec la durée de la responsabilité du transporteur. Elle peut en effet être plus courte en ce sens que l'application des règles peut commencer après que le transporteur ait pris en charge les marchandises et se terminer avant qu'il ne les délivre au réceptionnaire. Ceci est normalement le cas pour les transports « multimodal » car les règles uniformes réglant le transport des marchandises par mer s'appliquent seulement à la phase maritime du transport. Pour cette raison, il a paru préférable d'intituler ce chapitre « Durée d'application » plutôt que « Durée de la responsabilité ».

2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby

L'article 1(e) des Règles dispose que « le transport des marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ».

L'article 2 dispose que « ... le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, ... sera soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés ».

Article 7 states that the parties may enter into any agreement regarding the carrier's responsibility for the goods «prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea».

3. Problems of interpretation

The above provisions give rise to one main problem, namely, when does loading begin and discharge cease. The usual meaning given to Article 1(e) is that it refers to the period from the moment when the ship's tackle is hooked into the cargo at the port of loading until the moment when the cargo is laid down and the hook of the tackle is released at the port of discharge. When the ship's tackle is not used the Rules have, in general, been held to apply as from the moment when cargo crosses the ship's rail.

In view of the varied methods of cargo handling which have been developed in the last decade or so, the tackle to tackle principle is difficult, if not impossible, to apply (the carriage of oil and natural gas, discharge into lighters, etc. are examples).

Therefore, there are situations in which it may not be easy to establish the period of application of the Rules.

4. Is there any need for a change ?

It is suggested that the period of application of the Rules should coincide with the period of responsibility of the carrier, provided it does not extend beyond the port limits, both at loading and at discharge.

This is the solution adopted in the Hamburg Rules. Article 4 of the Hamburg Rules imposes liability on the carrier «from the time he has taken over the goods at the port of loading... until the time he has delivered the goods at the port of discharge».

The article also covers the case where, at the port of loading, the carrier has taken over the goods from someone other than the shipper and, at the port of discharge, he delivers to someone other than the consignee (see Art. 4(2)).

It would perhaps be preferable to avoid any reference to redelivery, for the redelivery may not coincide with the handing over of the goods, for example, to an authority or other third party.

L'article 7 énonce que les parties pourront conclure tout accord en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour les marchandises « antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises seront transportées par mer ».

3. Problèmes d'interprétation

Les dispositions ci-dessus engendrent une question essentielle, à savoir à quel moment commence le chargement et à quel moment cesse le déchargement. Le sens habituel donné à l'article 1(e) est qu'il se réfère à la période commençant au moment où le palan du navire est accroché à la marchandise au port de chargement jusqu'au moment où la marchandise est mise à terre et le crochet du palan relâché au port de déchargement. Quand le palan du navire n'est pas utilisé, il a été décidé, en général, que les Règles sont applicables à partir du moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

Compte tenu des différentes méthodes de manutention des marchandises qui se sont développées pendant ces dix dernières années, le principe du palan à palan est difficile, sinon impossible à appliquer (le transport de pétrole ou de gaz naturel, le déchargement dans des chalands, etc. en sont des exemples).

En conséquence, il y a des situations dans lesquelles il n'est pas facile d'établir la durée d'application des Règles.

4. Un changement est-il nécessaire ?

Il a été suggéré que la durée d'application des Règles devrait coïncider avec la durée de la responsabilité du transporteur, dans la mesure où elle ne s'étendrait pas au-delà des limites des ports de chargement et de déchargement.

C'est la solution adoptée dans les Règles de Hambourg. L'article 4 des Règles de Hambourg met la responsabilité sur le transporteur « à partir du moment où celui-ci prend en charge (les marchandises) au port de chargement... jusqu'au moment où il en effectue la livraison au port de déchargement ».

Cet article couvre aussi le cas où, au port de chargement, le transporteur a reçu les marchandises de quelqu'un d'autre que le chargeur et les a délivrées à quelqu'un d'autre que le destinataire au port de déchargement (voir article 4(2)).

Il serait peut-être préférable d'éviter toute référence à la redélivraison car la redélivraison peut ne pas coïncider avec la remise des marchandises, par exemple à une autorité ou à un autre tiers.

V. EXEMPTIONS FROM LIABILITY

1. Introduction

It is now almost 100 years since the Bill H.R. 9176, which ultimately led to the passage of the Harter Act in 1893, was introduced in the U.S. Congress.

The Harter Act was the beginning of the movement which led to the uniformity brought about by the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, popularly known as the Hague Rules.

It is interesting to note that the Convention is based on a set of rules adopted by the Maritime Law Committee of the International Law Association at a meeting in the Hague in September 1921.

It was intended that those rules should be incorporated voluntarily in bills of lading by reference, but owing to opposition from cargo interests the rules were re-cast in legislative form at a meeting of the Diplomatic Conference on Maritime Law in Brussels in August 1924.

This was the first time that freedom of contract in relation to contracts of carriage of goods by sea was restricted by an international convention.

It was an attempt to express in a manner satisfactory to the various interests engaged in maritime commerce the desired distinction between faults which a shipowner should be forbidden to avoid by contract, and faults (consisting of errors of judgment and carelessness during the voyage) for which he should be allowed exemption.

It is useful to examine 100 years later whether the philosophy behind the Hague Rules compromise is still valid today having regard to technical changes in the methods by which goods are carried by sea.

V. CAS EXCEPTES

1. Introduction

Il y a maintenant plus de 100 ans que la loi H.R. 9176, qui ultérieurement a eu pour résultat l'adoption du « Harter Act » en 1893, a été introduite par le Congrès.

L'Harter Act a constitué le début du mouvement qui a conduit à l'uniformité réalisée par l'adoption de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de connaissements, communément connue sous le nom de Règles de La Haye.

Il est intéressant de noter que la Convention Internationale sur les connaissements de 1924 est établie selon un ensemble de Règles adoptées par la Commission de Droit maritime de l'Internationale Law Association, lors d'une réunion tenue à La Haye en septembre 1921.

L'intention avait été que ces règles seraient incorporées volontairement dans les connaissements; toutefois, par suite de l'opposition formulées par les intérêts cargaison, les Règles furent refondues sous une forme législative lors d'une réunion de la Conférence Diplomatique de Droit maritime tenue à Bruxelles en août 1924.

C'était la première fois que la liberté contractuelle en cette matière de contrat de transport de marchandises par mer faisait l'objet d'une restriction.

C'était une tentative d'exprimer d'une façon satisfaisante aux divers intérêts engagés dans le commerce maritime, une distinction désirable entre les conséquences des fautes que le transporteur aurait l'interdiction d'éluder contractuellement et celles des fautes (consistant en des erreurs de jugement et des négligences au cours du voyage) pour lesquelles il pourrait stipuler une exonération.

Il est utile d'examiner, 100 ans plus tard, si la philosophie résultant du compromis réalisé par les Règles de La Haye est encore valable aujourd'hui en tenant compte des changements techniques intervenus dans les méthodes selon lesquelles les marchandises sont actuellement transportées par mer.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 3(1) and (2) of the Hague-Visby Rules (14) lay down the obligations of the carrier. Article 4(1)-(4) set out the exemptions from liability to which he is entitled (15).

Article 3 modifies the common law absolute warranty of seaworthiness to an obligation to use due diligence to provide a seaworthy ship.

The burden of proving the exercise of due diligence rests on the carrier.

The carrier remains responsible for any failure to exercise due diligence on the part of anyone to whom he delegates this duty.

(14) Here follows the unofficial translation of Article 3(1) and (2) :

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.

(15) Here follows the unofficial translation of Article 4(1)-(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 § 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 enemies;
- g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby

L'article 3(1) et (2) des Règles de La Haye/Visby énonce les obligations du transporteurs (14). L'article 4(1)-(4) stipule les exemptions de responsabilité dont il peut se prévaloir (15).

L'article 3 transforme la garantie de droit commun de la navigabilité en une obligation de diligence raisonnable de fournir un navire en bon état de navigabilité.

La charge de la preuve de l'exercice de la diligence raisonnable incombe au transporteur.

Le transporteur reste responsable de tout manquement dans l'exercice de la diligence raisonnable par celui auquel il délègue cette obligation.

(14) Suit une traduction non officielle de l'article 3(1) et (2):

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.

(15) Suit une traduction non officielle de l'article 4(1) à (4):

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, § 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 arrêt ou contrainte de princes, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

The obligation to use due diligence exists before and at the beginning of the voyage.

If the vessel calls at different ports and loads goods at each of such ports, the obligation probably arises at each port at least as respects the goods loaded at such port.

Insofar as the defences set out in Article 4 are concerned, it is unlikely that there will be any controversy about those set out in Article 4(2)(c) to (q).

Any controversy is likely to arise in relation to the defences set out in Article 4(2)(a), (b) and (1) and in Article 4(4), namely the following:

(i) *Nautical fault (Art. 4(2-a))*

Under this provision the carrier and the ship are exempted from liability in respect of loss of or damage to cargo arising or resulting from the act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation of the ship.

(ii) *Error in management (Art. 4(2-a))*

The carrier and the ship are also exempted from liability in respect of loss of or damage to cargo arising or resulting from the act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the management of the ship.

-
- 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 of 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.

L'obligation d'exercer la diligence raisonnable existe avant et au commencement du voyage.

Si le navire fait escale dans des ports différents et charge des marchandises dans chacun de ces ports, l'obligation existe probablement à tout le moins dans chaque port où les marchandises ont été chargées.

En ce qui concerne les défenses définies dans l'article 4, il est improbable qu'une controverse existera au sujet de celles exposées dans l'article 4(2)(c) à (q).

Mais il y en aura une probablement en ce qui concerne les défenses établies dans l'article 4(2)(a) (b) et (1) et dans l'article 4(4) tout particulièrement pour les défenses suivantes :

(i) *La faute nautique [art. 4 (2)(a)]*

Aux termes de cette disposition, le transporteur et le navire sont exonérés de responsabilité pour les pertes ou dommages à la cargaison résultant ou provenant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation du navire.

(ii) *L'erreur commise dans l'administration du navire [art. 4(2)(a)]*

Le transporteur et le navire sont aussi exonérés de responsabilité en ce qui concerne les pertes ou dommages à la cargaison résultant ou provenant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans l'administration du navire.

-
- 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) 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 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.

(iii) *Fire (Art. 4(2-b))*

Under this provision the carrier and the ship are exempted from liability in respect of loss of or damage to cargo arising or resulting from fire, unless caused by the fault or privity (« fait ou faute » in the original French text) of the carrier.

(iv) *Salvage (Art. 4(2-1))*

Under this provision the carrier and the ship are exempted from liability in respect of loss of or damage to cargo arising or resulting from saving or attempting to save life or property at sea.

3. Problems of interpretation

Whilst the interpretation of the provision on the exemption from liability for nautical fault does not seem to have given rise to particular problems, that on the exemption for error in the management of the ship has given rise to problems of interpretation in many jurisdictions in that it has proved difficult to draw a line between an error in the management of the ship for which the carrier is not liable and a failure to properly care for the cargo for which the carrier is liable.

The provision on the exemption from loss or damage caused by fire is worded differently in the original French text and in the English translation. The English translation indicates that the carrier is not liable for loss or damage caused by fire unless caused by *the actual fault or privity of the carrier*. This suggests that if fire is caused by the fault of the servants of the carrier or anyone for whose negligence the carrier would normally be answerable under the doctrine « respondeat superior » the carrier is not liable under the Hague Rules.

The French text refers to the « faute du transporteur » and the view has been sometimes held that the Rules impose liability on the carrier for loss or damage by fire caused by the fault of any one for whose actions the carrier is answerable under the doctrine « respondeat superior ».

Some problems may also arise in respect of the exemptions from liability in respect of loss of or damage to goods caused by salvage

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.

(iii) *L'incendie [art. 4(2)(b)]*

Aux termes de cette disposition, le transporteur et le navire sont exonérés de responsabilité en ce qui concerne les pertes ou dommages résultant ou provenant de l'incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (en français dans le texte original).

(iv) *Le sauvetage [art. 4(2)(1)]*

Aux termes de cette disposition, le transporteur et le navire sont exonérés de responsabilité en cas de sauvetage ou de tentatives de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer.

3. Problèmes d'interprétation

Alors que l'interprétation de la disposition relative à l'exonération de responsabilité pour faute nautique ne paraît pas avoir donné naissance à des problèmes particuliers, celle relative à l'exonération pour erreur dans l'administration du navire n'est pas satisfaisante car il a toujours été difficile d'établir une ligne de démarcation entre l'erreur dans l'administration du navire, pour laquelle le transporteur n'est pas responsable, et un manquement à prendre soin correctement des marchandises, pour lequel le transporteur est responsable.

La disposition relative à l'exonération pour pertes ou dommages causés par l'incendie est formulée de façon différente dans le texte français original et dans sa traduction anglaise. La traduction anglaise indique que le transporteur n'est pas responsable des pertes et dommages causés par l'incendie, à moins qu'il ne soit la conséquence du fait ou de la faute du transporteur. Ceci laisse entendre que si l'incendie est causé par la faute des préposés du transporteur ou par quiconque dont le transporteur serait normalement responsable suivant la doctrine « respondeat superior », le transporteur ne sera pas responsable selon les Règles de La Haye.

Le texte français se réfère à la « faute du transporteur » et l'opinion est largement admise que le texte français met à la charge du transporteur une responsabilité pour toute perte ou tout dommage dû à l'incendie lorsque celui-ci a été causé par la faute de quiconque, pour lequel le transporteur est responsable selon la doctrine « respondeat superior ».

Quelques problèmes peuvent aussi se poser en ce qui concerne les exonérations de responsabilité relatives aux pertes ou dommages

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 ou dommage en résultant.

provided in Art. 4(2)(1) and in Art. 4(4), because of the reference in both provisions to «sauvetage... en mer» (salvage at sea). In some jurisdictions in fact salvage in harbour waters may not be treated as salvage at sea. Furthermore, salvage in inland waterways and on lakes is not «salvage at sea».

4. Is there any need for a change ?

(i) Nautical fault

There appear to be three different views in respect of this defence: the first is that it should be retained; the second is that the problem whether the defence should be retained or abolished is not very relevant; the third is that the defence should be abolished.

In favour of the first view, which was supported by a substantial majority of the members of the International Sub-Committee, it was pointed out that it is necessary to retain the defence in order to spread the risk and thereby avoid an undue concentration of risk.

In favour of the second view, which was supported by a few delegates, it was pointed out that the deletion of the defence would not materially affect the transportation cost.

In favour of the third view, which was supported by some delegates, it was submitted that the defence is unique in respect of the carrier by sea and that undue concentration of risk is avoided by the limitation of the liability of the carrier and by the global limitation of liability.

(ii) Error in management

Attention has already been drawn to the difficulty of drawing the line between an error in the management of the vessel and a failure to properly care for the cargo. However, notwithstanding the Recommendation approved by the C.M.I. at the 1974 Hamburg Conference, there does not seem to be at present a consensus as to whether the defence should remain or should be abolished.

(iii) Fire

If, as stated above, two different interpretations of this provision are possible, there would be a need for a change in order to achieve uniformity. Doubts, however, may arise as to whether the wording of the rule may justify the interpretation according to which the exemption does not operate in case of fault of the servants of the carrier.

aux marchandises causés par le sauvetage défini à l'art. 4(2)(1) et à l'art. 4(4) par suite de la référence dans les deux dispositions à «sauvetage... en mer» (salvage at sea). Dans certaines juridictions, en effet le sauvetage dans les eaux portuaires peut ne pas être considéré comme un sauvetage en mer. En outre, le sauvetage dans les voies fluviales et sur les lacs ne sont pas des sauvetages en mer.

4. Un changement est-il nécessaire ?

(i) *La faute nautique*

Il apparaît qu'il y a trois différentes opinions en ce qui concerne cette défense. La première est qu'elle devrait être maintenue; la seconde est que le problème relatif à son maintien et ou à sa suppression n'est pas très pertinent; la troisième est que cette défense doit être supprimée.

En faveur de la première opinion qui est celle d'une majorité substantielle des membres de la Commission Internationale, il a été noté avec insistance qu'il est nécessaire de maintenir cette défense de façon à répartir le risque et éviter ainsi une concentration injustifiée du risque.

En faveur de la seconde opinion qui a été défendue par peu de délégués, il a été remarqué que la suppression de cette défense n'affecterait pas d'une façon matérielle le coût du transport.

En faveur de la troisième opinion qui est défendue par certains délégués, il a été allégué que cette défense était seule en son genre en ce qui concerne le transporteur et une concentration injustifiée du risque est évitée par le fait de la limitation de responsabilité opposable par le transporteur ainsi que par la limitation globale de la responsabilité.

(ii) *Erreur dans l'administration*

Nous avons déjà attiré l'attention sur la difficulté de tracer une ligne de démarcation entre l'erreur dans l'administration et le manquement à prendre correctement soin de la marchandise. Toutefois, malgré la recommandation approuvée par le C.M.I. lors de la Conférence de Hambourg en 1974, il n'apparaît pas qu'il y ait quant à présent un consensus sur le point de savoir si ce moyen de défense doit être maintenu ou supprimé.

(iii) *L'incendie*

Si, comme il a été dit plus haut, deux interprétations différentes de cette disposition sont possibles, il existerait un besoin de changement pour réaliser l'uniformité. Cependant, des doutes peuvent surgir sur le point de savoir si le texte de la règle justifierait l'interprétation selon laquelle l'exonération serait sans effet dans le cas d'une faute des préposés du transporteur.

In fact there would be no explanation for the difference in the wording of this exemption and that of all the subsequent exemptions. Anyhow, should such interpretation be accepted, this rule would cease to be an exemption in a strict sense and would only have the effect of reversing the burden of proof.

(iv) *Salvage*

It has been questioned whether it is right to exempt the carrier from liability in respect of property salvage. The problem, however, seems now to be solved by the new 1989 Salvage Convention, whose preamble stresses the importance of salvage of property in danger, as well as the contribution that salvage operations can make to the protection of the environment. The wording of Art. 4(2)(1) is not wide enough to cover operations whose purpose is only the protection of the environment, but the carrier would still be exempted from liability pursuant to Art. 4(4) since a deviation made for that purpose is certainly a reasonable deviation.

It may, instead, be considered advisable to extend the exemption to salvage in all navigable waters.

VI. LIMITS OF LIABILITY

1. Introduction

The problem of the limitation amount as such or the problem of updating the limits to account for world inflation will not be considered herein.

It may only be mentioned that the original purpose of monetary limits of liability was not to accord an arbitrary discount to the benefit of the carrier, but rather to reflect the average value of the goods carried by sea.

This would also explain why the monetary limits are lower in the case of carriage of goods by sea as compared with carriage of goods by other modes of transport, since, in general, goods in the former category (except probably containerized cargo) are normally of less value than those in the latter.

Because shippers do not usually make a declaration of value, the carrier's liability is less than the real value of goods of more than average value.

Perhaps the most difficult problems connected with the monetary limit has been to define the unit of account.

En fait, il n'y aurait pas d'explication au sujet de la différence entre l'énoncé de cette exonération et celui de toutes les autres exonérations. En tout état de cause, si cette interprétation était acceptée, cette règle cesserait d'être une exonération stricto sensu et aurait pour seul effet de renverser la charge de la preuve.

(iv) Le sauvetage

Cependant, le problème paraît être maintenant résolu par la nouvelle Convention de 1989 sur le sauvetage dont le préambule insiste sur l'importance du sauvetage des biens en danger en même temps que la contribution que les opérations de sauvetage peuvent apporter à la protection de l'environnement. Le texte de l'article 4(2)(1) n'est pas assez large pour couvrir les opérations dont le but est seulement la réalisation de la protection de l'environnement, mais le transporteur serait toujours exonéré de responsabilité en vertu de l'article 4(4) depuis que le déroutement effectué dans ce but serait certainement considéré comme un déroutement raisonnable.

Il pourrait, au lieu de cela, être considéré comme opportun d'étendre l'exonération au sauvetage intervenant dans toutes les eaux navigables.

VI. LIMITATIONS DE RESPONSABILITE

1. Introduction

Le problème du montant de la limitation en lui-même ou le problème de l'actualisation de cette limitation pour tenir compte de l'inflation mondiale ne sera pas pris en considération.

Il y a lieu seulement de mentionner que le but premier des limitations monétaires de responsabilité n'était pas d'accorder une réduction arbitraire au bénéfice du transporteur, mais plutôt de donner une évaluation moyenne des marchandises transportées par mer.

Ceci pourrait expliquer pourquoi les limitations monétaires sont plus basses dans le cas du transport de marchandises par mer en comparaison avec le transport de marchandises par d'autres modes de transport, depuis qu'en général les marchandises de la précédente catégorie (à l'exception probablement des marchandises conteneurisées) ont normalement une valeur inférieure à celles des dernières catégories.

Pour la raison que les chargeurs ne font pas habituellement de déclaration de valeur, la responsabilité du transporteur est inférieure à la valeur réelle des marchandises ou mieux de leur valeur moyenne.

Le problème le plus difficile relié à la limitation monétaire a été de définir l'unité de compte.

Under the 1924 Hague Rules, reference was made to 100 pounds sterling *in gold*. One of the most important purposes of the 1968 Protocol was, indeed, to solve the « gold problem » by the introduction of a unit of account, the so-called Poincaré franc which could then be converted into money of payment. This particular unit of account soon became obsolete and has subsequently been replaced by the Special Drawing Right (S.D.R.) by the addition of the 1979 Protocol. Thus, the problem of the conversion of the Hague-Visby limit into national currencies has now been solved and will not be mentioned further in this study.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

The Hague-Visby Rules also introduced, as an alternative to the traditional « unit and package » limitation of the 1924 Hague Rules, a limitation per kilogram. The purpose of Art. 4(5) is to provide adequate compensation where the units or packages being carried are of substantial weight.

Furthermore, container traffic gave rise to particular problems. If a container packed with valuable goods were regarded as the appli-

cable « unit » for the purposes of limiting the carrier's liability, the result would be ridiculous. It would, indeed, seem more satisfactory to refer to the units inside the container. This led to the particular « container formula » in Art. 4(5)(c) of the Hague-Visby Rules.

The package or unit limitation was preserved in order to protect the claimant with respect to light-weight packages or units where the per kilo-limitation would lead to a very low limitation amount.

Particular problems arise whenever the above dual limitation system is confronted with the rules pertaining to other legal régimes(16).

3. Problems of interpretation

The interpretation of the expression « package or unit » is difficult with respect to claims for loss of or damage to bulk cargo, where in the absence of a « shipping unit » one would have to resort to the

(16) See in particular the criticism of the dual limitation technique suggested in the Draft Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals, CMI News Letter, September 1989.

Aux termes des Règles de La Haye de 1924, une référence était faite à 100 £ Sterling-or. Un des buts les plus importants du Protocole de 1968 était en vérité de résoudre le problème de l'or par l'introduction d'une unité de compte, le dénommé Franc Poincaré qui pouvait être converti en monnaie de paiement. Cette unité de compte devint bientôt périmée et a été remplacée par le Droit de Tirages Spéciaux par l'apport du Protocole de 1979. Ainsi le problème de la conversion des limitations des Règles de La Haye/Visby en monnaies nationales a maintenant été réglé et ne sera plus mentionné dans cette étude.

2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby

Les Règles de La Haye/Visby ont aussi introduit, comme alternative à la limitation traditionnelle « unité ou colis » des Règles de La Haye de 1924, une limitation par kilogramme. Le but de l'article 4(5) est de stipuler une indemnisation adéquate lorsque les unités ou colis transportés ont un poids important.

De surplus, le trafic par conteneurs a soulevé des problèmes particuliers. Si un conteneur chargé de marchandises de valeur était

considéré comme l'unité dans le but de limiter la responsabilité du transporteur, le résultat serait ridicule. Il apparaîtrait plus satisfaisant de se référer aux unités à l'intérieur du conteneur. Ceci a conduit à la formule particulière dite « formule du conteneur » de l'article 4(5)(c) des Règles de La Haye/Visby.

La limitation par colis ou unité fut conservée dans le but de protéger le demandeur dans le cas de colis ou unités légers pour lesquels la limitation par kilogramme correspondrait à un montant de limitation très faible.

Des problèmes se posent lorsque le système de dualité de limitation est confronté avec les Règles dépendant d'autres régimes légaux (16).

3. Problèmes d'interprétation

L'interprétation de l'expression « colis ou unité » est difficile en ce qui concerne les réclamations pour perte ou dommage causé à des marchandises en vrac quand, en l'absence d'une « unité d'expédi-

(16) Voir en particulier la critique de cette technique de double limitation suggérée dans le projet de Convention sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport, CMI News letter, Septembre 1989.

«freight unit» instead. However, it seems strange that damages should vary according to whether liability is limited on the basis of «freight unit» rather than «shipping unit».

A particular problem arises with respect to the interpretation of the words : «of the goods lost or damaged» in Art. 2(a) of the Hague-Visby Rules (17). When the goods are only partially damaged should only the damaged part of the goods or the whole consignment be the basis of the calculation for limitation purposes ? The words suggest the first-mentioned alternative, but how far can such a principle be carried ?

Suppose that a piece of machinery has been damaged during the carriage owing to bad stowage. The machinery would constitute a unit but the damaged part may also represent a particular unit of the bigger unit. Should, in this case, only the weight of the smaller unit be taken into consideration when applying the per kilo-limitation ?

In another case there might be several smaller units of the machinery which have been damaged. Should, in such a case, the machinery be considered one unit or several units for the purposes of applying the package or unit-limitation ?

This problem has been solved in France by Art. 57 of Decree 31 December 1966, as amended by Decree 12 November 1987, which provides in the last paragraph that when only a part of a package or unit is damaged, the limitation per kilogram applies to the weight of the damaged part (18).

4. Is there any need for a change ?

The problems connected with the interpretation of the term «package or unit» are almost entirely overcome by the addition of the limitation per kilogram to which resort is now made in the great majority of cases. As indicated above, it is open to question whether there is any reason to retain it, as an alternative to the per kilo-limitation added in the 1968 Protocol.

(17) The same provision exists in the Hamburg Rules, Article 6 paragraph 1(a). In the C.M.R., the limit is based on the «gross weight short»: Article 23(3).

(18) Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 31 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'effecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état.

tion» (shipping unit) on doit avoir recours à l'«unité de fret». Cependant, il paraît étrange que les dommages varient selon que la responsabilité est limitée sur la base de « unité de fret » plutôt que sur celle de l'« unité d'expédition » (shipping unit).

Un problème particulier surgit en ce qui concerne l'interprétation des mots « des marchandises perdues ou endommagées » dans l'article 2(a) des Règles de La Haye/Visby (17). Lorsque les marchandises sont seulement partiellement endommagées, doit-on prendre en considération seulement la partie avariée des marchandises ou tout le chargement comme base de calcul de la limitation? Les « mots » suggèrent la première alternative mentionnée mais jusqu'à quel point un tel principe doit-il être envisagé ?

Supposons une pièce d'une machine endommagée pendant le transport par suite d'un arrimage défectueux. La machine constituerait une unité mais la partie (de la machine) endommagée pourrait aussi représenter une unité particulière d'une plus grande unité. Devrait-on, dans ce cas, prendre en considération le poids de la plus petite partie quand on appliquera la limitation par kilo ?

Dans un autre cas, il y aura peut-être plusieurs petites parties de la machine qui auront été endommagées. Devrait-on, en ce cas, considérer la machine comme une unité ou plusieurs unités dans le but d'appliquer la limitation par colis ou unité.

Le problème a été résolu en France par l'article 57 du Décret du 31 décembre 1966, tel que modifié par le Décret du 12 novembre 1987, qui dispose dans son dernier paragraphe que lorsqu'une partie seulement du colis ou unité a été endommagée, la limitation par kilogramme s'applique au poids de la partie endommagée (18).

4. Un changement est-il nécessaire

Les problèmes relatifs à l'interprétation du terme « colis ou unité » sont presque entièrement résolus par l'addition de la limitation par kilo auquel on a recours dans la majorité des cas. Comme cela a été indiqué ci-dessus, la question se pose de savoir s'il y a un motif pour le retenir comme une alternative à la limitation par kilo ajoutée dans le Protocole de 1968.

(17) La même disposition existe dans les Règles de Hambourg, article 6, paragraphe 1(a). Dans la C.M.R., la limite est calculée sur le poids brut manquant: Article 23(3).

(18) Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 31 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'effecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état.

If the per package or unit-limitation is to be retained, consideration should be given to the better definition of the « unit » referred to.

As it has been seen, the problem of computing the limitation amount in case of partial loss or damage would arise irrespective of the mode of limiting the liability. It is suggested to consider whether this, in practice, gives rise to real difficulties.

VII. DEVIATION

1. Introduction

Deviation is probably a term of art only in common law.

In English law the owner of a vessel, whether operating a liner service or under charter, impliedly undertakes that his vessel, while performing its obligations under the contract of carriage, will proceed without unjustifiable deviation from the contractual route.

The contractual route is either :

- (i) the specified route in the charterparty or the bill of lading;
- (ii) or, if there is no specified route, the usual route (19);
- (iii) or, if there is no evidence of a usual route, then the direct geographical route (20).

In the absence of any wider express contractual provision, a deviation is justified only in very restricted circumstances.

These are : (a) to save or attempt to save life at sea, or (b) to avoid danger such as impending hostile capture (21), or (c) to put into a port of refuge to effect urgent repairs even if the repairs had become necessary through the initial breach of the warranty of seaworthiness (22), or (d) where the deviation was involuntary as in the case of an error of navigation. Most notably a deviation to save or attempt to save property belonging to third parties was not justified at common law (23).

According to the traditional view, in the event of an unjustified deviation, however slight, the cargo owner can elect to treat the

(19) *Evans v. Cunard S.S. Co.* (1902) 18 T.L.R. 374.

(20) *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic Insurance* / 1939/ A.C. 562.

(21) *The Teutonia* (1872) L.R. 4 P.C. 171.

(22) *Kish v. Taylor* / 1912/ A.C. 604.

(23) *Scaramanga v. Stamp* (1880) 5 C.P.D. 295.

Si la limitation par colis ou unité doit être retenue, on doit prendre en considération de donner une meilleure définition à l'unité.

Comme cela a été bien vu, le problème de l'évaluation du montant de la limitation dans le cas d'une perte ou d'un dommage partiel se produira indépendamment du mode choisi pour limiter la responsabilité. Il est suggéré de rechercher si, dans la pratique, ce problème donne lieu à de réelles difficultés.

VII. DEROUTEMENT

1. Introduction

Le déroutement est probablement « a term of Art » mais seulement selon le Common law.

En droit anglais, l'armateur d'un navire exploité soit en ligne régulière soit en affrètement, prend l'engagement implicite que son navire, en exécution de ses obligations selon le contrat de transport, accomplira son voyage sans se dérouter d'une manière injustifiée de sa route contractuelle.

La route contractuelle est :

- (i) soit la route fixée dans la charte-partie ou dans le connaissement;
- (ii) ou s'il n'existe pas de route fixée, la route habituelle, (19);
- (iii) ou s'il n'est pas prouvé qu'il existe une route habituelle, la route géographique directe (20).

En l'absence de toute disposition contractuelle expresse plus large, un déroutement est justifié seulement dans des cas très limités.

Ces cas sont : (a) le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies humaines en mer ou (b) pour éviter un danger tel qu'une menace de capture (21) ou (c) pour gagner un port de refuge afin d'effectuer des réparations urgentes, même si ces réparations avaient été rendues nécessaires par suite de l'inexécution originaire de la garantie de navigabilité (22) ou (d) lorsque le déroutement a été involontaire, comme ce peut être le cas par suite d'une erreur dans la navigation. Dans la « common law », il a été admis que n'était pas justifié un déroutement pour sauver des biens appartenant à un tiers (23).

Selon l'opinion traditionnelle, dans le cas d'un déroutement injustifié même bénin, le propriétaire des marchandises peut décider que

(19) *Evans c/ Cunard S.S. Co.* (1902) 18 T.L.R. 374.

(20) *Reardon Smith Line c/ Black Sea and Baltic Insurance* [1939] A.C. 562.

(21) *The Teutonia* (1872) L.R. 4 P.C. 171.

(22) *Kish c/ Taylor* [1912] A.C. 604.

(23) *Scaramanga c/ Stamp* (1880) 5. C.P.D. 295.

contract as terminated and if he does so the shipowner can no longer rely for protection on the terms of the charterparty or bill of lading.

The deviation displaces the «special contract» made by the charterparty and disentitles the shipowner to the exceptions from liability therein contained.

The carrier's liability will be equivalent to that of the common carrier in that he will be subject to the strict liability imposed by the common law.

Hence the carrier will be liable for any loss or damage to the goods occurring after the deviation event if the loss is unconnected with the deviation unless the carrier can show that the loss comes within a common law exception (act of God, act of Queen's enemies and inherent vice) *and* that the loss would have occurred without the deviation (24).

The contract, however, does not automatically terminate and the cargo owner may elect to affirm the contract.

Clear and unequivocal evidence is necessary before a cargo owner will be treated as having affirmed the contract (25).

If the cargo owner does affirm that *all* the terms of the contract continue to apply including the exceptions and provisions relating to limitation of liability, the cargo owner retains the right to recover damages for any loss attributable to the deviation and not covered by an exception.

Similarly in the United States the carrier is strictly liable for loss of or damage to the goods where there has been an unreasonable deviation.

Deviation, however, is not only geographical, but may include other types of deviations, i.e. breaches of contract of a fundamental character.

The classic example (which now seems to be the only one) of this type of deviation is the unauthorized carriage of cargo on deck («quasi-deviation»).

Whereas, in civil law countries, there was no specific statutory provision, prior to the Hague Rules, covering the deviation and its consequences on the contract of carriage, there were provisions regarding the contract of insurance.

(24) *Morrisson v. Shaw Savill* [1916] 2 K.B. 783.

(25) *Hain v. Tate & Lyle*, 19 Asp. M.C. 62.

le contrat a pris fin et, s'il le fait, l'armateur ne peut invoquer, pour se protéger, les termes de la charte-partie ou du connaissement.

Le déroutement « destitue » le « contrat spécial » constitué par la charte-partie et prive l'armateur du pouvoir d'opposer les exceptions de responsabilité qu'elle contient.

La responsabilité du transporteur sera équivalente à celle du transporteur en Droit commun, en ce sens qu'il sera soumis à la responsabilité objective imposée par le Droit commun.

En conséquence, le transporteur sera responsable de toute perte ou dommage aux marchandises survenant après le déroutement, même si la perte est sans rapport avec celui-ci, à moins que le transporteur ne puisse démontrer que la perte correspond à une exception de Droit commun (acte de Dieu, acte des ennemis de la Reine ou vice propre) et, bien entendu, que la perte serait survenue même s'il n'y avait pas eu déroutement (24).

Cependant, le contrat ne se termine pas automatiquement et le propriétaire des marchandises peut décider de son maintien.

Une preuve claire et sans équivoque est nécessaire avant qu'il ne soit admis que le propriétaire des marchandises aurait pu maintenir le contrat (25).

Si le propriétaire des marchandises confirme que toutes les dispositions du contrat restent applicables, même les exceptions et les dispositions du contrat restent applicables, même les exceptions et les dispositions relatives à la limitation de responsabilité, il conserve le droit de demander des dommages-intérêts pour toute perte qui pourra être imputée au déroutement et qui ne sera pas protégée par une exception.

D'une façon semblable aux Etats-Unis, le transporteur est responsable de plein droit de toute perte ou dommage aux marchandises lorsqu'il y a eu un déroutement qui n'est pas raisonnable.

Le déroutement, cependant, n'est pas seulement géographique mais il peut comprendre tout autre cas de déroutement, par exemple des ruptures de contrat d'un caractère fondamental.

L'exemple classique (qui paraît être le seul) de ce type de déroutement est le transport non autorisé de marchandises en pontée (quasi-déroutement).

Alors que dans les pays de droit civil, il n'existe pas de dispositifs légaux spécifiques, antérieures aux Règles de La Haye, concernant le déroutement et ses conséquences pour le contrat de transport, il y avait des dispositions concernant le contrat d'assurance (relative au déroutement).

(24) *Morrison c/ Shaw Savill* [1916] 2. K.B. 783.

(25) *Hain c/ Tate & Lyle* 19 Asp. M.C. 62.

Deviation could be treated as a breach of contract if it caused delay and was attributable to the fault of the carrier. But the breach did not affect the existence or the validity of the contract of carriage unless the ensuing delay was such as to justify, under the general rules of contract law, the rescission of the contract.

If the deviation was such as to constitute a breach, the carrier would be liable for the damages resulting therefrom. The contractual exemptions would not apply, if and to the extent to which under the applicable law exemptions from liability are null and void in case of *culpa lata*.

This rule could also apply in respect of the validity of deviation clauses, although the solution of the problem is not clear.

2. Provisions of the Hague-Visby Rules

Article 4(4) of the Hague Rules provides as follows :

« 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. »

Article 3(8) so provides in turn :

« 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 connexion 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. »

3. Problems of interpretation

Article 4(4) states that a deviation in saving or attempting to save life or property or any other reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement of the Convention or of the contract of carriage.

In English law this provision certainly has the effect of excluding the displacement of the contract and, therefore, of enabling the carrier to rely on the exception in the Rules or the contract, even though he would not have encountered the peril on the contract route.

Le déroutement pouvait être considéré comme une infraction au contrat s'il entraînait un retard, et pouvait être attribué à une faute du transporteur. Mais cette infraction n'affectait pas l'existence ou la validité du contrat de transport, à moins que le retard ne puisse justifier, selon les principes généraux du droit contractuel, la résiliation du contrat.

Si le déroutement est tel qu'il constitue une infraction, le transporteur pourra être responsable des dommages en résultant. Les exceptions contractuelles ne seraient pas applicables si, selon la loi qui régit le contrat, elles sont nulles et de nul effet en cas de « faute lourde ».

Cette règle pourrait aussi s'appliquer en ce qui concerne la validité des clauses de déroutement, bien que la solution du problème ne soit pas évidente.

2. Dispositions des Règles de La Haye/Visby

L'article 4(4) des Règles de La Haye dispose :

«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 ou dommage en résultant.»

L'article 3(8) dispose à son tour :

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

3. Problèmes d'interprétation

L'article 4(4) stipule qu'un déroutement pour sauver ou pour tenter de sauver des vies humaines ou des biens, ou tout autre déroutement raisonnable ne pourra plus être interprété comme une infraction à la Convention ou au contrat de transport.

En droit anglais, cette disposition a certainement pour conséquence que le contrat n'est pas rompu et permettra au transporteur de s'abriter derrière les exceptions définies par les Règles ou par le contrat, même s'il n'a pas rencontré le danger sur la route contractuelle.

Also in civil law countries Article 4(4) may have changed, or at least clarified, the existing law in that pursuant to its provisions a deviation done in order to save or to attempt to save life or property or any other reasonable deviation cannot be treated as a breach of contract.

But the rule has, it is submitted, an additional and universal effect viz. that of exempting the carrier from liability in respect of loss of or damage to goods arising or resulting from the deviation.

If, for example, the deviation has delayed the completion of the voyage and the goods have suffered consequential damage, the carrier is not liable.

This is confirmed by the fact that saving or attempting to save life or property at sea is one of the excepted perils listed in Article 4(2).

As regards the consequences of other reasonable deviations, it would appear that the same conclusion should obtain. In fact, since any such deviation is not a breach of the Rules or of the contract, it comes under the catch-all exemption of Article 4(4)(q).

The only problem of interpretation that arises in respect of this provision is, therefore, that relating to the notion of salvage at sea, in respect of which reference is made to the comments in V. (3) above.

Although the consequences of deviations other than those mentioned in Art. 4(4) are not the subject of any express provision of the Hague-Visby Rules, it would appear that Art. 4(5)(e) of the Rules should apply also in case of a deviation which, though unreasonable, has not been done with intent to cause damage or recklessly, and with knowledge that damage would probably occur.

This conclusion is probably valid in civil law countries whilst in England, except to the extent that the rules may have changed as a consequence of the general demise of the concept of fundamental breach of contract following the cases of *Suisse Atlantique* (26) and *Photo Production v. Securicor* (27), if the shipper elects to treat the contract as repudiated the carrier can no longer rely on the exceptions in Article 4(1) and (2) and his liability becomes equivalent to that of the common carrier. The position is practically the same under the law of the United States.

(26) [1967] 1 A.C.

(27) [1980] A.C. 827.

De même, dans les pays de Droit civil, l'art. 4(4) pourra avoir changé ou au moins clarifié la loi existante en ce qu'elle ne considère que le sauvetage ou la tentative de sauvetage ne constitue pas une infraction au contrat.

Mais la règle a — c'est une proposition — un effet additionnel et universel, celui d'exonérer le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage aux marchandises résultant du déroutement.

Si, par exemple, le déroutement a retardé la fin du voyage et a causé un dommage aux marchandises, le transporteur ne sera pas responsable.

Ceci est confirmé par le fait que le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer est un des cas d'exemption énumérés dans l'article 4(2).

Pour ce qui est des conséquences d'autres déroutements raisonnables, la conclusion sera la même. En effet, pour autant qu'un tel déroutement ne constitue pas une infraction aux Règles ou au contrat, il est régi par l'exemption définie à l'article 4(4)(q).

Le seul problème d'interprétation en ce qui concerne cette disposition est celui relatif à la notion de sauvetage en mer, objet des commentaires en V. — 3 ci-dessus.

Bien que les conséquences de déroutements autres que celles mentionnées dans l'article 4(4) ne soient pas l'objet d'une disposition expresse dans les Règles de La Haye/Visby, il pourrait apparaître que l'article 4(5)(e) des Règles s'appliquerait aussi au cas du déroutement qui, bien que déraisonnable, n'a pas été commis avec l'intention de causer un dommage ou téméairement et avec la connaissance qu'un dommage se produirait probablement.

Cette conclusion est probablement valable dans les pays de droit civil alors qu'en Angleterre, excepté dans la mesure où les règles auront changé comme conséquence d'un transfert du concept d'une rupture fondamentale du contrat, comme suite aux cas de « *Suisse Atlantique* » (26) et de « *Photo Production* » c/ *Securicor*, (27) si le chargeur fait le choix de traiter le contrat comme rompu, le transporteur ne peut plus invoquer les exceptions définies aux articles 4(1) et (2) et sa responsabilité devient équivalente à celle d'un transporteur de droit commun. La position est pratiquement la même en droit aux Etats-Unis.

(26) [1967] 1 A.C.

(27) [1980] A.C. 827.

4. Is there any need for a change ?

It may be questioned whether it is right to exempt the carrier from liability in respect of loss of or damage to goods resulting from a deviation in saving or attempting to save property at sea, since the carrier may obtain compensation for the salvage of property whilst the cargo owner may suffer loss.

It seems, however, very difficult, in most salvage cases, to distinguish between services rendered exclusively to save property and salvage services rendered to save life and property, since normally there are persons on board a vessel in danger, and salvage services are obligatory when there are persons in danger (Article 11 of the 1910 Salvage Convention and Article 10 of the 1989 Salvage Convention).

In addition, the new Salvage Convention, as it has been seen, stresses the importance of property salvage.

The only change that may be considered is, therefore, that of extending the scope of the provision to salvage in all navigable waters.

VIII. DAMAGES INCLUDING DAMAGES RESULTING FROM DELAY

1. Introduction

A breach by the carrier of his obligations under the contract of carriage may cause physical loss of or damage to the goods or financial loss.

The following questions, therefore, arise :

- (i) whether the carrier under the Hague-Visby Rules is also responsible for financial loss ?
- (ii) if not, whether the Hague-Visby Rules should also cover this type of loss ?
- (iii) in the affirmative, whether the same defences and limits of liability should apply ?

4. Un changement est-il nécessaire ?

On peut se poser la question de savoir s'il est correct d'exempter le transporteur de toute responsabilité en ce qui concerne les pertes ou dommages aux marchandises résultant d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de biens en mer, dans la mesure où le transporteur peut obtenir un dédommagement pour le sauvetage des biens alors que le propriétaire des marchandises peut éprouver une perte.

Il apparaît, cependant, très difficile, dans la plupart des cas de sauvetage, de faire une distinction entre des services rendus pour sauver des biens et des services rendus pour sauver des vies humaines et des biens, pour autant que normalement il y a à bord du navire des personnes en danger et pour la raison que des services de sauvetage sont obligatoires lorsqu'il y a des personnes en danger (Article 11 de la Convention sur l'Assistance et le Sauvetage de 1919, et article 10 de la nouvelle Convention sur l'Assistance de 1989).

De plus, la nouvelle Convention, comme il a été déjà dit, insiste sur l'importance du sauvetage des biens.

Le seul changement qui pourrait être pris en considération est en conséquence celui qui consisterait à étendre le domaine de la disposition au sauvetage dans toutes les eaux navigables.

VIII. DOMMAGES, Y COMPRIS DOMMAGES POUR RETARD

1. Introduction

L'inexécution par le transporteur de ses obligations découlant du contrat de transport peut causer une perte matérielle ou un dommage aux marchandises ou une perte financière.

En conséquence, les questions suivantes se posent :

- (i) le transporteur est-il aussi responsable de la perte financière aux termes des Règles de La Haye/Visby ?
- (ii) dans la négative, ce type de perte devrait-il être régi par les Règles de La Haye/Visby ?
- (iii) dans l'affirmative, les mêmes défenses et limitations de responsabilité devraient-elles s'appliquer ?

2. The legal regime under the Hague-Visby Rules

Several provisions of the Hague-Visby Rules refer to loss or damage.

They may be distinguished in seven groups:

(i) Rules on the liability of the carrier

Article 4(1) provides that the carrier is not «liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness» unless caused by want of due diligence to make the ship seaworthy.

Article 4(2) provides that the carrier is not liable for loss or damage arising or resulting from any of the causes listed therein.

Article 4(4) provides that the carrier is not liable for any loss or damage resulting from any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation.

Article 4(5)(h) provides that the carrier is not liable 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.

(ii) Rules on the limits of liability of the carrier

Article 4(5)(a) provides that unless the nature and the value of the goods have been declared by the shipper, the carrier shall not be liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 S.D.R.s per package or unit, or 2 S.D.R.s per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(iii) Rules on the calculation of the amount recoverable

Article 4(5)(b) provides that the total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of the 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.

Article 4(5)(d) provides that the conversion of the amounts specified therein into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

2. Le régime légal sous l'empire des Règles de La Haye/Visby

Plusieurs dispositions des Règles de La Haye/Visby se réfèrent aux pertes ou dommages.

Elles peuvent être classées en sept groupes :

(i) Règles sur la responsabilité du transporteur

L'article 4(1) dispose que « le transporteur n'est pas responsable pour les pertes ou dommages résultant de l'innavigabilité du navire » à moins qu'elles ne soient imputables à un manque de diligence raisonnable de mettre le navire en état de navigabilité.

L'article 4(2) dispose que le transporteur n'est pas responsable de toute perte et dommage résultant d'une des causes énumérées.

L'article 4(4) dispose que le transporteur n'est pas responsable de toute perte et dommage résultant d'un déroutement pour sauvetage ou tentative de sauvetage de vies humaines ou de biens en mer, ou d'un déroutement raisonnable.

L'article 4(5)(h) dispose que le transporteur n'est pas responsable pour toute perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature et de leur valeur.

(ii) Règles sur les limitations de responsabilité du transporteur

L'article 4(5)(a) dispose qu'à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur, le transporteur ne sera responsable pour toute perte ou dommage aux marchandises ou les concernant que pour un montant excédant 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

(iii) Règles sur le calcul du montant dû

L'article 4(5)(b) dispose que le montant total dû sera calculé en référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat où elles auraient dû être déchargées.

L'article 4(5)(d) dispose que la conversion des montants spécifiés en monnaie nationale sera déterminée par la loi de l'Etat concerné.

(iv) Rules on the compulsory character of the liability regime

Article 3(8) provides that any clause relieving the carrier from liability «for loss or damage to or in connection with goods» as respects the regime of the Rules is null and void (in the original French text the words used are : «pour perte ou dommage concernant des marchandises»).

(v) Rules on the notice of loss or damage and on the period of limitation

Article 3(6) provides that unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage are given to the carrier before or at the time of the removal of the goods into the custody of the receiver or, in case the loss or damage is 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.

It further provides that in any event the carrier shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods.

(vi) Rules on the liability of the shipper from misdescription of the goods

Article 3(5) provides that the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies of the particulars concerning the goods.

(vii) Rules concerning dangerous goods

Article 4(6) provides that the shipper shall be liable for all damage and expenses arising out of the shipment of dangerous goods..

3. Problems of interpretation

From a comparative analysis of the above provisions, it appears that some of them are certainly related to physical loss or damage only.

(iv) Règles sur le caractère obligatoire du régime de responsabilité

L'article 3(8) dispose que toute clause exonérant le transporteur de responsabilité pour « perte ou dommage ou concernant les marchandises » relative au régime des Règles sera nulle et de nul effet (dans le texte français, les mots utilisés sont « pour perte ou dommage concernant des marchandises »).

(v) Règles concernant l'avis de perte ou dommage et sur la période de limitation

L'article 3(6) dispose qu'« à moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages en soit donné par écrit au transporteur 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 connaissance. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance. »

Il dispose de plus : « 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. »

(vi) Règles sur la responsabilité du chargeur pour une description inexacte des marchandises

L'article 3(5) dispose que le chargeur indemniserà le transporteur pour toute perte, dommage et dépense provenant ou résultant d'inexactitudes concernant la désignation des marchandises.

(vii) Règles concernant les marchandises dangereuses

L'article 4(6) dispose que le chargeur sera responsable pour tout dommage et dépense provenant du chargement de marchandises dangereuses.

3. Problèmes d'interprétation

Il résulte d'une analyse comparative des dispositions ci-dessus que quelques-unes d'entre elles concernent seulement une perte matérielle ou un dommage.

This is the case for the rules on notice of loss or damage where reference is made to the apparent or non apparent character of the loss or damage.

The fact that the same words are used immediately thereafter in respect of the limitation period justifies the conclusion that in this case also the loss or damage concerned is of a physical nature.

Less certainty is possible in respect of the provisions on the limits of liability.

Article 5(a) refers to «loss or damage to **or in connection with goods**» («**pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci**») and, therefore, it could be held that if loss or damage to goods is a physical loss or damage, loss or damage **in connection with goods** must be something else, namely loss (or damage) of a nature other than physical.

However, by virtue of Article 4(5)(b), the total amount recoverable must be calculated by reference to the value of the goods.

That is a clear indication that there must be a relationship between the loss or damage and the sound value of the goods which does not exist in case of financial loss, even if it is the consequence of physical loss or damage.

Furthermore, the suggested interpretation of the words «loss or damage to or in connection with goods» in Article 4(5)(a) does not seem to be compatible with the manner in which the limit per kilo is calculated, viz. the weight of the goods lost or damaged.

This method of calculation cannot in fact be used when there is no physical loss, for example, in case of delay.

The conclusion seems to be, therefore, that under the Hague-Visby Rules the carrier is not liable in respect of financial loss which may be the consequence of a physical loss or damage, and that the Rules do not cover the liability of the carrier in case of delay.

4. Is there any need for a change ?

The fact that the Hague-Visby Rules do not, in all likelihood, cover delay, is certainly a significant omission.

It would be difficult to adapt the Hague-Visby Rules system to the responsibility of the carrier for delay, particularly as respects the limits of liability.

In this respect the solution adopted by the Hamburg Rules would appear satisfactory.

Doubts then may arise as respects the omission of a uniform rule on the date of conversion of the unit of account into national currency.

Ceci est le cas pour les Règles sur l'avis de perte ou dommage lorsqu'il y a une référence au caractère apparent ou non de la perte ou dommage.

Le fait que les mêmes sont employés immédiatement en ce qui concerne la période de limitation justifie la conclusion que, dans ce cas aussi, la perte ou le dommage concerné est d'une nature matérielle.

Une certitude moins grande existe en ce qui concerne les limitations de responsabilités.

L'article 5(a) se réfère « aux pertes ou dommages des marchandises **ou concernant celles-ci**, et en conséquence il pourrait être décidé que si la perte ou le dommage **aux** marchandises est une perte **matérielle** ou un dommage, la perte ou le dommage **concernant** les marchandises doit être quelque chose de différent, en particulier la perte (ou dommage) d'une nature autre que matérielle.

Pendant, en vertu de l'article 4(5)(b), le montant total dû sera calculé en référence à la valeur des marchandises.

Ceci est une indication claire qu'il doit y avoir un lien entre la perte ou le dommage et la valeur à l'état sain des marchandises, qui n'existe pas dans le cas d'une perte financière même si celle-ci est la conséquence de la perte matérielle ou du dommage.

De plus, l'interprétation suggérée des mots « perte ou dommage » ou « concernant les marchandises » dans l'article 4(5)(a) ne paraît pas être compatible avec la façon dont la limitation par kilo est calculée, c'est-à-dire le poids des marchandises perdues ou endommagées.

La méthode de calcul ne peut pas en fait être utilisée lorsqu'il n'y a pas de perte matérielle, ce qui est le cas pour le **retard**.

La conclusion paraît être en conséquence que, sous le régime des Règles de La Haye/Visby, le transporteur n'est pas responsable en ce qui concerne la perte financière qui pourrait être la conséquence d'une perte matérielle ou d'un dommage, et que les Règles ne régissent pas la responsabilité du transporteur en cas de retard.

4. Un changement est-il nécessaire ?

Le fait que les Règles de La Haye/Visby ne régissent pas, en toute vraisemblance, le retard est certainement une omission importante.

Il serait difficile d'adapter le système des Règles de La Haye/Visby à la responsabilité du transporteur pour retard, tout particulièrement en ce qui concerne les limitations de responsabilité.

Dans ce domaine, la solution adoptée par les Règles de Hambourg apparaît comme satisfaisante.

Des doutes peuvent naître en ce qui concerne l'omission d'une Règle uniforme sur la date de conversion de l'unité de compte en monnaie nationale.

As it is known, the Hamburg Rules (Article 26-1) and the 1974 Athens Convention on Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Article 10-2) instead provide that the conversion shall be made according to the value of the currency on the date of judgment or the date to be agreed upon by the parties.

Uniformity has in this respect advantages and disadvantages, for it excludes any flexibility that may, in the circumstances of the individual case, be required.

That is confirmed by the fact that the method adopted in the Hague-Visby Rules has also been adopted in other international conventions, e.g. the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Article 8-4).

Comme on le sait, les Règles de Hambourg (art. 26-1) et la Convention d'Athènes de 1974 sur le Transport des Passagers et de leurs bagages par mer (art. 10-2) disposent que la conversion sera faite selon la valeur de la monnaie à la date du jugement ou à une date fixée par l'accord des parties.

L'uniformité en cette matière a des avantages et des inconvénients car elle exclut toute la flexibilité qui serait nécessaire selon les circonstances d'un cas individuel.

Ceci est confirmé par le fait que la méthode adoptée dans les Règles de La Haye/Visby a été aussi adoptée dans d'autres conventions internationales, par exemple la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Article 8-4).

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW
RELATING TO BILLS OF LADING OF 25 AUGUST 1924
AS AMENDED BY THE PROTOCOLS OF 23 FEBRUARY 1968
AND 21 DECEMBER 1979**

CMI DOCUMENT UNIF - 18

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 are 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 DU 25 AOUT 1924
TELLE QU'AMENDEE PAR LES PROTOCOLES DE MODIFICATION
DU 23 FEVRIER 1968 ET DU 21 DECEMBRE 1979**

DOCUMENT CMI UNIF - 18(tra)

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 par 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 de marchandises par 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 de 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 § 3, *a*, *b* and *c*.

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

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

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 agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur, un connaissement portant entre autres choses ;

(a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de tout autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

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

(c) L'état et conditionnement apparent des marchandises.

Pendant 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 § 3 a, b et c.

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

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la

quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

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.

Subject to paragraph 6 *bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

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

6 bis An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day, when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a « shipped » bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the « shipped » bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the

quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniser 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 en 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.

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.

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.

6bis Les actions recursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action recursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». 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

goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in § 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 connexion 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.

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 § 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 enemies;

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 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance 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 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 cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

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, § 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) 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. a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

- (g) d'un arrêt 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 marchandises;
- (n) d'une insuffisance d'emballage;
- (o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;
- (p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- (q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur 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 ou dommage en résultant.

5. 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 des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

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

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows :

- (i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 10.000 monetary units;
- (ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The

(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 mêmes 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) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoires sont fixées de la manière suivante :

- (i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires;
- (ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65.5 milligrammes d'or au titre de 900

conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damage 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.

millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.

(e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par 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 témérement, 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) 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.

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 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 quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

Article 4 bis

«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 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 provision 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,

Article 4 bis

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

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 les 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 marchan-

or his obligations 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. 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 a 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 exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion 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 sea-going vessels.

Article 9

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

dises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant les 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 diligences 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 connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère. Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que 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, 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 seront 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

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

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or;
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or;

- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that 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.

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.

Article 10

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) 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 mentionnés 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.

Protocole de la 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 force et la même valeur que si ses 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.

ELECTRONIC TRANSFER OF RIGHTS TO GOODS IN TRANSIT

Report of the Chairman of the International Sub-Committee

Introduction

In later years, the traditional bill of lading used for the carriage of goods by sea has been replaced by non-negotiable transport documents (with various names but commonly referred to as « sea waybills ») and an increasing demand is felt to replace paper documents altogether by electronic data interchange (EDI) messages. The particular problems connected with the use of sea waybills instead of the traditional bills of lading are dealt with by an international Sub-committee under the chairmanship of Sir Anthony Lloyd. The Executive Council decided that a separate International Sub-committee should be set up to deal with the related problem of the replacement of bills of lading by EDI-Techniques. I was appointed president of the last-mentioned International Sub-committee which held its first meeting in London on the 31st of May 1989. At that meeting tentative solutions were discussed on the basis of my first report. That report indicated two basically different approaches to the problem. In connection with the discussions within the International Subcommittee on sea waybills a suggestion had been made to follow up a project which was initially suggested by INTERTANKO (referred to as the SEADOC project). The main idea of this project was to appoint a depositary of bills of lading which would receive notifications of any transfer made to subsequent transferees and the depositary would then register such transfer of rights and hold the bill of lading for whom it may concern. The advantages of this approach are obvious, since the system would conform with the requirements that bills of lading be issued and that they should be made available to the entitled party at any time if this should become necessary. But, normally, once the bills of lading has in fact been deposited as aforesaid there would be no further « paper requirement ». Efforts have been made to put such a scheme into operation but this has not yet materialized. It would, of course, be difficult to introduce the system on a worldwide scale and for all types of commodities, since it would require agreement between the parties concerned on the appointment of the depositary. For this reason, the International Sub-committee felt that other possible solutions should be explored.

TRANSFERT ELECTRONIQUE DE DROITS SUR DES MARCHANDISES EN TRANSIT

Rapport du Président de la Commission Internationale

Introduction

En ces dernières années, le connaissance traditionnel utilisé pour le transport des marchandises par mer a été remplacé par des documents de transport non négociables (portant des noms variés mais généralement désignés comme lettres de transport maritime) et une demande croissante est ressentie tendant à remplacer l'ensemble des papiers documentaires par des messages par échange électronique de données (EDI). Les problèmes particuliers liés à l'usage de lettres de transport maritime en lieu et place des connaissances traditionnels sont examinés par une commission internationale sous la présidence de Sir Anthony Lloyd. Le Conseil Exécutif a décidé de créer une commission internationale séparée pour traiter le problème évoqué du remplacement des connaissances par les techniques EDI. J'ai été désigné comme président de la commission internationale en question qui a tenu sa première réunion à Londres le 31 mai 1989. Lors de cette réunion, des solutions possibles ont été examinées sur la base de mon premier rapport. Ce rapport indiquait deux façons complètement différentes d'aborder le problème. En liaison avec les discussions qui ont eu lieu au sein de la commission internationale sur les lettres de transport maritime, une proposition avait été faite de suivre un projet qui avait été initialement suggéré par Intertanko (le dénommé projet SEADOC). L'idée principale de ce projet était de nommer un dépositaire de connaissances qui recevrait les notifications de tout transfert de droits effectué à des cessionnaires ultérieurs; le dépositaire enregistrerait alors un tel transfert de droits et détiendrait le connaissance pour compte de qui il peut appartenir. Les avantages de cette manière de procéder sont évidents, dès lors que le système se conformerait à l'exigence que des connaissances soient émis et soient tenus à la disposition de la partie y ayant droit en tout temps si cela devenait nécessaire. Mais, normalement, une fois que le connaissance a été déposé en fait, comme cela a été dit, il n'y aurait pas d'autre « exigence documentaire ». Des efforts ont été faits pour mettre en marche un tel projet mais cela ne s'est pas encore matérialisé. Il serait difficile, évidemment, d'introduire le système sur une échelle mondiale et pour tous les types de marchandises du fait que cela exigerait un accord entre les parties intéressées sur la désignation du dépositaire. Pour cette raison, la commission internationale estime que la possibilité d'autres solutions devrait être explorée.

EDI between the interested parties

When the parties have agreed on Rules for electronic transfer of rights to goods in transit it would be possible to refrain altogether from issuing bills of lading. Needless to say, the shipper would always have the right to demand a bill of lading but such a document, if issued, would perform only two of the traditional functions of the bill of lading, namely it would act as a receipt and as a record of the contract of carriage. So far as concerned the third function, namely the transfer or the right of control through the endorsement of a document of title, the carrier would register the person who at any time would be considered «holder of the contract» i.e. the person who otherwise would have been in possession of the original of the bill of lading. Technically, the transfer would be achieved by offering to the shipper, instead of the paper bill of lading, a «private key» which upon each subsequent transfer would be destroyed and replaced by a new private key offered to the transferee. Upon each such transfer the carrier would ensure, by receiving the confirming information from the transferor, that the transfer should actually be implemented as aforesaid. Subsequent to a transfer and the issue of a new private key, the carrier would only be entitled to receive instructions with respect to the goods from the person having access to the private key and only such person would be entitled to give instructions to the carrier with respect to the delivery of the goods to the ultimate consignee.

EDI communications

At its first meeting the International Sub-committee appointed a Drafting Group consisting of Gert-Jan van der Ziel (Netherlands, Chairman), Ms. Johanne Gauthier (Canada), George Chandler (USA) and Hans Levy (Denmark). The Drafting Group prepared a report which was discussed at the second meeting of the International Sub-committee in Paris 16 January 1990. Since EDI requires a well defined system of communication, and a proliferation of different such systems is undesirable, the draft report incorporates by reference the United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (the so called UN/EDIFACT). The heart of the matter is, of course, the right of control and transfer which would in principle be the same as the right of control under an original bill of lading.

EDI entre parties intéressées

Lorsque les parties se sont mises d'accord sur des règles pour le transfert électronique de droits sur des marchandises en transit, il serait possible de renoncer à l'émission de connaissements. Il est inutile de préciser que le chargeur aurait toujours le droit d'exiger un connaissement mais un tel document, s'il était émis, remplirait seulement deux des fonctions traditionnelles du connaissement, c'est-à-dire il servirait de reçu et de preuve du contrat de transport. En ce qui concerne la troisième fonction, c'est-à-dire le transfert du droit de disposition par l'endossement d'un document représentatif, le transporteur prendrait note de la personne qui, à tout moment, devrait être considérée comme « titulaire du contrat » c'est-à-dire la personne qui, autrement, aurait été en possession de l'original (ou des originaux) du connaissement. Techniquement, le transfert serait réalisé par l'offre au chargeur au lieu d'un document en forme de connaissement, d'une « clé confidentielle » qui, à chaque transfert subséquent, serait détruite et remplacée par une nouvelle clé confidentielle offerte à celui à qui le transfert est fait. Lors de chacun de ces transferts, le transporteur veillerait, en recevant la confirmation de celui qui a transféré, à ce que le transfert soit effectivement réalisé comme cela a été dit précédemment. A la suite d'un transfert et de l'émission d'une nouvelle clé confidentielle, le transporteur aurait seulement le droit de recevoir des instructions au sujet des marchandises de la personne ayant accès à la clé confidentielle et seule cette personne aurait le droit de donner des instructions au transporteur en ce qui concerne la livraison des marchandises au dernier destinataire.

Communications EDI

Lors de sa première réunion, la commission internationale désigna un comité de rédaction composé de Gert-Jan van der Ziel (Pays-Bas, Président), Johanne Gauthier (Canada), George Chandler (U.S.A.) et Hans Levy (Danemark). Ce comité de rédaction prépara un rapport qui fut discuté à la deuxième réunion de la commission internationale à Paris le 16 janvier 1990. Du fait que EDI nécessite un système bien défini de communication et que la prolifération de différents systèmes en ce domaine est indésirable le rapport provisoire incorpore, en s'y référant, les Règles des Nations Unies relatives à l'échange électronique de données pour l'Administration, le Commerce et le Transport (les dénommées: UN/EDIFACI). Le cœur du sujet est, naturellement, le droit de disposition et de transfert qui devrait, en principe, être le même que le droit de disposition en vertu d'un connaissement original.

Rules for voluntary adoption by reference

The draft report suggests Rules which are entirely voluntary and offered to trading partners for incorporation into their contract. Such incorporation could be achieved not only by agreements in writing but also by prearranged code or by a statement that the Rules should apply. The agreement should be made not only between the shipper and the carrier but also between all subsequent holders and the carrier. The draft rules contain a number of definitions which are needed because of the particular system, while terms used for other purposes are left to be taken care of by the ordinary rules applicable to the contracts of carriage and contracts of sale.

Electronic recording of the customary bill of lading information

With respect to the form and content of the contract it is desirable to «imitate» the bill of lading by providing for information which is usually to be found in bills of lading such as the leading marks necessary for identification of the goods and number of packages or pieces, quantity or weight as furnished by the shipper as well of the apparent order and condition of the goods. The information recorded electronically should have the same force and effect as if it were on a paper bill of lading. The format should preferably conform with the UN layout key.

Is legislation required ?

A fundamental question is to resolve whether or not it is at all possible to achieve a legally valid transfer of rights by contractual agreement as described above or whether for such purpose legislation is indispensable. Considering the functional aspect of the bill of lading and, indeed, the fact that over the years it had been recognized as a means of transferring rights to the goods in transit in many countries without any legislation at all but according to international custom of the trade, the majority or the International Sub-committee saw no problem to achieve just the same as the bill of lading does by voluntary agreement on a system which would ensure that the fundamental function of the bill of lading is preserved although the very «paper document» is absent.

Règles pour adoption volontaire par référence

Le rapport provisoire propose des Règles qui sont entièrement facultatives et offertes aux participants à des opérations commerciales en vue de leur incorporation dans leurs contrats. Une telle incorporation pourrait être réalisée non seulement par des accords écrits, mais aussi par un code préalablement convenu ou par une déclaration que les Règles seraient d'application. L'accord serait passé non seulement entre le chargeur et le transporteur mais aussi entre tous les porteurs successifs et le transporteur. Ces Règles envisagées contiennent un certain nombre de définitions qui sont nécessaires à raison du système particulier, tandis que les termes utilisés à d'autres fins sont laissés pour être traités par les règles ordinaires applicables aux contrats de transport et aux contrats de vente.

Transmission électronique des informations coutumières du connaissance

En ce qui concerne la forme et le contenu du contrat il est souhaitable d'« imiter » le connaissance en fournissant des informations qui se trouvent habituellement dans les connaissances telles que les marques indicatives nécessaires pour l'identification des marchandises, le nombre des paquets ou des pièces, les quantités ou le poids, tels qu'ils ont été fournis par le chargeur, aussi bien que l'aspect apparent et l'état des marchandises. Les informations enregistrées électroniquement auraient la même force et le même effet que si elles figuraient sur un connaissance proprement dit. Le format devrait, de préférence, être conforme au modèle de disposition adopté par les Nations Unies.

Une législation est-elle indispensable ?

Une question fondamentale est de décider s'il est vraiment possible, ou non, de réaliser un transfert de droits légalement valable par un *accord contractuel* tel qu'il est décrit plus haut ou si, pour atteindre un tel but, une *législation* est indispensable. Considérant l'aspect fonctionnel du connaissance et, en vérité, le fait qu'au long des années passées il a été reconnu comme un moyen de transférer des droits sur les marchandises en transit dans plusieurs pays sans aucune espèce de législation mais conformément à la coutume internationale du commerce, la majorité au sein de la commission internationale n'a vu aucun problème pour réaliser exactement la même chose que le connaissance par un accord volontaire sur un système qui garantirait que la fonction fondamentale du connaissance est préservée même si le véritable « papier documentaire » est absent.

Title to sue the carrier

The Rules contain a provision on privity of contract as do the Uniform Rules on sea waybills. This Rules stipulates that the parties to the electronic transmission are to be regarded as being parties to the contract of carriage; the intention is, inter alia, to enable any consignee to sue the carrier under the contract of carriage without being in possession of a paper bill of lading.

The «in writing» requirement

It is a further important problem to resolve whether electronic communication is equivalent to messages «in writing» whenever there is such a requirement in order to satisfy legal formalities or the evidence needed in court proceedings. The draft Rules stipulate that the electronic communication should be deemed equivalent to messages in writing but, of course, this may not be sufficient to satisfy any requirement as to form which may exist under the applicable law.

The option to demand a bill of lading

The mandatory requirement that a bill of lading be issued must be observed by the carrier so that he can offer a paper bill of lading if it is insisted upon. Therefore, the International Sub-committee endorsed the suggestion of the Drafting Group to enable the holder of the private key to receive a paper document if, for some reason or another, he would like to «opt out» of the EDI-system.

No interference with the law applicable to the contract of carriage

The general approach used by the Drafting Group and endorsed by the International Subcommittee at its second meeting rests upon the principle that the Rules should not interfere with the law applicable to the contract of carriage and the custom of the particular trade. Thus, the project entirely concentrates on the matters connected with the technique of electronic communication between the parties concerned, the use of the «private key» and the modalities of delivery of the goods by the use of that private key. It is felt that without such a simplification the system may not be readily accepted by the trading partners.

Titre pour poursuivre le transporteur

Les Règles contiennent une disposition sur les liens contractuels comme le font les règles uniformes sur les lettres de transport maritime. Cette règle stipule que les parties à la transmission électronique doivent être considérées comme étant parties au contrat de transport; l'intention est, entre autres, de permettre à tout destinataire de poursuivre le transporteur aux termes du contrat de transport sans être en possession d'un connaissance matérialisé par un écrit.

L'exigence d'un écrit

C'est un autre problème important à résoudre que de savoir si une communication électronique est équivalente à des messages écrits toutes les fois qu'il y a une telle exigence en vue de satisfaire à des formalités légales ou à des modes de preuve dans des procédures judiciaires. Les Règles proposées stipulent que la communication électronique devrait être considérée comme l'équivalent de messages écrits mais, naturellement, ceci peut ne pas être suffisant pour répondre à toutes les exigences qui peuvent exister en ce qui concerne la forme aux termes de la loi applicable.

Le choix existant de demander un connaissance

L'exigence impérative d'émettre un connaissance doit être observée par le transporteur de telle façon qu'il puisse offrir un connaissance matérialisé par un écrit si on insiste sur ce point. C'est pourquoi la commission internationale a suivi la suggestion du comité de rédaction de permettre au porteur de la clé confidentielle de recevoir un document si, pour une raison ou une autre, il voulait choisir de sortir du système EDI.

Il n'y a pas d'interférence avec la loi applicable au contrat de transport

La méthode générale utilisée par le comité de rédaction et adoptée par la commission internationale à sa seconde réunion repose sur le principe que les Règles ne devraient pas intervenir dans la question de la loi applicable au contrat de transport ni dans celle des règles coutumières des trafics particuliers. Ainsi, le projet se concentre entièrement sur les matières liées avec la technique de la communication électronique entre les parties intéressées, l'usage de la clé confidentielle et les modalités de livraison de la marchandise par l'usage de cette clé confidentielle. On a ressenti que, sans une telle simplification, le système ne serait pas volontiers accepté par les partenaires du trafic considéré.

« Marketability » of the replacement of bills of lading by EDI communication

Several international organizations, such as the International Chamber of Commerce and BIMCO, have noted the efforts of the CMI to create a system for electronic transfer of rights to goods in transit with great satisfaction and a considerable interest has been shown in various countries. Although the International Sub-committee has had to work under severe time constraints the excellent work performed by the Drafting Group will provide a satisfactory basis for the discussions at the 1990 Paris Conference and hopefully materialize in an agreement on the CMI Rules for Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit.

The Draft Rules

The Draft Rules are attached to this Report, together with a short commentary explaining the central objective of each article. This draft of the Rules was finalised at a meeting in London held on the 9th of April under the chairmanship of Mr. Gert-Jan van der Ziel. The meeting was attended by members of the Drafting Group, by myself as Chairman of the International Sub-committee, by Dr Charles Debatista as Rapporteur-General, and by Mr, Patrice Rembauville-Nicolle.

Jan RAMBERG
Stockholm
April 1990

Explanatory Notes to the CMI Draft Rules on the electronic Transfer of Rights to Goods in Transit

1. Scope of Application

These Rules are entirely voluntary, they cannot apply to a contract of carriage other than through an express agreement to that effect by the parties. Accordingly, it is most important that the parties record their agreement to use these Rules, either through a prearranged electronic code or otherwise. This should be done not only between the shipper and the carrier, but between all subsequent holders and the carrier. For the avoidance of doubt, it is advisable that the agreement to apply the Rules should be recorded in each party's opening message.

« Perspectives de marché » pour le remplacement des connaissances par la communication EDI

Plusieurs organisations internationales, telles que la Chambre de Commerce Internationale et BIMCO, ont noté les efforts du CMI pour créer un système pour le transfert électronique des droits sur les marchandises en transit avec une grande satisfaction et un intérêt considérable a été témoigné pour cette question dans divers pays. Bien que la commission internationale ait dû travailler dans des conditions de temps très contraignantes, le travail excellent accompli par le comité de rédaction apportera une base satisfaisante pour les discussions de la Conférence de Paris de 1990 et il est espéré qu'il permettra de réaliser un accord sur des Règles du CMI pour le transfert électronique des droits sur les marchandises en transit.

Le projet de Règles

Un projet de Règles est annexé à ce rapport avec un bref commentaire expliquant le principal objectif de chaque article. Ce projet de Règles a été mis au point lors d'une réunion tenue à Londres le 9 avril sous la présidence de Mr. Gert-Jan van der Ziel. La réunion fut suivie par des membres du comité de rédaction, par moi-même en tant que président de la commission internationale, par le Dr Charles Debattista en qualité de rapporteur-général, et par Maître Patrice Rembauville-Nicolle.

Jan RAMBERG
Stockholm
Avril 1990

Notes explicatives relatives au projet de Règles du CMI sur le transfert électronique de droits sur les marchandises en transit

1. Domaine d'application

Ces Règles sont entièrement facultatives; elles ne peuvent pas s'appliquer à un contrat de transport autrement que par le moyen d'un accord exprès passé à cet effet entre les parties. De cette façon, il est de première importance que les parties consignent leur accord en vue de l'usage de ces Règles, soit par le moyen d'un code électronique préétabli, soit autrement. Ceci devrait être fait non seulement entre le chargeur et le transporteur mais entre tous les porteurs subséquents et le transporteur. Pour éviter tout doute, il est recommandé que l'accord en vue de l'application des Règles soit visé dans tout début de message entre parties.

2. Definitions

Defined are those terms which do not customarily appear in maritime usage. Other, more familiar terms used in these rules are to be interpreted in accordance with customary usage.

3. Rules of Procedure

The Rules of Procedure adopt and expand upon the UNCID Rules to guide the parties in communicating electronically. As with all EDI, discipline is essential, this Rule so requires that every transmission be acknowledged or confirmed. Rule 3(a) establishes the means to verify transmissions in the event of a dispute. Rules 3(d) and (c) protect the confidentiality of the data transmitted electronically.

4. Form and Content of the Receipt Message

The goal of these Rules is to mirror existing bill of lading practice as closely as possible. Rule 4 consequently imposes upon the carrier to state, in the electronic message issued on receipt of the goods, the same information about the goods which he would have stated had he issued a paper bill of lading. Moreover, such statements will have the same legal effect as they would have had if they had been contained on a paper bill of lading.

5. Terms and Conditions of the Contract

Again with a view to putting the parties in the same contractual position they would have been in had a paper bill of lading been issued, the Rules impose upon the carrier the duty to incorporate his usual bill of lading terms in the message containing the acceptance of the initial booking. Moreover, the Rules make it clear that such incorporation is effective, provided these terms are readily available to the parties. Rule 5(b) deals with another matter which may well have an impact upon the legal regime governing the contract of carriage. This Rule deems the place and date of issue of the receipt message to be the place and date of the receipt of the goods, rather than, say, the place in which the electronic system used is situated. These details may well affect the national law to be applied to the contract of carriage. Finally, Rule 5(c) provides the format for communicating by means of UN/EDIFACT or other suitable standards.

2. Définitions

Sont définis les termes qui n'apparaissent pas habituellement dans les usages maritimes. Les autres termes plus familiers utilisés dans ces Règles doivent être interprétés selon l'usage coutumier.

3. Règles de Procédure

Les règles de procédure adoptent et emploient les Règles de UNCID pour guider les parties dans la communication électronique. Comme avec toutes les EDI, la discipline est essentielle; aussi la règle exige que toute transmission soit reconnue et confirmée. La règle 3(d) établit les moyens de vérifier les transmissions dans le cas d'un litige. Les règles 3(d) et 3(e) protègent le caractère confidentiel des données transmises électroniquement.

4. Forme et contenu du message de réception

Le but de ces Règles est de refléter la pratique existante en matière de connaissance aussi fidèlement que possible. La règle 4 impose en conséquence au transporteur l'obligation d'établir, dans le message électronique émis à la réception des marchandises, les mêmes informations au sujet des marchandises qu'il aurait énoncées s'il avait été émis un connaissance matérialisé par un écrit. En outre, de telles énonciations auront le même effet juridique qu'elles auraient eu si elles avaient été contenues dans un document en forme de connaissance.

5. Termes et conditions du contrat de transport

De nouveau, dans le but de mettre les parties dans la même position contractuelle dans laquelle elles auraient été si un connaissance matérialisé par un écrit avait été émis, les Règles imposent au transporteur le devoir d'incorporer les termes de son connaissance habituel dans le message contenant l'acceptation de l'opération initiale. En outre, les Règles indiquent clairement qu'une telle incorporation est effective, pourvu que ces termes soient mis à la disposition des parties. La règle 5(b) traite d'une autre question qui peut éventuellement avoir un impact sur le régime légal gouvernant le contrat de transport. D'après cette règle la date et le lieu de l'émission du message de réception sont réputés être celle et celui de la réception des marchandises plutôt que le lieu dans lequel est situé le système électronique utilisé. Ces détails sont susceptibles d'affecter la loi nationale qu'il convient d'appliquer au contrat de transport. Enfin la règle 5(c) prévoit le système à utiliser pour les communications au moyen de UN/EDIFACT ou d'autres standard convenables.

6. Applicable Law

Yet again with a view to leaving the contractual position of the parties unaffected by the circumstance of electronic transmission of the right of control, the Rules make the contract of carriage subject to the regime which would have been applicable in the absence of electronic transmission.

7. Right of Control and Transfer

To avoid potential misunderstanding as to what rights a holder has, Rule 7(a) specifies such rights. Rule 7(b) limits the exercise of those rights to instances where the exercise of the rights does not interfere with normal operations, unless the holder and the carrier agree on compensation for such interference. Rule 7(c) specifies how the transfer or the right of control and transfer can take place: this article lies at the centre of the Rules and the notion behind it needs to be explained.

The central feature of the Procedure outlined in Rule 7(c) is the agreement of the carrier to the transfer of the right of control. The bill of lading had done away with the need for the agreement of the carrier to each transfer of the goods during transit, through the commercial custom of treating the bill of lading as a document of title. Now that it is possible, through electronic means, for notification of and agreement to such transfer to be made instantaneously, we no longer need a paper document of title, so long as the carrier's acknowledgement, or « attornment » is sought to each transfer of the right of control and transfer during transit. Thus, the Rules produce the same effect as is currently brought about by the endorsement of a bill of lading, without relying on the physical transfer of a piece of paper.

8. The Private key

The private key is the means whereby the carrier can identify the party entitled to the right of control and transfer, namely the last party to whom the carrier has acknowledged the transfer of such right through the procedure described in Rule 7. Care is taken in the Rules to distinguish the private key from other number/letter groups used to identify the transaction or to enter the computer network. Accordingly, it is possible that one would need a password to access the computer network, an identification number to identify the user, and the private key to verify the Holder's right to the goods.

6. Loi applicable

De même, en vue de laisser la position contractuelle des parties non affectée par la circonstance de la transmission électronique du droit de disposition, les Règles soumettent le contrat de transport au régime qui aurait été applicable en l'absence de transmission électronique.

7. Droit de disposition et de transfert

Pour éviter de possibles malentendus sur le point de savoir quels droits a un porteur, la règle 7(a) précise quels sont ces droits. La règle 7(b) limite l'exercice de ces droits à des cas où l'exercice des droits ne contrarie pas les opérations normales, à moins que le porteur et le transporteur ne conviennent d'une compensation pour une telle interférence. La règle 7(c) précise comment le transfert du droit de disposition et de transfert peut avoir lieu; cet article se trouve au centre des Règles et la notion qui est derrière cette règle a besoin d'être expliquée.

Le caractère principal de la procédure définie dans la règle 7(c) est l'accord du transporteur au transfert du droit de disposition. Le connaissement s'est débarrassé de la nécessité de l'accord du transporteur pour chaque transfert des marchandises pendant le transit grâce à l'usage du commerce de traiter le connaissement comme un document formant titre. Maintenant qu'il est possible, par des moyens électroniques, que la notification et l'accord à un tel transfert soient faits instantanément, nous n'avons plus besoin d'un document formant titre, dès l'instant où l'acceptation ou la reconnaissance du transporteur est exigée pour chaque transfert du droit de disposition et de transfert pendant le transit. Ainsi les Règles produisent le même effet que celui couramment obtenu par l'endossement d'un connaissement, sans s'appuyer sur le transfert physique d'un morceau de papier.

8. La clé confidentielle

La clé confidentielle est le moyen par lequel le transporteur peut identifier celle des parties qui est habilitée à exercer le droit de disposition et de transfert, c'est-à-dire la dernière partie à qui le transporteur a reconnu le transfert d'un tel droit par le moyen de la procédure décrite à la règle 7. Les Règles prennent soin de distinguer la clé confidentielle d'autres groupes de chiffres ou de lettres utilisés pour identifier la transaction ou pour pénétrer dans le réseau du computer. Par conséquent, il est possible que l'on ait besoin d'un mot de passe pour accéder au réseau du computer, d'un chiffre d'identification pour identifier l'utilisateur, et de la clé confidentielle pour vérifier le droit du porteur sur les marchandises.

9. Delivery

The private key is, as we have seen, central to the right to delivery of the goods, a procedure further elaborated in Rule 9. The carrier is safe from an action for wrongful delivery so long as he exercises reasonable care in delivering to the person claiming delivery of the goods through «presentation» of the private key.

10. Parties to the Contract

The purpose of this Rule is to ensure that, through the mere act of electronic communication between the carrier and subsequent holders of the private key, privity of contract is established between the carrier and such subsequent holders.

11. Option to Receive a Paper Document

The carrier and the holder are allowed to switch to a paper bill of lading if the need arises. Such an option is particularly necessary during the infancy of EDI. The possibility of transferees and/or banks that lack the ability to communicate by EDI, or of system failures, require the availability of another method of transferring the right of control. Further, a number of legal regimes require the carrier to issue on demand a paper bill or lading: see, for example, the Hague and Hague/Visby Rules, the American Harter Act, and the American Pomerene Act.

12. Electronic Data is Writing

While it should be strongly implied that the parties have accepted EDI as writing, it is more prudent to have it clearly spelled out until it is fully established in business practice. This clause provides such a clear statement, and bars any party making use of EDI from raising the defence that electronic messages are not writing.

9. Livraison

La clé confidentielle est, comme nous l'avons vu, capitale pour le droit de livraison des marchandises, une procédure élaborée plus avant à la règle 9. Le transporteur est à l'abri d'une action pour erreur de livraison dès l'instant où il exerce un soin raisonnable dans la livraison à la personne réclamant cette livraison des marchandises au moyen de la « présentation » de la clé confidentielle.

10. Parties au contrat

Le but de cette règle est d'assurer que, par le simple acte de la communication électronique entre le transporteur et les porteurs subséquents de la clé confidentielle, des liens contractuels soient établis entre le transporteur et ces porteurs subséquents.

11. Option relative à la remise d'un document écrit

Le transporteur et le porteur sont autorisés à changer leur situation pour obtenir un connaissance matérialisé par un écrit, si le besoin s'en présente. Une telle option est particulièrement nécessaire dans les premiers pas du système EDI. La possibilité de transferts à des banques et/ou à des cessionnaires qui ne disposant pas des moyens de communiquer par EDI ou bien de déficiences du système, exige la disponibilité d'une autre méthode de transfert des droits de disposition. En outre, un certain nombre de régimes légaux exigent que le transporteur émette à la demande un connaissance matérialisé par un écrit : voir : par exemple, les Règles de la Haye et les Règles la Haye/Visby, le Harter Act et le Pomorene Act américains.

12. Les données électroniques valent des écrits

Bien qu'il doit être fortement considéré que les parties ont accepté EDI comme un écrit, il est plus prudent de le stipuler clairement jusqu'au moment où cela sera complètement établi comme une pratique commerciale. Cette clause prévoit une disposition claire à cet égard et empêche toute partie utilisant EDI de soulever cette objection que les messages électroniques ne sont pas des écrits.

CMI RULES FOR THE ELECTRONIC TRANSFER OF RIGHTS TO GOODS IN TRANSIT

1. Scope of application

These rules apply whenever the contracting parties either by a prearranged code or otherwise agree to the application of the CMI Rules for the Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit to their transaction.

2. Definitions

- (a) «Contract of Carriage» means any agreement to carry goods wholly or partly by sea.
- (b) «EDI» means Electronic Data Interchange, i.e. the interchange of trade data effected by teletransmission.
- (c) «UN/EDIFACT» means the United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport.
- (d) «Transmission» means one or more messages electronically sent together as one unit of dispatch which includes heading and terminating data.
- (e) «Acknowledgement» means a Transmission which advises that a Transmission has been received in good order, correct and complete in form.
- (f) «Confirmation» means a Transmission which advises that the content of a Transmission appears to be correct, without prejudice to any subsequent consideration or action that the content may warrant.
- (g) «Sender» means the party sending a Transmission, either directly or through a third party acting on the sender's behalf.
- (h) «Recipient» means the party to whom the Transmission is made, either directly or through a third party acting on the recipient's behalf.
- (i) «Private Key» means any technically appropriate form which the parties may agree for securing the authentication and

REGLES DU CMI RELATIVES AU TRANSFERT ELECTRONIQUE DE DROITS SUR MARCHANDISES TRANSPORTEES

1. Champ d'application

Les présentes règles sont applicables quand les parties soit, au moyen d'un code déterminé à l'avance, soit, par tout autre moyen, expriment leur accord pour que les Règles du CMI relatives au Transfert Electronique de Droits sur Marchandises Transportées s'appliquent à leur Contrat.

2. Définitions

- (a) « Contrat de Transport » désigne tout contrat relatif à un transport de marchandises qui doit être exécuté totalement ou partiellement par mer.
- (b) « (EDI) » signifie échange électronique de données c'est-à-dire l'échange de données commerciales effectué par voie électronique.
- (c) « (UN/EDIFACT) » désigne les Règles des Nations Unies relatives à l'échange électronique de données pour l'Administration, le Commerce et le Transport.
- (d) « Transmission » signifie un ou plusieurs message(s) transmis ensemble électroniquement (en un envoi incluant les données d'entrées et de fin de message).
- (e) « (Acceptation) » signifie une Transmission par laquelle il est indiqué qu'une Transmission a bien été reçue dans sa forme exacte et complète.
- (f) « Confirmation » signifie une Transmission par laquelle il est indiqué que le contenu d'une Transmission paraît exact sous réserve d'examen ultérieur ou de toute action que le contenu peut justifier.
- (g) « Expéditeur » désigne la partie envoyant une Transmission, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant pour son compte.
- (h) « (Réceptionnaire) » désigne la partie qui reçoit la Transmission, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant pour son compte.
- (i) « (Clé Confidentielle) » désigne tout moyen technique approprié convenu entre les parties pour garantir l'authenticité et

integrity of a Transmission.

- (j) «Holder» means the party in actual possession of the Right of Control and Transfer as referred to in article 7a and entitled to a Private Key.
- (k) «Electronic Monitoring System» means the device by which a computer system can be examined for the transactions that it recorded, such as a Trade Data Log or and Audit Trail.
- (l) «Electronic Storage» means any temporary, intermediate or permanent storage of electronic data including the primary and the back-up storage of such data.

3. Rules of Procedure

- (a) When not in conflict with these rules, the Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, 1987 (UNCID) shall govern the conduct between the parties.
- (b) The Electronic Data Interchange under these Rules should use the relevant UN/EDIFACT standards. However, the parties may use any other method of trade data interchange acceptable to all of the users.
- (c) Unless otherwise agreed, a Recipient is not authorised to act on a Transmission unless he has transmitted an Acknowledgement or a Confirmation.
- (d) In the event of a dispute arising between the parties as to the data actually transmitted, an Electronic Monitoring System may be used to verify the data received. Data concerning other transactions not related to the data in dispute are to be considered as trade secrets and thus not available for examination. If such data are unavoidably revealed as part of the examination of the Electronic Monitoring System, they must be treated as confidential and not released to any outside party or used for any other purpose.
- (e) Any transfer of rights to the goods in transit shall be considered to be private information, and can not be released to any outside party not connected to the transport or clearance of the goods.

(l'intégralité) d'une Transmission.

- (j) «(Porteur)» / «(Détenant)» désigne la partie effectivement détentrice du Droit de Disposition et de Transfert prévu à l'article 7a et ayant droit à une Clé Confidentielle.
- (k) «(Système de Monitoring Electronique)» signifie le moyen par lequel un (système informatique) peut être consulté pour les (communications) / (messages) qui s'y trouvent en mémoire, tel que (un Trade Data Log) ou (Audit Trail).
- (l) «(Stockage Electronique)» signifie tout stockage temporaire, intermédiaire ou permanent de données électroniques, incluant la sauvegarde () de ces données.

3. Règles de procédure

- (a) Quand elles ne sont pas contraires aux présentes Règles, les (Règles UNCID 1987) s'appliquent aux relations entre les parties.
- (b) L'Echange Electronique de Données relatif aux présentes Règles devra utiliser les (références) en usage dans le (UN/EDIFACT). Cependant, les parties peuvent utiliser toute autre méthode d'échange de données commerciales acceptable par tous les utilisateurs.
- (c) Sauf convention contraire, un (Réceptionnaire) n'est pas autorisé à effectuer une Transmission tant qu'il n'aura pas envoyé une Acceptation ou une Confirmation.

En cas de désaccord entre les parties au sujet des données effectivement envoyées, un (Système de Monitoring Electronique) peut être utilisé à l'effet de vérifier les données reçues. Les données relatives aux autres (communications) / (messages ne concernant pas les données litigieuses doivent être traitées comme étant confidentielles et n'étant pas, à ce titre, sujettes à (examen) / (contrôle). Si ces données doivent inévitablement faire partie des éléments de contrôle de l'examen (du Système de Monitoring Electronique) elles doivent alors demeurer confidentielles et n'être ni communiquées à un tiers ni utilisées pour un autre motif.

- (e) Un transfert de droits sur marchandises transportées doit être traité comme une information confidentielle et ne doit être révélé à un tiers n'étant pas concerné par le transport ou par le (dédouanement) des marchandises.

4. Form and content of the receipt message

The carrier or its agents or representatives, upon receiving the goods from the shipper, or those acting on the shipper's behalf, shall give notice of the receipt of the goods to the shipper or the party designated by the shipper by a message at the electronic address specified by the shipper. This receipt message shall contain: (i) the description of the goods, possible reservations and representations, in the same tenor as would be required if a paper bill of lading were issued; and (ii) the Private Key to be used in subsequent Transmissions. The information contained in (i) above shall have the same force and effect as if the receipt message were a paper bill of lading. The Recipient must confirm this receipt message to the carrier, upon which Confirmation the Recipient of the receipt message shall be considered the Holder.

5. Terms and conditions of the contract of carriage

- (a) The message containing the acceptance of the initial booking by the carrier shall include a reference to the terms and conditions which would have applied if the customary written document had been issued. By making such reference these terms and conditions form part of the Contract of Carriage, provided that such terms and conditions are (or have been) made readily available to the parties involved in the transaction.

If the event of any conflict or inconsistency between such terms and conditions and these Rules, these Rules shall prevail.

- (b) The date and place of issue of the Contract of Carriage shall be deemed to be the date and place of the receipt of the goods by the carrier.
- (c) Unless the parties otherwise agree, the document format for the Contract of Carriage shall conform to the UN Layout Key or compatible national standard for ocean bills of lading.

6. Applicable Law

The Contract of Carriage shall be subject to any international convention or national law which would have been compulsorily applicable if the Contract of Carriage had been in the form of a paper bill of lading.

4. Forme et contenu du message de réception

Le transporteur, ses agents ou représentants, dès réception des marchandises remises par le chargeur ou par ceux agissant pour le compte de celui-ci, accusera réception des marchandises auprès du chargeur ou de la partie par lui désigné au moyen d'un message électronique envoyé à l'adresse communiqué à cet effet par le chargeur. Cet accusé de réception contiendra: (i) la description des marchandises, les éventuelles réserves et (déclarations) comme en cas d'émission d'un connaissance; et (ii) la Clé Confidentielle devant être utilisée dans toute Transmission ultérieure. L'information contenue en (i) ci-dessus aura les mêmes force et effet (qu'un reçu établi sous forme d'un connaissance). La réception dudit accusé de réception doit être confirmée au transporteur par le Réceptionnaire qui deviendra ainsi le (Porteur)/(Détenteur).

5. Termes et conditions du contrat de transport

- (a) Le message contenant l'acceptation par le transporteur de la (réservation) initiale devra comporter une référence aux termes et conditions qui seraient applicables en cas d'émission d'un document écrit en la forme habituelle. Par l'effet de cette seule référence, lesdits termes et conditions seront considérés comme incorporés au contrat de transport à conditions toutefois qu'ils soient (ou aient été) mis à la disposition des (parties concernées par la transaction).

En cas de conflit ou d'incompatibilité entre ces termes et conditions et les présentes Règles, ces dernières prévaudront.

- (b) La date et le lieu de conclusion du contrat de transport seront réputés être celle et celui de la réception des marchandises par le transporteur.
- (c) (Sauf convention contraire, le type de document utilisé pour le contrat de transport sera conforme à la UN Layout Key ou sera compatible aux normes nationales fixées pour le connaissance.)

6. Loi applicable

Le Contrat de Transport sera soumis à l'application de la Convention Internationale ou de la Loi nationale qui aurait été impérativement applicable si le Contrat de Transport avait été émis sous la forme d'un connaissance.

7. Right of control and transfer

- (a) The party entitled to the Right of Control and Transfer of goods during transit may, as against the carrier and subject to the terms and condition of the contract :
 - (1) nominate the consignee or substitute a nominated consignee for any other party, including itself;
 - (2) split a consignment of goods while stating the consignee for each part of the goods;
 - (3) give or modify instructions as to the delivery of the goods;
 - (4) request delivery of the goods before their arrival at the destination;
 - (5) transfer the Right of Control and Transfer to another party;
 - (6) instruct the carrier on any other subject concerning the goods, provided the carrier expressly agrees.

- (b) The execution of the instructions described in the previous paragraph under (1) - (4) must be possible at the moment that they reach the party under the duty to carry them out and may not interfere with the normal business of the carrier or any party interested in other goods carried on the same voyage. Otherwise, if any additional costs occur due to the carrying out of such instructions, the party giving such instructions shall compensate the carrier for such additional costs. If the vessel or cargo has been directed to a port other than originally contracted for, the party requesting such diversion shall pay the carrier a reasonable remuneration for such diversion, provided that the carrier has first provided notice of its intent to seek such remuneration and the party requesting the diversion has confirmed its instructions notwithstanding such notice.

- (c) Any such transfer of the Right of Control and Transfer shall be effected: (i) by notification of the current Holder to the carrier of its intention to transfer its Right of Control and Transfer to a new Holder, and (ii) Confirmation by the carrier of such notification message, whereupon (iii) the carrier shall transmit the information as referred to in article 4 and 5 to the new Holder, whereafter (iv) the new Holder shall advise the carrier of its acceptance of the Right of Control and Transfer, whereupon (v) the carrier shall cancel the current Private Key and issue a new Private Key to the new Holder.

7. Droit de disposition et de transfert

- (a) La partie titulaire du Droit de Disposition et de Transfert des marchandises en cours de transport peut, à l'égard du transporteur et en fonction des termes et conditions du contrat :
- (1) désigner le destinataire ou lui substituer toute autre partie, y compris elle-même;
 - (2) répartir les marchandises au profit de plusieurs destinataires;
 - (3) donner ou modifier des instructions en ce qui concerne la livraison des marchandises;
 - (4) demander la livraison des marchandises avant leur arrivée à destination;
 - (5) céder le Droit de Disposition et de Transfert à un tiers;
 - (6) (donner toutes instructions au transporteur sur tout sujet relatif aux marchandises à condition d'obtenir l'accord exprès dudit transporteur).
- (b) L'exécution des instructions décrites aux paragraphes 1 à 4 ci-dessus, doit être réalisable au moment où elles parviennent à la partie chargée de les exécuter et ne doit pas contrarier l'activité normale du transporteur ou de toute partie ayant droit à des marchandises transportées faisant l'objet du même voyage. (Dans le cas contraire), si des frais supplémentaires sont exposés en raison de l'exécution desdites instructions, la partie les ayant données les remboursera au transporteur. Si le navire ou la cargaison a été dirigé(e) vers un port autre que celui initialement désigné dans le contrat, la partie ayant réclamé ce détournement payera au transporteur une rémunération raisonnable pour ledit détournement, à condition que ce transporteur l'ait préalablement informée de son intention de réclamer une telle rémunération et qu'elle ait, malgré cela, confirmé ses instructions.
- (c) Toute cession du Droit de Disposition et de Transfert sera effectuée : (i) par une notification du (Porteur)/(Détenteur) au transporteur de son intention de céder son Droit de Disposition et de Transfert à un nouveau (Porteur)/(Détenteur) et par (ii) confirmation par le transporteur du message de notification; après quoi (iii) le transporteur transmettra au nouveau (Porteur)/(Détenteur) les informations visées aux articles 4 et 5 des présentes Règles puis (iv) le nouveau (Porteur)/(Détenteur) fera part au transporteur de son acceptation du Droit de Disposition et de Transfert, sur quoi (v) le transporteur annulera la Clé Confidentielle ayant cours et attribuera au nouveau (Porteur)/(Détenteur) une nouvelle Clé Confidentielle.

- (d) If the new Holder advises the carrier not to accept the transfer of the Right of Control and Transfer or fails to advise the carrier of such acceptance within a reasonable time, the transfer of the Right of Control and Transfer shall be deemed not to have taken place.

The carrier shall notify the current Holder accordingly and the current Private Key shall retain its validity.

- (e) The transfer of the Right of Control and Transfer in the manner described above shall have the same effect as the transfer of a paper bill of lading.

8. The Private Key

The Private Key is to be a combination of numbers and/or letters unique to each successive Holder of a Contract of Carriage. It is not transferable by the Holder. The carrier and the Holder shall each maintain the security of the Private Key. The carrier shall only be obligated to make Acknowledgement or Confirmation of an electronic message to the last Holder to whom it issued a Private Key, when the Transmission is made by the last Holder and secured by the use of the Private Key issued by the carrier to that Holder. The Private Key must be separate and distinct from any means used to identify the Contract of Carriage, and any security password or identification used to access the computer network.

9. Delivery

- (a) The carrier shall, before the goods arrive at the place of destination, notify the Holder of the place and date of intended delivery of the goods. Upon such notification the Holder has a duty to nominate a consignee and to give adequate delivery instructions to the carrier with verification by the Private Key. In the absence of such nomination, the Holder will be deemed to be the consignee.
- (b) The carrier shall deliver the goods to the consignee or the consignee's representative upon production of proper identification in accordance with the delivery instructions specified above in paragraph (a).
- (c) The carrier shall incur no liability for wrongful delivery if it proves that it exercised reasonable diligence to deliver in

- (d) Si le nouveau (Porteur)/(Détenteur) soit, informe le transporteur qu'il n'accepte pas la cession du Droit de Disposition et de Transfert, soit, s'abstient de faire part de son acceptation dans un délai raisonnable, ladite cession sera sensée n'avoir pas eu lieu.

Le transporteur en informera le cédant et la Clé Confidentielle en cours conservera sa validité.

- (e) La cession du Droit de Disposition et de Transfert telle que décrite ci-dessus aura les mêmes effets qu'une transmission de connaissance.

8. La Clé Confidentielle

La Clé Confidentielle doit être une combinaison de chiffres et/ou de lettres propres à chaque (Porteur)/(Détenteur) successif du Contrat de Transport. Elle ne peut être (transmise) par le (Porteur)/(Détenteur). Le transporteur et le (Porteur)/(Détenteur) devront chacun assurer la (confidentialité) de la Clé Confidentielle. (Lorsque la Transmission est effectuée par le dernier (Porteur)/(Détenteur) et (sauvegardée) par l'utilisation de la Clé Confidentielle émise au profit de ce (Porteur)/(Détenteur) par le transporteur, ce dernier aura seulement l'obligation (d'envoyer un message électronique d'Acceptation ou de Confirmation audit (Porteur)/(Détenteur)). La Clé Confidentielle doit être indépendante et distincte de tout moyen utilisé par ailleurs pour identifier le Contrat de Transport et de tout mot de passe ou code utilisé pour accéder au réseau informatique.

9. Livraison

- (a) Le transporteur devra, avant l'arrivée des marchandises à destination, notifier au (Porteur)/(Détenteur) le lieu et la date de la livraison envisagée. Dès réception de cette notification le (Porteur)/(Détenteur) devra désigner un destinataire et donner au transporteur toutes instructions appropriées pour la livraison (avec vérification de la Clé Confidentielle). En l'absence d'une telle désignation, le (Porteur)/(Détenteur) sera réputé être le destinataire.
- (b) Le transporteur devra livrer les marchandises au destinataire ou à son représentant qui devra justifier de son identité en fonction des instructions relatives à la livraison prévues ci-dessus au paragraphe (a).
- (c) Le transporteur ne sera pas responsable en cas d'erreur de livraison s'il prouve qu'il a exercé toutes diligences raisonna-

accordance with the delivery instructions and to ascertain that the party claiming to be the consignee or its representative was in fact such party.

10. Parties to the contract

The parties sending and receiving data are to be regarded as parties to the Contract of Carriage effected by the Electronic Data Interchange.

11. Option to receive a paper document

- (a) The Holder has the option at any time prior to delivery of the goods to demand from the carrier a paper document evidencing the Contract of Carriage. Such document shall be made available at a location to be determined by the Holder, provided that no carrier shall be obliged to make such paper document available at a place where it has no facilities and in such instance the carrier shall only be obliged to make the paper document available at the facility nearest to the location determined by the Holder. The carrier shall not be responsible for delays in delivering the goods resulting from the Holder exercising the above option.
- (b) The carrier has the option at any time prior to delivery of the goods to issue to the Holder a paper document evidencing the Contract of Carriage, unless the exercise of such option could result in undue delay or disrupts the delivery of the goods.
- (c) Such substitute paper document shall state the same description of the goods, including possible reservations and representations, and the date and place of issue as contained in the electronic Contract of Carriage which it replaces.
- (d) The issue of a paper document evidencing the Contract of Carriage shall cancel the Private Key and terminate the procedures for Electronic Data Interchange under these Rules. However, the parties may, at any time, agree to print out copies of the Contract of Carriage for special purposes (*i.e.* customs, etc.) without interrupting these procedures. Termination of these procedures by the Holder or the carrier will not

bles en vue de procéder à la livraison en exécution des instructions reçues à cet effet et en vue de s'assurer que le réclamateur qui se prétend le destinataire ou le mandataire de celui-ci a bien cette qualité.

10. Parties au contrat

Les parties envoyant et recevant des données doivent être considérées comme des parties au Contrat de Transport conclu au moyen de l'Echange Electronique de Données.

11. Option relative à la (remise) d'un (document écrit)

- (a) Le (Porteur)/(Détenteur) peut choisir, à tout moment avant la livraison des marchandises, de demander au transporteur (de lui remettre un document écrit) prouvant l'existence du Contrat de Transport. Un tel document sera mis à la disposition du (Porteur)/(Détenteur) en un lieu fixé par lui à condition qu'aucun transporteur ne soit obligé de remettre ce document en un lieu où il ne dispose d'aucune (« facilité ») sachant qu'en pareil cas le transporteur aura seulement l'obligation de tenir le document à la disposition du (Porteur)/(Détenteur) au lieu le plus proche de celui fixé par ce dernier. Le transporteur ne sera pas responsable des livraisons tardives résultant de l'exercice par le (Porteur)/(Détenteur) de l'option prévue au présent article.
- (b) Le transporteur peut choisir à tout moment avant la livraison des marchandises de remettre au (Porteur)/(Détenteur) un document écrit prouvant l'existence du Contrat de Transport sauf si l'exercice de cette option retarde ou perturbe (à l'excès) la livraison des marchandises.
- (c) Le (document écrit) de substitution comportera en termes identiques à ceux utilisés (dans le Contrat électronique de Transport) qu'il remplace une description des marchandises incluant les éventuelles réserves et (déclarations) ainsi que la date et le lieu de son émission.
- (d) L'émission d'un (document écrit) prouvant l'existence du Contrat de Transport emportera l'annulation de la Clé Confidentielle et mettra fin aux procédures d'Echanges de Données Electroniques utilisées en application des présentes Règles. Cependant, les parties peuvent, à tout moment, convenir (d'émettre) des copies du Contrat de Transport pour des usages particuliers (pour la douane, par exemple) sans

relieve any of the parties in privity to the Contract of Carriage of their rights, obligations or liabilities while performing under the present Rules nor of their rights, obligations or liabilities under the paper document evidencing the Contract of Carriage.

12. Electronic Data is Writing

The carrier and the shipper and all subsequent parties utilizing these procedures agree that any national or local law, custom or practice requiring the Contract of Carriage to be in writing and signed, is satisfied by the transmitted and confirmed electronic data residing on computer data storage media displayable in human language on a video screen or as printed out by a computer. Any party attempting to avoid this contract with the defense that this contract is not in writing in the traditional sense or is not otherwise tangible, after first using these procedures, but not having exercised the option for a paper document, shall be estopped from utilizing such a defense.

pour autant mettre un terme à ces procédures. Le fait, par le (Porteur)/(Détenteur) ou par le transporteur de mettre un terme à ces procédures ne libère pas les (parties liées par le Contrat de Transport) de leurs droits, obligations, ou responsabilité (qui demeurent identiques quelle que soit la forme du contrat).

12. Les Données Electroniques (valent) des Ecrits

Le transporteur et le chargeur, ainsi que toute partie ayant recours à ces procédures d'Echange Electronique de Données conviennent que le fait de transmettre et de confirmer des Données Electroniques (stockées dans un ordinateur) et susceptibles d'être lisibles en clair sur un écran informatique ou d'être imprimées à partir de l'ordinateur, satisfait aux dispositions de toute Loi nationale ou locale ou de toute coutume ou pratique imposant que le Contrat de Transport soit rédigée par écrit et signé. Toute partie prétendant ignorer ce contrat au motif qu'il n'est pas un document écrit ou qu'il n'est pas autrement (matérialisé), et ce alors qu'elle aura préalablement utilisé ces procédures (d'Echange Electronique de Données) sans avoir exercé l'option relative à l'émission d'un document écrit, sera privée de facto du droit d'opposer une telle prétention.

THE 1989 SALVAGE CONVENTION AND THE YORK-ANTWERP RULES

AMENDMENT TO RULE VI OF THE YORK-ANTWERP RULES

Report of the Chairman of the International Sub-Committee

YAR - 13

1. Introduction

In April 1989 the Diplomatic Conference convened in London adopted the International convention on Salvage 1989. The Convention will come into force one year following its adoption by 15 States. It will supersede the International convention for the unification of certain Rules of law relating to Assistance and Salvage at Sea 1910.

2. Work of the International Sub-Committee

The 1989 Salvage convention contains a number of new elements but specifically introduces the concept of «special compensation» which is available in circumstances where a salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which, by itself, or its cargo, threatened damage to the environment (Article 13 and Article 14).

There are two Attachments to the convention. Attachment 2 requests the Secretary-General of the International Maritime Organisation (I.M.O.) to take appropriate steps to ensure speedy amendment of the York-Antwerp Rules, 1974, to ensure that special compensation paid under Article 14 is not subject to General Average. It will be noted that the resolution called for «appropriate steps to ensure speedy amendment of the York-Antwerp Rules 1974».

In furtherance of the request directed to the Secretary-General of I.M.O. he in turn requested the President of C.M.I. to take the necessary steps to consider the action required to amend the York-Antwerp Rules, 1974. The President of C.M.I. invited me to establish a Working Group to prepare an introductory Report.

Since the XXXIVth International Conference of the C.M.I. was scheduled to take place in June 1990 time was short.

In September 1989 the Working Group's Introductory Report and Questionnaire was prepared and was circulated to national asso-

LA CONVENTION SUR L'ASSISTANCE 1989 ET LES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

MODIFICATION DE LA REGLE VI DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974

Rapport du Président de la Commission Internationale

YAR - 13 (tra)

1. Introduction

En avril 1989 la Conférence diplomatique réunie à Londres a adopté la convention internationale sur l'assistance 1989. Cette convention entrera en vigueur un an après son adoption par 15 Etats. Elle prévaudra sur la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes de 1910.

2. Travaux de la commission internationale

La convention de 1989 contient un certain nombre d'innovations; elle introduit la notion d'indemnité spéciale qui est reconnue dans les cas où un assistant a accompli des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement (article 13 et article 14).

A la convention sont joints deux documents. Le « document joint 2 » prie le Secrétaire-Général de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) de prendre les mesures appropriées pour faire modifier rapidement les règles d'York et d'Anvers 1974, afin de veiller à ce que l'indemnité spéciale redevable en vertu de l'article 14 ne soit pas assujettie à l'avarie commune. Il convient de noter que la résolution a prévu des « mesures appropriées pour faire modifier rapidement les Règles d'York-Anvers 1974 ».

Pour donner suite à la demande qui lui était faite le Secrétaire Général de O.M.I. a, à son tour, prié le Président du C.M.I. de prendre les mesures appropriées en vue d'examiner l'action requise pour modifier les Règles d'York-Anvers 1974. Le Président du C.M.I. m'a demandé de créer un groupe de travail chargé de préparer un rapport introductif.

Etant donné qu'il était prévu que la XXXIV^{ème} Conférence Internationale du C.M.I. aurait lieu en juin 1990, le temps disponible était réduit.

En Septembre 1989 le groupe de travail avait terminé la rédaction d'un rapport introductif et d'un questionnaire. Ceux-ci furent distri-

ciations in October 1989 with replies sought by 20 December 1989 to enable them to be considered by the International Sub-Committee which was to meet in Paris on 19 January 1990. The Working Group comprised: myself, Mr. Jaap Gerritzen (President of A.I.D.E.), Mr. N.G. Hudson and Mr. Richard Shaw. Mr. Geoffrey Brice, Q.C. was Special Adviser to the Working Group.

The Questionnaire contained four questions :

- (i) Do you agree that the true nature of Article 14 Compensation is such that responsibility for its payment should remain on the shipowner having regard to the circumstances in which the entitlement to Article 14 Compensation arises ?
- (ii) Do you consider that in order to ensure that Article 14 compensation is excluded from General Average it will be necessary and/or desirable to insert an appropriate provision into the wording of Rule VI of the York-Antwerp Rules, 1974 ?
- (iii) If an amendment to Rule VI of the York-Antwerp Rules, 1974 is necessary to achieve the exclusion of Article 14 Compensation from General Average what should be the nature of that amendment ?
- (iv) Do you wish to make any other observations relating to the possible amendment of Rule VI of the York-Antwerp Rules, 1974 ?

Following circulation of the Report I was able to attend the meeting in York of Association Internationale de Dispatcheurs Européens (A.I.D.E.) and this was most valuable to me.

Replies to the Questionnaire including those delivered at the Sub-Committee Meeting on 19 January were received from : A.I.D.E., Belgium, Canada, Denmark, France, Greece, Holland, Japan, United Kingdom, Venezuela and Federal Republic of Germany.

A meeting of the International Sub-Committee was held in Paris on 19 January 1990. It was attended by :

David Taylor, Chairman, Bent Nielsen, Denmark, Rolf Herber, FRG, John Cantello, Canada, Sheila Tyrell, Ireland, Richard Shaw, U.K., Geoffrey Brice, Q.C. U.K., Seiichi Ochiai, Japan, Pierre Latron, France (I.U.M.I.), Jaap Gerritzen, The Netherlands, Douglas R. Adams, U.S.A., N. Geoffrey Hudson, U.K., Mrs I.I. Barinova, USSR, Mrs Kenazskaya Eugenia, USSR, Alexander von Ziegler, Switzerland, Michel de Labarre, France, Roger Parenthou, France, Fola Sasegbon, Nigeria, Anthe Phillippides, Australia, Giorgio Cavallo, Italy, Emilio Piombino, Italy and Dimitris Kopanitsas, Greece.

bués aux associations nationales en octobre 1989 avec prière d'y répondre avant le 20 décembre 1989, de manière à ce que les réponses puissent être examinées par la commission internationale dont il était prévu qu'elle se réunirait à Paris le 19 janvier 1990. Le groupe de travail se composait de moi-même, M. Jaap Gerritzen (Président de l'A.I.D.E.), M. N.G. Hudson et M. Richard Shaw. M. Geoffrey Brice, Q.C. était le conseiller particulier du groupe de travail.

Le questionnaire comprenait 4 questions :

- (i) Etes-vous d'accord que la véritable nature de l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 est telle que la responsabilité pour son paiement doit demeurer à charge de l'armateur compte tenu des circonstances dans lesquelles le droit à l'indemnité de l'article 14 prend naissance.
- (ii) Considérez-vous que pour qu'il soit certain que l'indemnité de l'article 14 soit exclue de l'avarie commune il soit nécessaire et/ou souhaitable d'introduire une clause appropriée dans le texte de l'article VI des Règles d'York et d'Anvers 1974 ?
- (iii) Si une modification de l'article VI des Règles d'York 1974 est nécessaire pour réaliser l'exclusion de l'avarie commune de la compensation prévue à l'article 14, quelle doit être la nature de cette modification ?
- (iv) Désirez-vous émettre d'autres observations à propos de la modification éventuelle de la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers 1974 ?

Après la mise en circulation du rapport j'ai eu l'occasion d'assister à l'Assemblée Générale à York de l'Association internationale des Dispatcheurs Européens (A.I.D.E.) et cela m'a été fort utile.

Des réponses au questionnaire, y compris celles remises au cours de la réunion de la commission internationale le 19 janvier 1990, ont été reçues de la part de : A.I.D.E., Belgique, Canada, Danemark, France, Grèce, Pays-Bas, Japon, Royaume-Uni, Venezuela et République Fédérale d'Allemagne.

Une réunion de la commission internationale a eu lieu à Paris le 19 janvier 1990. Y participaient :

David W. Taylor, Président, Bent Nielsen, Danemark, Rolf Herber, République Fédérale d'Allemagne, John Cantello, Canada, Sheila Tyrell, Irlande, Richard Shaw, Royaume-Uni, Geoffrey Brice Q.C., Royaume Uni, Seiichi Ochiai, Japon, Pierre Latron, France (I.U.M.I.), Jaap Gerritzen, Pays-Bas, Douglas R. Adams, Etats-Unis, Geoffrey N. Hudson, Royaume-Uni, Mme I.I. Barinova, URSS, Mme Kenazskaya Eugenia, URSS, Alexander von Ziegler, Suisse, Michel Duboys de Labarre, France, Roger Parenthou, France, Fola Sasegbon, Nigeria, Anthe Phillippides, Australie, Giorgio Cavallo, Italie, Emilio Piombino, Italie et Dimitris Kopanitsas, Grèce.

Mr. Pierre Latron and Mr. Bent Nielsen were appointed Rapporteurs.

At the meeting there was some discussion of the underlying principle, namely that special compensation payable under Article 14 should be borne exclusively by the shipowner. While the great majority of delegates accepted this principle it was apparent that the Greek Maritime Law Association had strong reservations.

From the discussions it emerged that delegates were agreed :

- (a) That for the sake of clarity and the avoidance of doubt Rule VI of York-Antwerp Rules, 1974 should be amended to make it clear that Article 14 Compensation should not be included in General Average.
- (b) It was appropriate also to amend Rule VI to make it clear that salvage rewards payable under Article 13 were to be allowable in General Average.

Accordingly a Drafting Group was appointed from among the members of the Sub-Committee. The members of the Drafting Group were Mr. Jaap Gerritzen, Mr. Pierre Latron, Mr. Bent Nielsen, Mr. Richard Shaw with Mr. Geoffrey Brice Q.C. assisting.

The Drafting Group under the chairmanship of Mr. Gerritzen prepared the following draft :

« Rule VI Salvage »

- (a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage whether under contract or otherwise, including the payment of salvage remuneration, in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment (such as is referred to in Art. 13 para 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989) have been taken into account, shall be allowed in general average, provided that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.
- (b) Expenditure incurred in the circumstances contemplated by Art. 14 of the said convention shall not be allowed in general average.»

M. Pierre Latron et M. Bent Nielsen ont été désignés comme rapporteurs.

Au cours de la réunion il y a eu quelque discussion à propos du principe fondamental, à savoir que l'indemnité spéciale redevable sous l'empire de l'article 14 devait venir exclusivement à charge du propriétaire du navire. Alors que la grande majorité des délégués acceptait ce principe il apparut que l'Association de Droit Maritime de Grèce émettait de fortes réserves.

Il est résulté des échanges de vues que les délégués étaient d'accord :

- (a) que par souci de clarté et pour éviter tout doute la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers 1974 devait être modifiée, afin qu'il soit clair que l'indemnité de l'article 14 ne devait pas être admise en avarie commune.
- (b) qu'il convenait de modifier la Règle VI également afin qu'il soit clair que la rémunération redevable sous l'empire de l'article 13 devait être admise en avarie commune.

En conséquence, un comité de rédaction a été créé dont les membres furent choisis parmi ceux de la commission internationale. Ces membres étaient M. Jaap Gerritzen, M. Pierre Latron, M. Nielsen, M. Shaw, M. Geoffrey Brice Q.C. comme conseiller.

Le comité de rédaction, sous la présidence de M. Gerritzen, a rédigé le projet suivant :

« Règle VI Assistance »

- (a) Les dépenses qui ont été encourues par les parties engagées dans l'aventure et qui ont le caractère d'assistance, qu'elles soient de nature contractuelle ou non, y compris le paiement de la rémunération d'assistance dans la fixation du montant de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement (tels qu'ils sont énoncés à l'article 13.1.(b) de la convention internationale de 1989 sur l'assistance) ont été pris en compte, seront admises en avarie commune, dans la mesure où les opérations d'assistance auront eu pour but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.
- (b) les dépenses encourues dans les circonstances visées à l'article 14 de ladite convention ne seront pas admises en avarie commune. »

A consensus having been reached upon the principal topics to which the work of the Sub-Committee was directed there was, before the meeting closed, discussion as to whether there were any other elements of York-Antwerp Rules 1974 which should be considered for amendment. It was evident from the discussion, in the limited time available, that several delegates were of the opinion that further amendments of York-Antwerp Rules were desirable to deal with such questions as problems arising from differential salvage awards.

I have throughout been sustained by the commitment, learning skill and good humour of my colleagues.

David W. TAYLOR

Un consensus ayant été atteint sur les principaux sujets faisant l'objet des travaux de la commission internationale, il y a encore eu, avant que la réunion ne se termine, un échange de vues concernant le point de savoir s'il y avait d'autres éléments des Règles d'York et d'Anvers 1974 qui devraient être pris en considération en vue d'une modification. Il est résulté à l'évidence de cet échange de vues, malgré le peu de temps disponible, que plusieurs délégués étaient d'avis que d'autres modifications des Règles d'York et d'Anvers 1974 étaient souhaitables afin de régler des questions telles que les problèmes résultant de rémunérations d'assistance distinctes.

Tout au cours de nos activités j'ai trouvé du soutien auprès de mes collègues grâce à leur engagement, leur savoir et leur bonne humeur.

David W. TAYLOR

YORK/ANTWERP RULES 1974

RULE VI — SALVAGE REMUNERATION

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989

Article 13

Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below :

- (a) the salved value of the vessel and other property;
- (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
- (c) the measure of success obtained by the salvor;
- (d) the nature and degree of the danger;
- (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
- (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
- (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
- (h) the promptness of the services rendered;
- (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
- (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salved values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1974

REGLE VI — REMUNERATION D'ASSISTANCE

Les dépenses encourues à cause d'une assistance par les parties engagées dans l'aventure, soit en vertu d'un contrat soit autrement, seront admises en avarie commune dans la mesure où les opérations d'assistance auront eu pour but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1989 SUR L'ASSISTANCE

Article 13

Critères d'évaluation de la rémunération

1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous :

- (a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;
- (b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- (c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;
- (d) la nature et l'importance du danger;
- (e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;
- (f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;
- (g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;
- (h) la promptitude des services rendus;
- (i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;
- (j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale,

one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3. The rewards, exclusive of any interests and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

Article 14

Special compensation

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30 % of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100 % of the expenses incurred by the salvor.

3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j).

4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

le, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Article 14

Indemnité spéciale

1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas (h), (i) et (j) du paragraphe 1 de l'article 13.

4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

UNIFORMITY OF THE LAW ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION IN THE 1990's

Outline of the Conference of Professor Dr. Norbert TROTZ

I. The «International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969» and the «International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971» — Part of an Overall Compensation System.

- (i) Short Review of the subject and aim of both legal instruments, of the legal technique used by both Conventions, and the policy reasons for both existence and creation of two sources of compensation.
- (ii) Available amounts for compensation under the two Conventions and the allocation of risk between ship and cargo.
- (iii) The efficiency of the compensation system has been proved throughout the last decade (e.g. IOPC-Fund has settled about 40 cases).
- (iv) The private agreements TOVALOP and CRISTAL have played an important role as temporary or supplementary source of compensation.

II. The New Protocols of 1984

1. The Main Concerns of the Revision :

- (i) The purpose of the revision was to increase the amounts available for compensation of pollution damage and to reconsider the risk allocation between ship and cargo.
- (ii) The results of the revision in respect of :
 - the amounts available for compensation and;
 - the allocation of risk between ship and cargo (See : Annex).
- (iii) As a consequence of the 1984 Protocols the private agreements TOVALOP and CRISTAL have been revised.

2. The Definition of «Pollution Damage» under the 1984 Protocols

- (i) Considerable problems have been caused by the wording of the definition under the 1969 Convention. In the light of the significance of the definition for the application of both Conventions its wording was revised under the 1984 Protocols.
- (ii) The revised definition in the 1984 Protocols offers some improvements particularly in respect of:
 - loss of use [«loss of profit»];
 - damage to the environment as such [«impairment of the environment»].
{relevant cases: **The Amoco Cadiz** and **The SS Zoe Colocotroni**}.However, it must be borne in mind, that even the new definition in the 1984 Protocols left some questions open for interpretations on the basis of national law.

3. The definitions of «Incident» and «Preventive Measures» under the 1984 Protocols

- (i) Under the 1969 Convention preventive measures are only covered in so far as they are taken **after** the incident has already occurred; that means, that pollution damage has already been caused.
- (ii) The new definition of «incident» under the 1984 Protocols allows for preventive measures even where an incident «only» creates «a grave and imminent threat of causing such damage».
- (iii) There are no doubts that there is always a link between costs of salvage efforts and expenses for preventive measures.
This relationship becomes even more important in the light of the new definitions under the 1984 Protocols and the new Salvage Convention 1989. In particular the question must be answered whether the costs for salvage operations may be compensated under the CLC as costs of preventive measures or not.
 - (— primary purpose rule;
 - the decision in **The Patmos**; and
 - salvage award and special compensation.)

4. Geographical Scope of Application

The 1984 Protocols extend the geographical scope of application to the Exclusive Economic Zone. This extension has considerable effects for compensation of oil pollution damage particularly in the light of the new definitions of « damage », and « incident » (preventive measures) in the 1984 Protocols.

5. The new definitions of « Ship » and « Oil »

6. Channelling

- (i) The provisions on « channeling » of liability for oil pollution damage are much broader and stricter under the 1984 Protocols.
- (ii) The decision in **The Amoco Cadiz** in the light of « channeling ».
- (iii) The new provisions on « channeling » of liability for oil pollution damage has effects on the interpretation of the provision of Article 3(b) of the « Convention on Liability for Maritime Claims, 1976 » (exclusion of oil pollution damage from the scope of application of the 1976 Convention).

III. Conclusions

ANNEX

Available Amounts for Compensation of Pollution Damage within the existing Legal Framework

SHIP	CARGO	SHIP	CARGO
CLC '69 and Protocol '76	Fund Convention '71 and Protocol '76	Protocol '84 (CLC)	Protocol '84 (Fund)
133 SDR/ each ton max : 14 Mio SDR	up to a total amount of 60 Mio SDR (including the amount of compensation paid by the shipowner in accordance with CLC '69).	— ships up to a size of 5.000 grt: 3 Mio SDR — ships of a size larger than 5.000 grt: for the 5.000 grt: the above mentioned 3 Mio SDR and 420 SDR for each additional ton max : 59.7 Mio SDR	up to 135 Mio SDR (at a later stage) up to an amount of 200 Mio SDR)

Taking into account the relief granted to a shipowner under the 1971 Fund Convention the maximum liability of a Shipowner under the 69/71 legal framework is reached by a ship of some 83.000 tons.

Under the '84 legal framework the maximum liability of a Shipowner is reached by a V.L.C.C. of 140.000 gross tons.

1. Article (3) of the '84 Protocol to amend the Fund Convention reads as follows: «The maximum amount of compensation... shall be 200 million units of account with respect to any incident occurring during any period when there are three Parties to this Convention in respect of which the combined relevant quantity of contributing oil received by persons in the territories of such Parties, during the preceding calendar year, equalled or exceeded 600 million tons.»

INDEX

	Pages
General Information	2
Programme of the Conference	6
Working papers concerning the subjects on the Agenda of the Conference :	
A. CMI Uniform Rules for Sea Waybills	
— Report of the Chairman of the International Subcommittee SWB-86	10
— Appendix A: CMI document SWB-42	34
— Appendix B: Agenda for the meeting of the International Subcommittee on 9th October, 1987	37
— Appendix C: CMI document SWB-77	40
— Appendix D: CMI Uniform Rules for Sea Waybills SWB-79	48
B. Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea in the Nineteen nineties	
— Report of the Chairman of the International Subcommittee - UNIF-16	54
— Problems of the Hague-Visby Rules and possible solutions - UNIF-17	62
— International Convention for the Unification of certain Rules of Law of 25 August 1924 relating to Bills of Lading, as amended by the Protocols of 23rd February 1968 and 21 December 1979 - UNIF-18	130
C. Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit	
— Report of the Chairman of the International Subcommittee - ELECTRO-12	150
— CMI Rules for the Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit - ELECTRO-13	166
D. Revision of the York/Antwerp Rules 1974	180
—————	
Lecture on «Uniformity of the Law on Civil Liability for Oil Pollution in the 1990's» by Professor Dr. Norbert TROTZ	192
—————	

TABLE DES MATIERES

	Pages
Informations générales	3
Programme de la Conférence	7
Documents de travail concernant les sujets mis à l'ordre du jour de la Conférence :	
A. Règles Uniformes du CMI relatives aux Lettres de Transport Maritime	
— Rapport du Président de la Commission Internationale SWB-86 (tra)	11
— Annexe A: document CMI SWB-42	34
— Annexe B: Agenda for the meeting of the International Subcommittee on 9th October, 1987	37
— Annexe C: document CMI SWB-77	40
— Annexe D: Règles Uniformes du CMI relatives aux Lettres de Transport Maritime SWB-79 (tra)	49
B. Uniformisation de la Loi sur le Transport des Marchandises par Mer dans les années 1990	
— Rapport du Président de la Commission Internationale - UNIF-16 (tra)	55
— Problèmes relatifs aux Règles de La Haye/Visby et solutions possibles - UNIF-17 (tra)	63
— Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en matière de Connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 UNIF-18 (tra)	131
C. Transfert Electronique de Droits sur Marchandises Transportées	
— Rapport du Président de la Commission Internationale - ELECTRO-12 (tra)	151
— Règles du CMI relatives au Transfert Electronique de Droits sur Marchandises Transportées ELECTRO-13 (tra)	167
D. Révision des Règles de York et d'Anvers 1974	181
<hr/>	
Conférence sur l'«Uniformisation de la Législation sur la Responsabilité Civile en matière de Pollution par les Hydrocarbures dans les années 1990» par le Professeur Dr. Norbert TROTZ	192

SUBSCRIPTIONS TO C.M.I. PUBLICATIONS

The applications for subscriptions are being dealt with by the publishers Almqvist & Wiksell International, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O. Box 638, S-101 28 Stockholm, Sweden, Telephone: Stockholm 23.79.90, Telex: 12430 Almqwik S.

ABONNEMENTS AUX PUBLICATIONS DU C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par la maison d'édition Almqvist & Wiksell International, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O. Box 638, S-101 28 Stockholm, Suède, Téléphone: Stockholm 23.79.90, Telex: 12430 Almqwik S.

Verantwoordelijke uitgever :
CMI Secretariaat - Firma Henry Voet-Genicot
Mechelsesteenweg 203 (B.6) - B 2018 Antwerpen