

**COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL**

*Rapport*  
*de la Commission Internationale*  
*des*  
*Clauses de Connaissance*

**Report**  
**of the**  
**International Sub-Committee**  
**on**  
**Bill of Lading Clauses**

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

# TABLE DES MATIERES

	Page
I. INTRODUCTION	4
II. LISTE DES MEMBRES	6
III. PROCEDURE	8
Travaux Préliminaires	
Responsabilité des Membres	
Manière de présenter les Conclusions	
IV. RECOMMANDATIONS POSITIVES	
1. Responsabilité du transporteur pour chargement, arrimage ou déchargement négligent effectué par le chargeur ou le destinataire (Art. III (2) )	10
2. Avis de Réclamation (Art. III (6) premier paragraphe)	14
3. Prescription en matière de réclamation relatives à des délivrances à des personnes erronées (Art. III (6) troisième para)	16
4. Clause Or, Taux de Conversion, Unité de Limite (Art. IV (5) et IX)	20
5. La Responsabilité quasi-défectuelle, le problème du « Himalya »	28
6. Dommage Nucléaire	34
7. Both to Blame	34
V. AUTRES SUJETS EXAMINES	
8. Innavigabilité et cargaison en pontée (Art. I (c) et Art. III (1) )	36
9. Responsabilité avant le chargement et après le déchargement (Art. I (e) et Art. VII)	38
10. Responsabilité lors du transbordement des marchandises	40
11. Diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité (Art. III (1) et IV (1) )	40
12. Connaissements reçus pour embarquement (Art. III (3) et (7) )	44
13. Valeur probante des déclarations dans les connaissements (Art. III (4) et (5) )	45
14. Prescription des actions récursoires (Art. III (6) )	48
15. Prescription relative à des dommages indirects pour retard (Art. III (6) )	52
16. Prescription (Art. III (6) )	52
17. Invoice value clause (Art. III (8) )	54
18. Prorata Clause (Art. III (8) )	56
19. Incendie (Art. IV (2) b )	56
20. La Réserve faite au Protocole de signature sous le N° 1 (Art. IV (2) c) à p )	58
21. Limitation en matière de dommage indirect pour retard (Art. IV (5) )	62
22. Cargaison spéciale (Art. VI)	62
23. Paramount Clause	64
24. Jurisdiction	64
VI. ACTION FUTURE	66
VII. ACCUSES DE RECEPTION	72

# TABLE OF CONTENTS

	Page
I. INTRODUCTION	5
II. MEMBERSHIP	7
III. PROCEDURE	9
Preliminary work	
Personal responsibility	
Method of presenting conclusions	
IV. POSITIVE RECOMMENDATIONS	
1. Carrier's liability for negligent loading, stowage or discharge of the goods by the shipper or consignee (Art. III (2) )	11
2. Notice of Claim (Art. III (6) first para)	15
3. Time limit in respect of claims for wrong delivery (Art. III (6) third para)	17
4. Gold Clause, Rate of Exchange, Unit Limitation (Art. IV (5) and IX)	21
5. Liability in tort, the « Himalaya » problem	29
6. Nuclear damage	35
7. Both to Blame	35
V. OTHER SUBJECTS EXAMINED	
8. Unseaworthiness and deck cargo (Art. I (c) and Art. III (1) )	20
9. Liability before loading and after discharge (Art. I (e) and Art. VII)	39
10. Liability when goods are transhipped	41
11. Due diligence to make ship seaworthy (Art. III (1) and IV (1) )	41
12. Received for shipment bills of lading (Art. III (3) and (7) )	45
13. Statements in bills of lading (Art. III (4) and (5) )	45
14. Time limit for recourse action (Art. III (6) )	49
15. Time limit in respect of claims for indirect damage through delay (Art. III (6) )	53
16. Prescription (Art. III (6) )	53
17. Invoice value clause (Art. III (8) )	55
18. The pro rata clause (Art. III (8) )	57
19. Fire (Art. IV (2) b)	57
20. The reservation appearing in the Protocol of Signature under nr. 1 (Art. IV (2) c to p)	59
21. Limitation as to value for indirect damage by delay (Art. IV (5) )	63
22. Exceptional cargo (Art. VI)	63
23. Paramount Clause	65
24. Jurisdiction	65
VI. FUTURE ACTION	67
VII. ACKNOWLEDGEMENTS	78

# RAPPORT DE LA COMMISSION DES CLAUSES DE CONNAISSEMENT

## I. INTRODUCTION

En mai 1959 la Commission des Conflits de Lois du Comité Maritime International (C.M.I.) a publié un rapport déclarant entre autres ce qui suit :

« La commission s'est demandé si elle devrait s'efforcer de trouver une solution à tous les conflits de lois qui peuvent surgir entre les différentes lois qui ont mis en application les règles contenues dans la Convention de 1924. Une réponse affirmative à cette question équivaldrait à une acceptation par le C.M.I. des divergences actuelles entre les lois précitées. Or, le C.M.I. a accepté la mission de promouvoir l'uniformité internationale en matière de droit maritime. Toutefois, si le C.M.I. devait se pencher sur les solutions à donner à des conflits de lois — même si ceux-ci résultent d'une imperfection d'un système qu'il a préconisé — il devrait s'occuper d'une matière entièrement nouvelle qui présente d'énormes difficultés. Par ailleurs, ces problèmes de conflits de lois ne concernent pas uniquement les contrats de transport mais également les contrats de vente et les contrats d'assurance qui vont toujours de pair. Ainsi, une règle préconisée par le C.M.I. ne porterait remède qu'aux difficultés éprouvées par un des trois contrats précités. C'est pourquoi la commission estime qu'il est préférable que le C.M.I. ne se penche pas sur ces problèmes. »

Le Rapport déclare également que les études de la Commission ont démontré que certaines dispositions de la Convention de 1924 n'ont pas donné satisfaction.

Le Rapport conclut en recommandant un amendement à l'Article X de la Convention de 1924 et en demandant au C.M.I. s'il désire que la Commission continue l'étude d'autres points relatifs à la Convention de 1924 soulevés par ses membres.

A la Conférence Plénière du C.M.I. (Rijeka 1959) fut adoptée la résolution suivante :

### a) *Revision de l'Article X*

« Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises d'un Etat à un autre, sous l'empire duquel le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouve dans un Etat contractant, quelle que soit la loi régissant

# REPORT OF SUB-COMMITTEE ON BILL OF LADING CLAUSES

## I. INTRODUCTION

In May 1959 the Sub-Committee on Conflicts of Law of the International Maritime Committee (I.M.C.) issued a report in which was said i.a. the following :

« The sub-committee considered whether it should endeavour to resolve all the conflicts of law which might arise between the different laws which had been adopted to give effect to the provisions of the 1924 Convention. If the answer to this question is in the affirmative, it would be tantamount to an admission of the present divergences between the above mentioned laws. The C.M.I. has, of course, accepted the task of promoting international uniformity of maritime law. If, however, the C.M.I. was to start considering solutions to conflicts of law — even if these conflicts were the result of an imperfection of a system it had itself established — it would have to deal with an entirely different problem presenting very great difficulties. Moreover, these problems of conflicts of law concern not only contracts of carriage but also contracts of sale and insurance which always go hand in hand. A rule laid down by the C.M.I. would therefore only solve the difficulties encountered in connection with one of the above contracts. It is for this reason that the sub-committee considered it preferable for the C.M.I. not to undertake the solution of these problems. »

The report also said that the studies of the Sub-Committee showed that certain provisions in the 1924 Convention were unsatisfactory.

The report concluded by recommending an amendment of Article X of the 1924 Convention and asking the I.M.C. whether the I.M.C. wanted that the Sub-Committee should continue to study certain other points of the 1924 Convention raised by members.

At the Plenary Conference of the I.M.C. (Rijeka 1959) the following Resolutions were adopted :

### a) *Revision of Article X*

« The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading for carriage of goods from one State to another, under which bill of lading the port of loading, of discharge or one of the optional ports of discharge, is situated in a Contracting State, whatever may be the law governing such bill of lading and whatever may be the

le connaissement et quelle que soit la nationalité du navire, du chargeur, du destinataire et de tout autre intéressé. »

b) *Travaux futurs de la Commission*

« La Conférence Plénière donne mandat à sa Commission internationale d'étudier d'autres modifications ou adaptations aux dispositions de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements. »

Faisant suite à ces instructions, la Commission, ayant adopté le nom de Commission des Clauses de Connaissement, a entamé son étude et se permet à présent de soumettre son Rapport.

## II. MEMBRES

Les personnes mentionnées ci-dessous ont participé aux travaux de la Commission en soumettant des avis écrits et en assistant aux réunions de la Commission :

<i>Président :</i>	Kaj Pineus (Suède)
<i>Belgique :</i>	L. Gyselynck (Représentant la Commission des Clauses marginales) J. van Ryn
<i>France :</i>	M Prodromidès
<i>Allemagne :</i>	H. Burchard-Motz K.H. Necker
<i>Grèce :</i>	Ph. G. Potamianos
<i>Grande-Bretagne :</i>	M. Hill J. Honour W. Birch Reynardson
<i>Pays-Bas :</i>	J.A.L.M. Loeff S. Royer H. Schadee J.C. Schultz
<i>Italie :</i>	Fr. Berlingieri R. Sandiford
<i>Norvège :</i>	S. Braekhus P. Gram
<i>Suède :</i>	E. Hagbergh C. Palme
<i>U.S.A. :</i>	J.C. Moore

nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any other interested person. »

b) *Future work of Sub-Committee*

« The Plenary Conference instructs its International Sub-Committee to study other amendments and adaptations to the provisions of the International Convention for the unification of certain rules relating to bills of lading. »

Acting under these instructions the Sub-Committee, which adopted as its name the Sub-Committee on Bill of Lading Clauses, undertook this study and now begs to submit its report.

## II. MEMBERSHIP

The following persons have participated in the work of the Sub-Committee by submitting opinions in writing and attending the meetings of the Sub-Committee :

<i>Chairman :</i>	Kaj Pineus (Sweden)
<i>Belgium :</i>	L. Gyselynck (Representing Sub-Committee on Marginal Clauses) J. Van Ryn
<i>France :</i>	M. Prodromidès
<i>Germany :</i>	H. Burchard-Motz K.H. Necker
<i>Greece :</i>	Ph. G. Potamianos
<i>Great Britain :</i>	M. Hill J. Honour W. Birch Reynardson
<i>The Netherlands :</i>	J.A.L.M. Loeff S. Royer H. Schadee J.C. Schultsz
<i>Italy :</i>	Fr. Berlingieri R. Sandiford
<i>Norway :</i>	S. Braekhus P. Gram
<i>Sweden :</i>	E. Hagbergh C. Palme
<i>U.S.A. :</i>	J.C. Moore

*Yougoslavie :* A. Suc  
*Secrétaire :* L. Van Varenbergh (Belgique)  
*A.D.C. du*  
*Président :* H.G. Mellander (Suède)

Les Secrétaires Généraux du C.M.I. van den Bosch et M.C. Miller ont reçu tous les documents de travail de la Commission.

### III. PROCEDURE

#### *Travaux préliminaires.*

La Commission a organisé ses travaux de la manière suivante : Différents problèmes parmi ceux figurant au Rapport adressé au C.M.I. en mai 1959, ont été traités dans le Rapport N° 1 distribué le 29 décembre 1959.

Les membres ont été invités à faire connaître par écrit leur point de vue et leurs commentaires sur ce rapport. Sur base des réponses reçues des résumés ont été établis; ces résumés ont été classifiés. Certains points nouveaux ont été soulevés et étudiés. Les résultats de ces travaux ont été repris dans le Rapport N° 2 portant la date du 2 septembre 1960. La Commission s'est réunie ensuite à Londres les 4 et 5 novembre 1960 grâce à la généreuse hospitalité de l'Association Britannique de Droit Maritime. Les résultats obtenus à cette réunion ont été consignés dans un protocole et dans un Procès-Verbal qui ont été envoyés aux membres. Les décisions et les solutions sorties des débats de Londres ont été incorporées dans le Rapport N° 3 portant la date du 29 mai 1961; ce rapport a été distribué. Certains membres ont envoyé des commentaires ce qui a nécessité la préparation d'un 4<sup>me</sup> rapport publié le 21 octobre 1961. La Commission s'est alors réunie une fois de plus à Paris les 27 et 28 octobre 1961, profitant de l'aimable invitation de l'Association Française de Droit Maritime. A la réunion de Paris la Commission a pris des décisions finales et a pris la résolution de préparer un Rapport destiné à être soumis à la Présidence du C.M.I. et ensuite aux différentes Associations Nationales.

#### *Responsabilités des Membres.*

Il a été entendu au sein de la Commission que ceux qui ont pris part à ces travaux l'on fait à titre d'experts privés. Bien qu'ils se soient informés des opinions et des points de vue qui prévalaient dans les cercles maritimes de leur pays respectif et bien qu'ils aient pris soin d'informer la Commission de l'opinion majoritaire de leur pays, les opinions qu'ils ont émises par écrit ou oralement pendant les réunions,



*Yugoslavia* : A. Suc  
*Secretary* : L. Van Varenbergh (Belgium)  
*A.D.C. of*  
*Chairman* : H.G. Mellander (Sweden)

The Secretaries General of the I.M.C., Maitre C. van den Bosch and Mr. C. Miller have received all documents and working papers of the Sub-Committee.

### III. PROCEDURE

#### *Preliminary work.*

The Sub-Committee organised its work in the following way. Various problems, among them those figuring in the report to the I.M.C. dated May, 1959, were set out in Report no. 1 circulated on December 29th 1959 and the members were invited to express their views and comments in writing. On the basis of the replies received a summary and classification of them were made and certain new points raised and examined. The results were embodied in Report no. 2 dated September 2nd 1960. The Sub-Committee then met in London on November 4th-5th 1960 with The British Maritime Law Association acting as very capable and generous hosts. The results of the meeting were set down in a protocol and in a summary of the debates which were circulated to the members. The decisions and the outcome of the discussions in London were embodied in Report no. 3 dated May 29th 1961 which was also circulated. The comments which were received from some of the members on this Report necessitated the preparation of a Report no. 4 dated October 21st 1961. The Sub-Committee then met again on the 27th-28th October, 1961, in Paris, the French Association of Maritime Law this time acting as most charming hosts. At the Paris meeting the Sub-Committee took final decisions and resolved that a report should be prepared for submission to the I.M.C. and subsequent circulation to the various National Associations.

#### *Personal responsibility.*

It has been the understanding within the Sub-Committee that those who have taken part in its work have done so as private experts. While they have been in touch with the opinions and views held in shipping circles at home and have been able to inform the Sub-Committee of the general attitude held, the views expressed in writing to the Sub-Committee or verbally at its meetings do not necessarily tie their

n'engagent pas nécessairement leurs associations nationales. Ses associations restent libres d'émettre un jugement au sujet du Rapport final de la Commission sur base des mérites propres de celui-ci.

#### *Manière de présenter les Conclusions.*

La Commission a discuté de différents sujets. Elle a décidé de faire des recommandations positives au C.M.I. pour certains d'entre eux. Ces sujets sont traités dans le premier chapitre : Recommandations positives.

La Commission a adopté le point de vue général qu'aucune recommandation ne doit être faite si l'amendement n'est pas suffisamment important. L'examen de beaucoup de sujets a abouti au sentiment qu'il valait mieux ne rien entreprendre et garder le statu quo. Ces sujets sont traités plus loin dans le chapitre : Autres questions examinées.

En outre la Commission a examiné la question de savoir si — en dépit du fait que certains amendements, ajoutés ou éclaircissements de la Convention de 1924 pourraient être souhaitables — une étude quelconque doit être entreprise par le C.M.I. et en cas de réponse positive quelle pourrait être la méthode la plus appropriée. Ce problème sera discuté dans le chapitre : Action future.

## IV. RECOMMANDATIONS POSITIVES

### **1. Responsabilité du transporteur pour chargement, arrimage ou déchargement négligent effectué par le chargeur ou le destinataire (Art. III (2) ).**

Un contrat de transport de marchandises par mer peut stipuler que le chargement et/ou l'arrimage des marchandises ne sera pas effectué par le transporteur, ses préposés ou agents mais par le chargeur et que le déchargement des marchandises peut être effectué par le destinataire. Le transporteur est-il responsable dans pareil cas des pertes ou dommages occasionnés par la négligence du chargeur ou du destinataire dans l'accomplissement de ces opérations ? La réponse devrait se trouver dans les dispositions de l'Article III (2) qui dispose que le transporteur 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.

Ces mots pourraient signifier soit que le transporteur est obligé d'exécuter ces opérations d'une façon appropriée et soigneuse ou bien que le transporteur devrait exécuter ces opérations de manière appropriée et soigneuse dans la mesure où il ne les a pas confiées au chargeur ou au destinataire.

Dans leurs premières décisions concernant ces dispositions, les tribunaux étaient enclins à imposer au transporteur d'exécuter le chargement,

National Associations to the views expressed. The associations are at liberty to judge the final report of the Sub-Committee entirely on its own merits.

*Method of presenting conclusions.*

The Sub-Committee discussed various subjects. On some of these the Sub-Committee decided to make positive recommendations to the I.M.C.. These subjects are dealt with first under the heading : Positive recommendations.

The Sub-Committee took the general attitude that no recommendation should be made unless the amendment was held to be of sufficient importance. Many subjects were examined where it was felt that no action should be taken and the status quo retained. These subjects are dealt with below under the heading : Other subjects examined.

The Sub-Committee has also gone into the question whether — notwithstanding the fact that some amendments, additions or clarifications of the 1924 Convention might seem appropriate — any action at all should be undertaken by the I.M.C. and if so what form would appear most suitable. This problem will be discussed under the heading : Future action.

## IV. POSITIVE RECOMMENDATIONS

### 1. **Carrier's liability for negligent loading, stowage or discharge of the goods by the shipper or consignee (Art. III (2) ).**

Under a contract of carriage of goods by sea loading and/or stowage of the goods may not be performed by the carrier, his servants or agents but by the shipper and the discharge of the goods may be performed by the consignee. Is the carrier in such cases liable for loss or damage occasioned by negligence of the shipper or consignee in performing these operations? The answer should be sought in the construction of Article III (2) which provides that the carrier shall properly load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

These words may mean, either that the carrier is obliged to perform these operations and to perform them properly and carefully or, they may mean that the carrier should perform these operations properly and carefully in so far as he has not entrusted them to the shipper or consignee.

In the early decisions on this provision the Courts inclined towards the stricter construction obliging the carrier to perform the loading,

l'arrimage et le déchargement mais plus tard un changement est intervenu. Néanmoins il y a une nette divergence d'opinion sur la signification de l'Article III (2) de ce qui pourrait être préjudiciable à la réalisation d'une uniformité internationale dans la jurisprudence relative à un point pourtant important.

C'est la raison pour laquelle la Commission est d'avis qu'une disposition expresse devrait être insérée dans l'Article III (2) autorisant le transporteur à confier le chargement et l'arrimage des marchandises au chargeur et le déchargement au destinataire.

Cela pourrait être fait en remaniant la rédaction de l'Article III (2).

La Commission souligne que faute de temps les discussions de la Commission sur ce point ont dû se faire seulement par correspondance.

#### DECISION :

La majorité de la Commission estime que le texte ci-dessous pourrait constituer une solution, quitte à le voir amélioré par une Commission de Rédaction :

« (2) *Pour autant que ces opérations ne soient pas effectuées par le chargeur ou le destinataire, le transporteur, sous réserve des dispositions de l'Article IV, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.* »

#### Réserves :

1. Une minorité de la Commission préfère maintenir le statu quo sur ce point.

2. Un membre de la Commission, tout en acceptant l'idée de la majorité, souligne que le texte de l'amendement doit tenir compte de la possibilité que le transporteur pourrait trouver des moyens de se soustraire à sa responsabilité pour une cargaison transportée aux termes de fret à la cueillette en stipulant par exemple que la cargaison doit être déchargée pour le compte du destinataire par un entrepreneur de déchargement à choisir par le propriétaire. La question à étudier encore est aussi celle de savoir si le transporteur doit ou ne doit pas être

stowage and discharge but lately there appears to be a change of attitude. Nevertheless there is clearly a difference of opinion on the construction of Article III (2) which may be harmful to the attainment of international uniformity on a rather important point.

For this reason the Sub-Committee considered the proposal that an express provision be inserted in Article III (2) authorizing the carrier to entrust the loading and stowage of the goods to the shipper and the discharge of the goods to the consignee.

This it was thought could be done by redrafting Article III (2).

It should be pointed out that for lack of time the discussions of the Sub-Committee on this point have had to be carried out by correspondence only.

#### DECISION :

The majority of the Sub-Committee is of the view that the text set out below might serve as a solution, subject always to the possibility of its improvement by a drafting committee :

« (2) *In so far as these operations are not performed by the shipper or consignee* the carrier shall, subject to the provisions of Article IV properly and carefully load, handle, stow, carry keep, care for and discharge the goods carried. »

#### Reservations :

1. A minority of the Sub-Committee prefers the retaining of the status quo on this point.

2. One member of the Sub-Committee, while accepting the idea of the majority, points out that the text of an amendment must take care of the possibility that the carrier might find a means of avoiding their responsibility for cargo carried under berth terms by providing for instance that the cargo shall be discharged for the account of the consignee by stevedores to be selected by the owner. The question should also be studied whether or not the carrier should be liable for the shipper's negligent

responsable du chargement négligent du chargeur en cas de présentation du connaissement par un acheteur de bonne fois qui est entré en possession de la marchandise moyennant paiement.

## 2. Avis de Réclamation (Art. III (6) premier paragraphe).

L'Article III (6) prévoit entre autres que si la perte ou le dommage aux marchandises constatés au port de déchargement n'est pas apparent, un avis de réclamation doit être introduit endéans les trois jours de leur remise sous garde de la personne ayant droit à la délivrance et que « cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles quelles sont décrites au connaissement ».

La Commission a examiné la question des conséquences encourues par les parties au cas où la période de 3 jours de l'Article III (6) est dépassée au moment de la notification de l'avis de réclamation.

Si une réclamation est introduite auprès du transporteur après le délai de 3 jours, le transporteur est-il libéré de la présomption d'avoir commis une faute, c.-à-d. appartient-il au réclamant de démontrer que le transporteur est en faute ? La Commission a pu établir qu'une réponse différente est réservée à cette question dans les différents pays.

### DECISION :

La majorité de la Commission considère que la situation actuelle est inopportune et recommande d'amender l'Article III (6) paragraphe 1<sup>er</sup> par l'ajoute des mots en italics ci-dessous :

« A moins que... (pas de changement) ... dans les trois jours de la délivrance, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles quelles sont décrites au connaissement *mais n'aura pas d'autres répercussions sur les relations entre les parties.* »

### Réserve :

Deux membres de la Commission déclarent que, quoique l'amendement apporte quelques éclaircissements, ils préféreraient une règle comportant une sanction plus efficace en cas de réclamation tardive.

loading in a case where the B/L is presented by a bona fide purchaser for value.

## 2. Notice of Claim (Art. III (6) first para).

Article III (6) provides i.a. that, if the loss or damage to the goods at the port of discharge is not apparent, notice of claim should be given within 3 days of their removal into the custody of the person entitled to delivery and that « such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading ».

The Sub-Committee examined the question of the effect on the parties when the 3 days period of Article III (6) is allowed to lapse before a notice of claim is submitted.

If a claim is brought against the carrier after the 3 days' period, is the carrier then free from the presumption of having committed a fault, that is to say, is it for the claimant to show that the carrier is at fault? The Sub-Committee has been able to establish that this question is answered differently in different countries.

### DECISION :

The majority of the Sub-Committee regards the present position as unfortunate and recommends that to Article III (6) first paragraph should be added the words appearing in italics below :

« Unless ... (no change) ... 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 *but shall have no other effect on the relations between the parties.* »

### Reservation :

Two members of the Sub-Committee felt that although the suggested amendment gave some clarification they would prefer a rule with a more effective sanction to a claim when notified too late.

Un de ces membres déclare en outre qu'il ne peut pas accepter le point de vue de la majorité puisque celui-ci est en contradiction avec la législation de son pays.

### **3. Prescription en matière de réclamations relatives à des délivrances à personnes erronées (Art. III (6) paragraphe 3.**

Article III (6) de la Convention 1924 dispose que : « 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 ».

La Commission a discuté pendant un certain temps que la question de savoir si et dans quelle mesure l'expression « responsabilité pour pertes ou dommages » couvre également la responsabilité du transporteur pour délivrance à une personne qui n'y a pas droit. Alors que dans certains pays l'idée prévaut qu'une délivrance à une personne qui n'y a pas droit motivée par une simple négligence de la part d'un préposé du transporteur tombe sous les dispositions de la Convention, il est généralement admis qu'une délivrance de marchandises faite intentionnellement à une personne qui n'est pas le porteur du connaissement n'est pas couverte par la Convention. C'est la raison pour laquelle il est admis dans la plupart des pays que ni la limitation ni la prescription prévues par la Convention ne sont d'application lorsque le transporteur délivre des marchandises à une personne qui n'y a pas droit.

Au cas où il serait admis que la Convention devrait contenir une règle fixant une prescription applicable en matière de réclamations basées sur une livraison de marchandises à une personne qui n'y a pas droit, pareille règle résoudreait un problème d'une portée pratique, à savoir : pendant combien de temps une personne qui a réceptionné des marchandises sans produire de connaissement et qui pour cette raison a dû fournir une garantie bancaire sera-t-elle obligée de maintenir cette garantie ? Si une prescription pour pareille réglementation était définitivement fixée, la durée nécessaire d'une garantie bancaire sera déterminée par la même occasion. La Commission a été d'avis qu'il serait utile et pratique de disposer d'une règle régissant ce point particulier. Cela présenterait indubitablement le grand avantage que les garanties bancaires fournies pour des délivrances à des personnes qui n'y ont pas droit seraient réduites à des périodes plus raisonnables; ce qui profitera en fait tant aux destinataires qu'aux transporteurs.

La Commission s'est demandé si la prescription d'un an devrait également être appliquée au cas de délivrances à des personnes qui n'y ont pas droit. Toutefois, la Commission a cru que le transporteur ne pourrait pas disposer dans pareil cas d'une prescription courte d'un an et qu'une prescription de 2 ans serait équitable tant pour le transporteur



One of these members also declared that he could not accept the view of the majority as it ran contrary to the legal position of his country.

### **3. Time limit in respect of claims for wrong delivery Art. III (6) third para).**

Article III (6) third para of the 1924 Convention provides that « in any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered ».

The Sub-Committee discussed at some length whether and to what extent the expression « the liability in respect of loss or damage » also covers the carrier's liability for wrong delivery. Whereas it was felt that in some countries wrong delivery caused by mere negligence on the part of the carrier's servant falls within the terms of the Convention it was generally agreed that intentional delivery of the goods to a person who is not the bearer of the B/L is not covered by the Convention. Therefore, it is held in most countries that neither the limitation amount nor the time limit for action provided for in the Convention applies when the carrier has delivered the goods to a person not entitled to them.

Were the Convention to contain a rule laying down that a time limit should operate also in respect of claims based upon wrong delivery of the goods such a rule would solve a recurrent practical problem : How long should a person who has received the goods without producing the B/L and who therefore has had to put a bank guarantee be obliged to keep the guarantee running ? If a time limit for the claim is definitely fixed this would also determine the necessary duration of the bank guarantee. The Sub-Committee felt that it would be useful and practical to have a rule on this particular point. One great advantage would undoubtedly be that a bank guarantee given against claims for wrong delivery would be reduced to more reasonable periods and would thus actually operate to the benefit of consignees as well as carriers.

The Sub-Committee considered whether the 1 year time limit should be made to apply also in cases of wrong delivery. However the Sub-Committee believed that the carrier should not have the benefit of such a short prescription period in that case and that a 2 years limit would be fair to both the carrier and the consignee who has put up a bank guarantee. A period of 2 years would also appear fair in respect of a person who might actually hold the B/L but fails to produce it. In

que pour le destinataire qui doit fournir une garantie bancaire. Une période de 2 ans paraît juste aussi envers une personne qui pourrait être en possession du connaissance mais ne le présente pas. Afin de déterminer la date à laquelle les 2 ans prendront cours, la Commission a recommandé la date du connaissance. L'attention de la Commission a également été attirée sur la distinction à faire entre, d'une part les marchandises perdues et avariées et d'autre part, les marchandises non délivrées — ni perdues ni avariées. La Commission a admis qu'une distinction technique pouvait être faite mais la majorité a exprimé l'avis que cela ne présentait pas un intérêt pratique majeur et que l'introduction de cette distinction dans la Convention nécessiterait des amendements a beaucoup de dispositions.

#### DECISION :

La majorité de la Commission a adressé au C.M.I. la recommandation suivante concernant l'Article III (6) 3<sup>me</sup> paragraphe (le nouveau texte est en italics) :

« 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; *à condition que dans le cas d'une délivrance de marchandises à une personne qui n'y a pas droit, la période d'un an soit prolongée jusqu'à 2 ans à compter de la date du connaissance.* »

En préconisant cette recommandation la Commission désire déclarer qu'en formulant cet amendement elle n'a pas l'intention de donner l'impression qu'elle a émis une opinion sur le point de savoir si et dans quelle mesure une délivrance à une personne qui n'y a pas droit peut être couverte par la Convention. En fait la Commission a adopté une résolution à ce sujet libellée comme suit :

« Le présent amendement n'implique pas que la Commission émet une opinion sur la question de savoir si une délivrance à une personne qui n'a pas droit aux marchandises est couverte par l'expression « pertes ou dommages » dans la Convention. »

order to fix the date when the two years should start running the Sub-Committee recommends that the date of the Bill of Lading be taken as the point of departure for the 2 years period.

The attention of the Sub-Committee was also drawn to the distinction between goods being lost or damaged, on the one hand, and goods not being delivered — though neither lost nor damaged — on the other. The Sub-Committee accepted that a technical distinction could be drawn but the majority were of the opinion that this was not really a major practical issue and that, indeed, to introduce this distinction into the Convention would necessitate amendments of many provisions in it.

#### DECISION :

The majority of the Sub-Committee makes the following recommendation to the I.M.C. in respect of Article III (6) third paragraph (new text in italics) :

“ In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered; *provided that in the event of delivery of the goods to a person not entitled to them the above period of one year shall be extended to two years from the date of the Bill of Lading.* ”

When coming forward with this recommendation the Sub-Committee wishes to state that in formulating this amendment it is not intended to give the impression that the Sub-Committee has expressed an opinion upon whether and to what extent wrong delivery may be covered by the Convention. In fact the Sub-Committee has passed a formal resolution to that effect reading thus :

“ This amendment does not imply that the Sub-Committee expresses its view on the question whether delivery to a person not entitled to the goods is covered by the expression « loss or damage » in the Convention. ”

## Réserves :

1. Une minorité de la Commission a exprimé l'avis qu'afin de préserver la distinction mentionnée ci-dessus, les mots « ou non délivrance » soient ajoutés après les mots « pour pertes ou dommages » dans la 2<sup>me</sup> ligne du paragraphe précité, de sorte que la phrase sera libellée comme suit : « ... pour pertes, dommages ou non délivrance à moins que... ».

2. Un membre de la Commission est d'avis que si ce paragraphe est modifié, il faudrait préciser nettement qu'en cas de dolus ou de culpa lata de la part du transporteur, de ses préposés ou agents, la période de prescription devrait commencer à partir du moment où la personne ayant droit aux marchandises a eu connaissance de la remise de celles-ci à une personne qui n'y a pas droit, et la responsabilité du transporteur devrait alors être illimitée.

## 4. Clause Or, Taux de Conversion, Unité de Limite (Art. IV (5) et IX).

L'Article IX de la Convention 1924 est libellé comme suit :

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

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

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

### a) Clause Or.

On peut difficilement mettre en doute que cette disposition de la Convention 1924 a été d'établir une limite uniforme de responsabilité représentant l'équivalent de £ 100 or. La liberté laissée par l'Article IX dans la conversion du montant de limitation dans les monnaies nationales a abouti à la situation actuelle présentant des limites largement différentes telles quelles ont été reprises dans le rapport soumis au C.M.I. en septembre 1959.

Actuellement £ 100 papier correspondent grosso modo à quelques \$ 280,70, alors que £ 100 or valent £ 293.11.— en papier ou \$ 824,—

## Reservation :

1. A minority of the Sub-Committee feels that, in order to preserve the distinction pointed out above, the words « or non delivery » should be put in after the words « in respect of loss or damage » in the second line of the paragraph quoted above, so that the sentence would read : « ... in respect of loss, damage or non-delivery unless suit... »).

2. One member of the Sub-Committee is of the opinion that, if this paragraph is to be amended at all, it should be clearly stated that, in case of dolus or culpa lata by the carrier, his servants or agents, the prescription period should start from the moment when the person entitled to the goods acquired knowledge of the delivery to a person not entitled to them and that the carrier's liability should then be unlimited.

## 4. Gold Clause, Rate of Exchange, Unit Limitation (Art. IV (5) and IX).

Article IX of the 1924 Convention reads thus :

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

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

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

### a) Gold Clause.

There can be little doubt that the 1924 Convention intended there to be a uniform limit of liability representing the equivalent of £ 100.- in gold. The liberty given in Article IX to convert the limitation figure into national currencies has contributed to the present situation of widely different limitation figures as set out in the report presented to the I.M.C. in September 1959.

To-day £ 100.- in paper currency represent roughly some \$ 280:70 whereas £ 100.- in gold are worth £ 293.11.- in paper or \$ 824:— or

ou Francs Poincaré 12.421,35. Cette différence peut également être exprimée sous la forme que £ 100 papier valent actuellement à peu près £ 34.1.4 or.

Un système permettant au montant de la limitation d'être déprécié et de varier dans les différents pays semble devoir être condamné.

Si un montant uniforme pouvait être appliqué dans tous les Etats contractants, cela réduirait considérablement l'importance de la question de savoir quelle loi maritime est d'application.

Afin de réaliser l'uniformité et d'éviter autant que possible les répercussions des fluctuations des monnaies, la Commission recommande d'employer le Franc Poincaré auquel se réfère maintenant la Convention de 1957 sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires et la Convention de 1961 sur le Transport de Passagers par Mer. Le Franc Poincaré peut très bien être défini dans le premier paragraphe de l'Article IV (5) ce qui aurait pour effet de pouvoir supprimer le premier paragraphe de l'Article IX.

Afin d'atteindre complètement ce but, la Commission recommande également de supprimer le paragraphe 2 de l'Article IX qui permet aux Etats contractants d'exprimer le montant de la limitation en chiffre rond dans leur monnaie nationale.

En ce qui concerne le montant, la Commission serait d'accord de préconiser Francs Poincaré 10.000,— comme montant équitable et raisonnable. Ce montant équivaut approximativement à \$ 662,—, £ 235,—, N.Frs. 3.255,—, Fl. 2.385,—, DM. 2.650,—, et Sw.Kr. 3.432,— (au taux de change du 6 novembre 1961).

## b) Taux de Change.

Il est manifeste que, le Franc Poincaré étant le seul moyen d'exprimer un montant d'or, aucun tribunal ne rendra un jugement pour un montant quelconque en Francs Poincaré sans indiquer une date de conversion et aucun accord entre un transporteur et un réclamant relatif à un paiement ne sera réaliste aussi longtemps que la date de conversion du Franc Poincaré dans la monnaie nationale existante n'est pas fixée.

C'est la raison pour laquelle la Commission s'est demandée si elle devrait recommander une date de conversion. Les dates suivantes ont été envisagées : a) la date du jugement, b) la date à laquelle le montant est dû, c) la date du paiement ou d) différentes combinaisons de ces dates.

Quoique la Commission se rende bien compte que la règle actuelle, selon laquelle la conversion doit avoir lieu à la date d'arrivée du navire, s'avère quelquefois extrêmement peu satisfaisante, les discussions très poussées, qui ont eu lieu au sein de la Commission sur ce point particulier, ont démontré l'impossibilité de trouver une nouvelle solution acceptable pour tous les systèmes juridiques représentés à la Commission. Aussi l'échange de vue a-t-il abouti à la conclusion que a) le dernier

in Poincaré francs 12,421:35. It can also be expressed this way that £ 100.-- in paper currency represent only about £ 34.1.4 in gold.

A system which allows the limitation figures to depreciate and to vary in various countries seems due for overhaul. If one and the same figure can be applied in all the Contracting States this would greatly reduce the importance of which COGSA is applicable.

In order to achieve uniformity and as far as possible avoid fluctuations in currencies to interfere with the result the Sub-Committee recommends that the use of the Poincaré franc, now appearing in the 1957 Convention on Limitation of Shipowners' liability and in the 1961 Convention on The Carriage of Passengers by Sea, should be adopted. The Poincaré franc can very well be defined in the first paragraph of Article IV (5) which would mean that the first paragraph of Article IX could be struck out.

In order fully to achieve this end the Sub-Committee also recommends that Article IX paragraph 2, granting liberty to the Contracting States to translate the limitation amount into terms of their own monetary system in round figures, should be struck out.

As for the figure that should appear the Sub-Committee agreed that 10.000 Poincaré francs was fair and reasonable. This figure represents, at the rate of exchange on the 6th November 1961. about \$ 662,—, £ 235.--, N.Frs. 3,255:—, Fl. 2,385:—, DM. 2,650:— and Sw.Kr. 3,432:—.

## b) Rate of Exchange.

It is obvious that as the Poincaré franc is only a way of expressing a certain amount of gold, no Court of Law will give a judgement merely for this or that amount of Poincaré francs without indicating a date for the rate of conversion, nor would an agreement between a carrier and a claimant as to payment be realistic unless a date of conversion from Poincaré francs into an existing currency were agreed upon.

For this purpose the Sub-Committee considered whether it should make any recommendation as to the date of conversion. The following dates were discussed a) the date of judgement, b) the date the amount becomes due, c) the date of payment or d) various combinations of these dates.

While the Sub-Committee is well aware that the present rule that conversion shall take place at the date of arrival of the vessel might prove highly unsatisfactory the very full debates the Sub-Committee has had on this particular point show that it is not possible to find a new solution for the date of conversion which would prove acceptable to all systems of law represented within the Sub-Committee. The result of the exchange of views is therefore that a) the last paragraph of Article IX should be struck out and b) the date of conversion should be left to national law to decide.

paragraphe de l'Article IX devrait être biffé et que b) la date de la conversion devrait être laissée à la discrétion de la loi nationale.

Si une question n'est pas expressément réglée par la Convention, il en résulte qu'elle est soumise à la loi nationale qui est d'application. C'est la raison pour laquelle l'idée a été avancée qu'il n'était pas nécessaire de s'en référer expressément à la loi nationale. Toutefois, considérant les débats qui ont eu lieu sur ce point particulier, la Commission est d'avis qu'il est recommandable de faire une référence spéciale à la loi nationale, référence qui pourrait être insérée sous forme d'un nouveau paragraphe dans l'Article IV (5).

### c) Colis ou unité.

Il était inévitable que la Commission estime que son accord sur les Francs Poincaré 10.000 était dans une certaine mesure lié à la définition de « Colis et unité ».

Afin d'obtenir une plus grande clarté sur la signification de l'expression « colis ou unité » les solutions possibles suivantes ont été examinées.

1. Uniquement « colis » comme une règle générale et à titre subsidiaire « unité de fret » pour couvrir les cargaisons en vrac;
2. Uniquement « Unité de fret »;
3. « Unité réelle de fret » comme une règle générale et à titre subsidiaire « unité de fret usuelle » pour les cas des frets forfaitaires;
4. Uniquement « Unité d'embarquement »;
5. Uniquement « Unité de commerce »;
6. Uniquement « Unité de poids/volume »; le montant de la limitation devrait être appliqué à un certain taux par tonne ou par 40 pieds cubes suivant que l'un ou l'autre donne le montant de limitation le plus élevé.

La Commission a examiné ce problème avec beaucoup de soin et a discuté chacune des solutions proposées. Toutefois, en guise de résultat des investigations, la majorité de la Commission est arrivée à la conclusion que la meilleure base de limitation c'était « Colis ou unité » et qu'aucune définition générale de ces mots ne pouvait couvrir tous les cas possibles. La majorité a été d'avis qu'aucun problème sérieux n'a surgi, en ce qui concerne la signification à donner aux mots « Colis ou unité », dans les Etats contractants qui ont adopté le texte de la Convention sans modification sur ce point particulier.

### DECISION :

La majorité de la Commission recommande de :

- 1) supprimer l'Article IX
- 2) amender l'Article IV (5) comme suit :



If a subject matter is not expressly dealt with in the Convention it follows that it will be for the applicable national law to govern the subject. For this reason the view was put forward that it was not necessary expressly to refer this matter to national law. However in view of the protracted debates held on this particular point the Sub-Committee feels it would be advisable to make a special reference to national law in this respect which could be put as a new paragraph in Article IV (5).

### c) Package and unit.

As was bound to happen the Sub-Committee found that its agreement on the 10,000 Poincaré francs was in some respects linked with the question of the definition of « package and unit ».

In order to obtain greater clarity of meaning of the expression « package or unit » the following possible solutions were examined.

1. Only « package » as a general rule and as a subsidiary « freight unit » to cover bulk cargoes;
2. Only « freight unit »;
3. « Actual freight unit » as a general rule and as a subsidiary « customary freight unit » in lumpsum cases;
4. Only « shipping unit »;
5. Only « trade unit »;
6. Only « weight/volume unit »; the limitation amount should apply to a certain rate per ton or per 40 cubic feet whichever produces the higher limitation figure.

The Sub-Committee examined this problem very carefully and discussed each of the suggested solutions. As a result of its investigations, however, the majority of the Sub-Committee found that no better basis for the limitation amount than the « package or unit » exists and that no general definition of the said words to cover every contingency can be made. The majority felt that no serious problems have arisen regarding the construction of the words « package or unit » in those Contracting States who have adopted the text of the Convention without any alteration on this particular point.

### DECISION :

The majority of the Sub-Committee recommends that :

- 1) Article IX be struck out
- 2) Article IV (5) should read as follows :

« Le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant pour une somme supérieure à l'équivalent de francs Poincaré 10.000,— par colis ou unité, chaque franc étant constitué par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement. »

« Cette déclaration ... (pas de changement) ... constitué.»

« Par Convention ... (pas de changement) ... ci-dessus fixé. »

« Ni ... (pas de changement) .. valeur. »

« La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée conformément aux dispositions de la loi du tribunal saisi de l'affaire. »

3) de maintenir le statu quo en ce qui concerne « colis et unité ».

Réserves :

1. Un des membres de la Commission a émis l'avis que le projet de l'Article IV (5) pourrait ne pas être nécessaire puisque la loi nationale est d'application même sans aucune disposition spéciale et puisque, de toute manière, la disposition recommandée par la majorité est incomplète en ce sens qu'elle ne tient pas compte des cas où un paiement est basé sur un accord entre parties.

2. Un membre de la Commission estime qu'afin de réaliser l'unification voulue, l'unité de base à laquelle le montant de la limite s'applique devrait être plus clairement défini dans la Convention. Par conséquent le montant-limite devrait, en règle générale, s'appliquer à « l'unité réelle de fret », et, en cas de fret global, à « l'unité de fret coutumier ». Le terme « colis » qui figure actuellement dans la Convention devrait être supprimé.

« 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 the equivalent of 10,000 francs per package or unit, each franc consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading. »

This declaration ... (no change) ... on the carrier.

By agreement ... (no change) ... above named.

Neither the ... (no change) ... of lading.

« The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be regulated in accordance with the law of the court seised of the case. »

3) the status quo be retained in respect of « package and unit »).

#### Reservations :

1. One member of the Sub-Committee feels that the proposed last paragraph of Article IV (5) might be unnecessary as national law would become applicable even without any special provision and that anyhow the provision recommended by the majority is incomplete in that it does not take into account the cases where a payment is based on an agreement between the parties.

2. One member of the Sub-Committee is of the opinion that in order to achieve the necessary unification the basic unit to which the limitation sum shall apply should be more clearly defined in the Convention. Therefore the limitation sum should be made to apply as a general rule to « the actual freight unit » and, in cases of lumpsum freight, to « the customary freight unit ». The expression « package » now appearing in the Convention should be struck out.

## 5. La responsabilité quasi-délictuelle, le problème du « Himalaya ».

La Commission s'est rendu compte des tentatives — souvent couronnées de succès — d'éviter la limitation et les exonérations de la Convention des connaissements.

Ainsi, dans certains Etats contractants une des parties contractantes peut non seulement assigner sur base du contrat, mais également sur base d'une responsabilité quasi-délictuelle.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de la responsabilité quasi-délictuelle, le transporteur peut être privé du bénéfice de la limitation et de la prescription d'un an. Le plaignant peut également arriver à ses fins en assignant sur base de la responsabilité quasi-délictuelle de personnes autres que le transporteur (p.ex. le capitaine, l'agent, un membre de l'équipage etc.). Les rédacteurs de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires se sont rendu compte de cette pratique et l'Article 6 (2), qu'ils ont introduit, y a mis un terme.

### DECISION :

Afin d'écartier la possibilité d'éviter les dispositions contractuelles et les lois basées sur la Convention, la Commission recommande au C.M.I. d'adopter le nouvel Article que voici :

- « 1) Toute action relative à des dommages contre le transporteur, qu'elle soit basée sur une responsabilité contractuelle ou quasi-délictuelle, ne peut être introduite que sur base des dispositions et des limitations prévues par la présente Convention.
- 2) Si une telle action est intentée contre un proposé ou un agent du transporteur ou contre un sous-traitant indépendant employé par lui dans le transport des marchandises, ce sous-traitant, préposé, agent ou sous-traitant indépendant sera autorisé à se prévaloir des moyens de défense et des limites de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.
- 3) L'ensemble des montants récupérables à charge du transporteur, ses préposés, agents et sous-traitants indépendants au service du transporteur, ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la Convention.

## 5. Liability in tort, the Himalaya » problem.

The Sub-Committee was aware that attempts have been made — and often successful ones — to get around the limitations and exemptions of the B/L Convention in different ways.

Thus in some countries a contracting party may sue not only in contract but also in tort. Therefore, if sued in tort, the carrier may find himself deprived of the benefit of limitation and of the one year prescription period etc. Or the plaintiff may gain his end by suing in tort others than the carrier (e.g. the master, the agent, a member of the crew etc.).

The draftmen of the 1957 Convention on Limitation of Shipowners' liability were aware of this practice and in Article 6 (2) they introduced a rule to stop it.

### DECISION :

In order to avoid the possibility of by-passing the contract and the legislation based on the convention the Sub-Committee recommends to the I.M.C. that the following new Article be adopted :

- “ 1) Any action for damages against the carrier, whether founded in contract or in tort, can only be brought subject to the conditions and limits provided for in this Convention.
- 2) If such an action is brought against a servant or agent of the carrier or against an independent contractor employed by him in the carriage of goods, such servant, agent or independent contractor 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, his servants, agents and independent contractors in the employment of the carrier, in that case, shall not exceed the limit provided for in this Convention.

4) Néanmoins le préposé, agent ou sous-traitant indépendant n'aura pas le bénéfice des dispositions précitées s'il est démontré que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou omission de ce préposé, agent, ou sous-traitant indépendant commis avec l'intention de causer la perte ou le dommage ou avec négligence et avec la connaissance qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement. »

Il faudrait tenir compte des dispositions du sous-paragraph (4) du nouvel Article. Afin d'être sûr que la situation du transporteur est la même que celle du préposé dans ces circonstances, la Commission recommande en outre d'ajouter à l'Article IV une nouvelle disposition qui portera le N° 7 et sera libellée comme suit :

« Ni le transporteur, ni le navire n'auront le bénéfice des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention s'il est démontré que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur lui-même commis dans l'intention de causer une perte ou un dommage ou par négligence et en sachant qu'une perte ou un dommage en résultera probablement. »

Réserves :

1. Un membre est d'avis qu'il conviendrait d'ajouter à la fin du texte du point n° 4 les mots suivants « ... à moins que la faute commise par le préposé avec négligence et avec la connaissance qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement ne l'ait été dans la navigation ou dans l'administration du navire ».

2. Un membre propose de rédiger comme suit le texte du point 4 :

« (4) Néanmoins, le préposé, agent ou sous-traitant indépendant n'aura pas le bénéfice des dispositions précitées s'il est démontré que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé, agent ou sous-traitant commis dans l'intention *illégale*

4) Nevertheless, the servant, agent or independent contractor shall not be entitled to the benefits of the above provisions if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of such servant, agent or independent contractor done with intent to cause loss or damage or recklessly and with knowledge that loss or damage would probably result. »

The provisions of sub-paragraph (4) of the proposed new Article will be noted. In order to ensure that the position of a carrier is the same as a servant in such circumstances the Sub-Committee further recommends that to Article IV be added a new provision which would have no. 7 and would read thus :

« Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the defences and limits of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the carrier himself done with intent to cause loss or damage or recklessly and with knowledge that loss or damage would probably result. »

Reservations :

1. One member is of the opinion that the following words should be added at the end of the text appearing in point no. (4) « ... provided that the fault recklessly committed by the servant with knowledge that loss or damage would probably result was not done in the navigation or in the management of the ship.

2. One member proposes the following wording of point no. (4) :

« (4) Nevertheless, the servant, agent, or independent contractor shall not be entitled to the benefits of the above provisions if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of such servant, agent, or independent contractor done with *unlawful* intent to cause loss or damage. *If the act or omission*

de causer la perte ou le dommage. *Si l'acte ou l'omission ayant causé la perte ou le dommage n'a pas été fait dans la navigation ou l'administration du navire, les personnes précitées ne pourront pas bénéficier des dispositions ci-dessus s'il est prouvé que leur acte ou omission a été fait par négligence et avec la connaissance qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement.*

3. Alors que les principes généraux précités rencontrent l'approbation de la Commission tout entière, une minorité désire insérer dans le rapport, qu'elle ne peut pas souscrire à ces dispositions, lorsqu'elles concernent les sous-traitants indépendants. A leur avis un sous-traitant qui est indépendant par rapport au transporteur ne devrait pas, par suite du seul fait qu'il fournit des prestations qui pourraient avoir été fournies par le transporteur lui-même, être autorisé à se prévaloir de la limitation et des exonérations de la Convention. Une distinction devrait être faite entre, d'une part le transporteur, ses préposés ou agents, et d'autre part le sous-traitant indépendant. Les préposés et agents devraient être protégés pour des raisons sociales et devraient bénéficier de la Convention alors que, de l'avis de la minorité, ces considérations ne s'appliquent pas aux sous-traitants indépendants qui ne devraient pas avoir le bénéfice de ce régime.

Problème additionnel.

Ce problème est en relation avec le problème plus vaste de la responsabilité de l'employeur à l'égard de son préposé ou, comme certains membres l'on présenté, de l'identité légale. Lors de la discussion le point a été soulevé de savoir si, le fait qu'un arrimeur ou un aconier agit avec l'intention de causer un dommage, priverait son employeur, la société d'arrimage, du droit d'invoquer la limitation et les exonérations de la Convention. De l'avis unanime de la Commission ce point pourrait sans nul doute être soulevé par la pratique. D'après certains membres, l'idée d'identifier l'employeur à ses préposés aboutirait à la conclusion que, lorsqu'un préposé ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de la Convention, son employeur ne devrait pas non plus avoir ce droit.

Toutefois, la Commission n'a pas été encline à s'engager formellement dans l'interprétation de cette nouvelle règle sur ce point.



*from which the loss or damage resulted was not done in the navigation nor in the management of the ship, the afore-mentioned persons shall, furthermore, not be entitled to the above provisions if it is proved that their act or omission was done recklessly and with knowledge that loss or damage would probably result.*

3. While the general principles set out above meet with the approval of the full Sub-Committee a minority wishes to put on record that they cannot adhere to these provisions as far as independent contractors are concerned. In their view a contractor who is independent of the carrier should not, by the mere fact that he performs duties which might have been performed by the carrier himself, become entitled to avail himself of the limitation and exceptions of the Convention. A distinction should be drawn between, on the one hand the carrier, his servants or agents and on the other, the independent contractor. The servants and agents should be protected for social reasons and should have the benefits of the Convention whereas, in the view of the minority, these reasons do not apply to the independent contractor who should thus not have this benefit.

Additional problem :

This problem is connected with the much larger problem of the responsibility of the employer for his servant, or, as some put it, the legal identity. In the discussion the point was raised whether the fact that a stevedore or a longshoreman acted with intent to cause damage, would deprive his employer, the stevedore firm, of the right to avail itself of the limitation and exceptions of the Convention. The Sub-Committee agreed that this certainly was a point which well might come up in practice. The view was expressed by some members that the concept of identifying the employer with his servant would lead to the result that when the servant could not avail himself of the benefits and limits of the Convention neither should his employer be entitled to do so.

The Sub-Committee does not feel inclined, however, formally to commit itself as to the interpretation of the new rule in this respect.

## 6. Dommage nucléaire.

Suivant le précédent de la Convention de 1961 sur le Transport de Passagers par Mer, la Commission recommande l'introduction d'une nouvelle disposition en conformité avec l'Article XIV de la Convention sur les Passagers :

« La présente Convention ne portera pas préjudice aux dispositions d'une quelconque Convention ou d'une loi nationale qui régit la responsabilité pour les dommages nucléaires. »

A cet effet une disposition devrait être incorporée dans l'Article VIII de la Convention 1924.

## 7. Both to Blame.

Conformément à la loi des Etats-Unis d'Amérique lorsque en cas d'abordage, les deux navires sont à blamer, leur responsabilité est égale. La cargaison à bord du navire « CAM » peut assigner l'autre navire, le « MAC », pour les dommages subis et le « MAC » peut alors inclure la moitié de l'indemnité accordée à la cargaison du « CAM » comme une contre-réclamation à charge du « CAM ». Il résulte de cette situation que le « CAM » rembourse la moitié du dommage subi par sa propre cargaison alors qu'il n'aurait rien eu à payer à sa propre cargaison s'il avait été seul responsable.

Afin d'éviter cela une clause a été introduite dans les connaissements, clause permettant au « CAM » d'obtenir le remboursement par sa cargaison du montant qu'il a payé au « MAC » pour les dommages relatifs à la cargaison du « CAM » (et compris dans la réclamation introduite par le « MAC »). Si la validité de cette clause de connaissement était admise, il en résulterait qu'aux Etats-Unis la situation à l'égard des réclamations des cargaisons deviendrait la même qu'ailleurs. Toutefois, la Cour Suprême des Etats-Unis d'Amérique a rejeté la validité de cette clause.

La Commission a discuté ce problème.

### DECISION :

La Commission a décidé d'insérer dans son rapport l'extrait du Procès-Verbal de sa réunion de Londres des 4 et 5 novembre 1960 que voici :

« *Both to Blame clauses.*

La Commission constate que la situation actuelle ne donne aucune satisfaction. La Commission déclare

## 6. Nuclear damage.

Following the precedent of the 1961 Convention on Carriage of Passengers by Sea the Sub-Committee recommends that a new provision be introduced on the lines of Article XIV of the Passenger Convention to read as follows :

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

A provision to this effect could be incorporated in Article VIII of the 1924 Convention.

## 7. Both to Blame.

Under the law of the USA when there is a collision and both vessels are found to blame they are held equally to blame. The cargo carried in the vessel « CAM » may sue the other ship, the « MAC », for the damage sustained and the « MAC » may then include 1/2 of the amount made good to cargo onboard the « CAM » as a counter-claim against the « CAM ». The effect of this is that the « CAM » makes good 1/2 of the damage to her own cargo, whereas the « CAM » would have had nothing to pay for damage to her own cargo had she been held solely to blame.

To circumvent this result a clause has been introduced in bills of lading which allows the « CAM » to recover from her cargo the amount she has had to pay to the « MAC » in respect of damage to cargo onboard the « CAM » (and included in the claim put forward by the « MAC »). If this bill of lading clause were held valid the result would be that in the USA the position in respect of cargo damage would become the same as elsewhere. However, the Supreme Court of the USA has held such a clause invalid.

The Sub-Committee discussed this problem.

### DECISION :

The Sub-Committee decided that the following extract from its protocol for November 4th and 5th 1960 (the London meeting) should figure in the report :

« *Both to Blame clauses.*

The Sub-Committee held that the present position was highly unsatisfactory. The Sub-Committee una-

unanimement que ce serait un grand pas vers l'unification du Droit Maritime si les États-Unis acceptaient, en matière d'abordages, les règles suivies par le reste du monde maritime et autorisent que le présent point de vue soit porté à la connaissance des parties intéressées aux États-Unis. »

## V. AUTRES SUJETS EXAMINES

### 8. Innavigabilité et cargaison en pontée (Art. I (c) et Art. III (1)) :

En vertu de l'Article I (c) de la Convention « les animaux vivants et la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée » sont exclus de la définition « marchandises ». C'est la raison pour laquelle les animaux vivants et la cargaison de la pontée restent hors du cadre de la Convention et le transporteur peut s'exonérer contractuellement de toute responsabilité même pour les cas où les dommages sont dus à une lacune dans la diligence raisonnable pour (ce qui suit est extrait de l'Article III (1)) :

- « a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement arrimer, équiper et approvisionner le navire;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toute autre partie du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation. »

Il a été demandé à la Commission si les animaux vivants et la cargaison de la pontée devraient être couverts par la Convention à condition qu'il soit déclaré clairement que le transporteur n'avait aucune obligation d'équiper son navire d'une manière spéciale et qu'il ne soit pas responsable pour des pertes ou dommages subis par la cargaison de la pontée et causés par un enlèvement par les lames ou à un autre risque inhérent au transport d'animaux vivants ou de cargaison en pontée.

#### DECISION :

La Commission a examiné la situation mais à la suite de l'attitude générale suivant laquelle aucune recommandation ne devrait être faite aussi longtemps que le point visé n'avait pas d'importance suffisante, la Commission a été d'avis qu'il n'était pas pratique de préconiser une recommandation sur ce point particulier.

nimously declared it would regard it as a great progress towards the unification of Maritime Law if the United States would accept and adopt the same rules about collisions as the rest of the maritime world and authorized this view to be made fully known to interested parties in the United States. »

## V. OTHER SUBJECTS EXAMINED

### 8. Unseaworthiness and deck cargo (Art. 1 (c) and Art. III (1) ).

By virtue of Article I (c) of the Convention « live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried » is excluded from the definition of « goods ». Live animals and deck cargo therefore fall outside the ambit of the Convention and the carrier may contract out of liability even in cases where damage to such cargo is due to want of due diligence to (the following quoted from Article III (1) ) :

- « 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. »

The question posed before the Sub-Committee was whether animals and deck cargo should be covered by the Convention provided it was made clear that the carrier was under no obligation to equip the ship in any special way and that he should not be liable for loss or damage to the deck cargo due to washing overboard or due to other risks inherent in the carriage of live animals or deck cargo.

#### DECISION :

The Sub-Committee examined the position but in view of the general attitude that no recommendations should be made unless in matters of sufficient practical importance the Sub-Committee does not feel that there is a case for coming forward with any recommendation on this particular point.

## 9. Responsabilité, avant le chargement et après le déchargement (Art. I (e) et Art. VII).

Conformément à la définition de l'Art. 1 (e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. »

L'Article VII dispose entre autres :

« Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations ... relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ... pour la perte ou les dommages ... antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement ... ».

Deux problèmes ont été examinés par la Commission sous ce titre :

- a) Le transporteur peut-il être rendu responsable pour une période avant le chargement et après le déchargement ?
- b) Une ligne de démarcation plus claire que celle de l'Article I (e) et VII peut-elle être tracée en ce qui concerne le point de savoir quand la responsabilité du transporteur commence et quand elle se termine ?

a) A l'époque où les Règles de La Haye ont été rédigées on a considéré comme un principe fondamental que la période, durant laquelle les règles internationales devraient régir la responsabilité du transporteur, devrait commencer avec le chargement à bord du navire et se terminer à son déchargement et que les droits et les obligations rattachés à la période avant l'embarquement des marchandises et après le déchargement de celles-ci devraient être régis par la loi de la nation sous la juridiction de laquelle les dites opérations étaient effectuées. A cet effet une disposition expresse a été insérée dans la Convention de 1924 accordant une liberté contractuelle complète pour les périodes avant le chargement et après le déchargement. La Commission n'a pas été à même de trouver des raisons suffisantes pour changer ce principe fondamental de la Convention.

b) Le texte original des Règles de La Haye définissait la période de transport comme étant « de palan à palan ». Toutefois, ce texte a été modifié afin de s'appliquer également aux marchandises ne pouvant pas être manipulées par les palans. C'est la raison pour laquelle le texte est devenu moins précis mais on n'a certainement pas eu l'intention de modifier le principe du « palan à palan ».

Toutefois, il faut dire aujourd'hui que quoique le principe de palan à palan soit admis par la plupart des pays, la Cour Suprême de certains Etats Contractants a dépassé ce principe et étendu la responsabilité des transporteurs prévue par les Règles de La Haye.

Alors que la Commission estime que plus de précision dans la délimitation de la période de responsabilité du transporteur pourrait

## 9. Liability before loading and after discharge (Art. 1 (e) and Art. VII).

According to the definition in Art. I (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 VII provides i.a. the following :

« Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement ... as to the responsibility and liability of the carrier ... for the loss or damage to ... goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship ... ».

Two problems were examined by the Sub-Committee under this heading :

- a) Should the carrier be made liable for any period before loading and after discharge ?
- b) Could a clearer line of demarkation be drawn as to when the carrier's liability begins and when it ends than the one now appearing in Article I (e) and Article VII ?

a) When the Hague Rules were drafted it was held to be a fundamental principle that the period during which the international rules were to govern the carrier's responsibility should begin with the loading on the ship and end with the unloading from her and that the rights and obligations attaching to the periods before the goods were loaded and after they were discharged should be governed by the law of the nation within whose jurisdiction the said operations were performed. To this end an express provision was inserted in the 1924 Convention (Article VII) granting complete freedom of contract for the periods before loading and after discharge. The Sub-Committee was unable to find sufficient reason to alter this fundamental principle of the Convention.

b) The original text of the Hague Rules defined the period of carriage as being « from tackle to tackle ». This text was, however, modified in order to apply equally to goods which cannot be handled by tackle. The text therefore became less precise, but it was certainly not intended that the modification should alter the « tackle to tackle » principle.

It is, however, true to say to-day that, although the tackle to tackle principle is upheld in most countries, the Supreme Courts in some of the Contracting States have gone beyond this principle and extended carrier's liability under the Hague Rules.

While the Sub-Committee feels that it might well be of great assistance to the commercial world if a clear definition could be evolved

apporter une aide précieuse au monde commercial, la Commission est arrivée à la Conclusion que ce problème n'est pas propice à une nouvelle discussion internationale.

DECISION :

La Commission recommande de maintenir le statu quo sur ces points.

10. *Responsabilité lors du transbordement des marchandises.*

Dans le rapport préliminaire de la Conférence de Rijeka, page 78, ce problème a été intitulé « Responsabilité pour des actes commis par un transporteur précédent dans le cadre du connaissance direct ».

La Commission a examiné ce problème sur un plan quelque peu plus étendu. Cet examen a amené la Commission à la décision que voici :

DECISION :

La Commission se rend bien compte des efforts soutenus fournis en vue d'arriver à une solution du problème des connaissements directs. Ces efforts ont rencontré une opposition véhémente qui a incité le C.M.I. à considérer cette question comme inappropriée à une réglementation internationale. La Commission est d'avis que la question de la responsabilité du transporteur relative au transbordement ne devrait pas être examinée davantage au stade actuel et c'est la raison pour laquelle elle recommande de maintenir le statu quo.

11. **Diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité (Art. III (1) et IV (1)).**

L'Article III (1) dispose :

« Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour (a) mettre le navire en état de navigabilité; ... »

L'Article IV (1) dispose : « Ni le transporteur ni le navire ne sont 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 ... ».

En février 1961 la Chambre des Lords a rendu un jugement selon lequel un propriétaire de navire n'a pas exercé une diligence raisonnable de la manière requise en remettant son navire entre les mains d'un réparateur compétent qui aurait dû accomplir sa tâche particulière avec



covering the period of the carrier's liability the Sub-Committee has reached the conclusion that this problem is not suited for a renewed international discussion.

DECISION :

The Sub-Committee recommends the retaining of the status quo on these points.

10. *Liability when goods are transhipped.*

In the preliminary report to the Rijeka Conference page 78 this problem is called « Liability for acts committed by a preceding carrier on a through Bill of Lading ». The Sub-Committee examined the problem in a somewhat wider setting under the above title. This examination led the Sub-Committee to the following

DECISION :

The Sub-Committee is well aware that persistent efforts have been made to arrive at a solution of the through bill of lading problem. These efforts have met with vehement opposition, which so far has led the I.M.C. to regard this question as unsuited for international regulation. The Sub-Committee feels that the question of carrier's responsibility in connection with transhipment should not be pressed at this stage and therefore recommends that the status quo be maintained.

11. **Due diligence to make ship seaworthy (Art. III (1) and IV (1) ).**

Article III (1) provides that :

« The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to (a) Make the ship seaworthy; ... »

Article IV (1) provides that « 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 by the carrier to make the ship seaworthy ... ».

In a decision given in February 1961 The House of Lords held that a shipowner had not exercised due diligence in the required manner by putting his ship in the hands of competent repairers who should have done a particular job competently but who failed to do so with the result that cargo damage occurred because the particular job had not been properly done (The « Muncaster Castle », (1961) - Lloyd's Rep., pages 57/91).

compétence mais qui ne l'a pas fait, de sorte qu'un dommage pour la cargaison en est résulté, la tâche particulière n'ayant pas été exécutée de manière appropriée (le « Muncaster Castle », (1961) 1 Lloyd's Report, pages 57/91).

L'attention de la Commission a été attirée sur ce cas, pour qu'elle prenne en considération l'opportunité d'amender l'Article IV (1) à la suite de la situation créée par ce jugement.

La Commission a dû constater que la situation était compliquée. Il est apparu, qu'en vertu de la Convention sur les connaissements, le transporteur a selon la terminologie juridique française une « obligation de moyen » alors que la décision de la Chambre des Lords établit une « obligation de résultat ».

La Commission estime que l'interprétation donnée par les tribunaux du Royaume-Uni et des États-Unis aux Règles de La Haye place un fardeau bien plus lourd sur le transporteur que ce n'est le cas dans d'autres pays.

L'existence de cette différence en dépit de l'application des Règles de La Haye, pourrait peut-être s'expliquer dans une certaine mesure par la différence des termes employés dans l'édition anglaise et française de la Convention sur les connaissements. Dans le texte anglais figurent les mots : « due diligence » alors que le texte français porte « diligence raisonnable ».

La Commission est arrivée à la conclusion que les efforts en vue d'arriver à une règle interprétative uniforme sur ce point se heurteront à une différence d'opinion fondamentale esquissée ci-dessus, à savoir : La Convention dans l'édition originale française d'une part et l'attitude de la loi Anglo-Saxonne de l'autre.

#### DECISION :

La discussion de la Commission a démontré qu'il ne sera pas possible d'arriver à une solution acceptable partout et c'est la raison pour laquelle la Commission recommande le maintien du statu quo.

Néanmoins la Commission pense qu'une enquête sur la situation actuelle dans les différents pays sur ce point particulier aura une utilité pratique. Un des membres de la Commission, Monsieur van Ryn, s'est porté volontaire pour entamer une telle enquête et certains membres de la Commission se sont engagés à fournir à Monsieur van Ryn la documentation nécessaire sur la situation dans leur pays. Le résultat de cette enquête sera publié à part.

This case was brought to the attention of the Sub-Committee in order that it might consider whether the position created by the judgement had made an amendment of Article IV (1) desirable.

The Sub-Committee found the position rather complicated. It would appear that under the B/L Convention the carrier has what in French legal terminology is called an « obligation de moyens » whereas the decision of the House of Lords implies an « obligation de résultat ».

The Sub-Committee believes that the interpretation of the Hague Rules by the courts in the United Kingdom and the United States places a very much heavier burden on the carrier than is the case in other countries.

Why this is so even in a case where the Hague Rules apply may perhaps to a certain extent be explained by the different wording used in the English and French version of the B/L Convention. In the English version appears the words « due diligence » whereas in the French the term is « exercer une diligence raisonnable ».

The Sub-Committee reached the conclusion that efforts made to create a uniform rule of interpretation on this point would come up against the fundamental difference of opinion briefly set out above, that is to say the Convention in its original French version and compared with the attitude of Anglo-Saxon law.

#### DECISION :

The discussion held within the Sub-Committee showed that it would not be possible to reach a solution which would be acceptable everywhere and for this reason the Sub-Committee recommends the retention of the status quo.

Nevertheless the Sub-Committee feels that an investigation of the actual position in the various countries on this particular point would be practical and useful. One of the members of the Sub-Committee M. Le Doyen van Ryn volunteered to carry out such an investigation and some other members of the Sub-Committee undertook to supply M. Le Doyen with the necessary documentation on the position in their countries. The result of this investigation when completed will be published separately.

## 12. Connaissements « reçu pour embarquement » (Art. III (3) et (7) ).

La Commission a examiné la question de savoir si le transporteur est obligé d'émettre un connaissance « reçu pour embarquement » et si, au cas où pareil document est émis, celui-ci est soumis aux dispositions de la Convention sur les connaissances. L'Article III (3) dispose : « Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ... devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance ... » et le paragraphe (7) du même article : « Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur ... au chargeur, sera ... un connaissance libellé « embarqué » ... », autres documents donnant droit à ces marchandises, reçus auparavant, à remettre contre ce connaissance.

La Commission est d'avis qu'il résulte clairement de l'Article III (3) et (7) que le transporteur a l'obligation de délivrer un connaissance « reçu pour embarquement », si le chargeur demande pareil document. Lorsque pareil document est émis il devrait être couvert en principe par la Convention pourvu, bien entendu, que la Convention soit applicable au transport envisagé, soit par suite d'une Paramount Clause du connaissance, soit par suite de l'applicabilité impérative de la Convention. La plupart des connaissances contiennent généralement une clause stipulant que le transporteur n'est pas responsable des marchandises avant le déchargement et après le déchargement. Il résulte de l'Article VII de la Convention que le transporteur est autorisé à faire pareille exonération de responsabilité.

### DECISION :

La Commission ne voit pas la nécessité d'avancer une recommandation sur ce point particulier.

## 13. Valeur probante des déclarations dans les connaissances (Art. III (4) et (5) ).

Les problèmes ci-dessous ont été soulevés devant la Commission :

1. Quelle est la signification exacte de l'Article III (4) : « un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles quelles y sont décrites, conformément au paragraphe 3 (a), (b) et (c) ? »

2. Y a-t-il une contradiction entre l'Article III paragraphe 4 et l'Article III paragraphe 5 ?

3. Une clause marginale doit-elle, pour être valable, préciser la raison pour laquelle le transporteur ne peut pas vérifier une déclaration faite par le chargeur dans le connaissance concernant le nombre, la quantité ou le poids ? Si une réponse affirmative était donnée à cette question, l'Article devrait-il être rendu plus clair sur ce point ?

## 12. Received for shipment bills of lading (Art. III (3) and (7)).

The Sub-Committee examined the question whether the carrier is obliged to issue a received for shipment B/L and if, when such a document is issued, it is subject to all provisions of the B/L Convention. Article III (3) says : « After receiving the goods into his charge the carrier ... shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading » and (7) in the same Article provides : « After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier ... to the shipper shall ... be a « shipped » bill of lading .. », other documents of title previously taken up to be surrendered against the B/L.

It seemed to the Sub-Committee that Article III (3) compared with Article III (7) made it clear that the carrier has to issue a received for shipment B/L if the shipper asks for such document. Such a document when issued would in principle be covered by the Convention provided, of course, that the Convention is applicable on the transport contemplated, either because of a Paramount clause in the B/L or because the Convention is compulsory. Most Bs/L generally contain a clause laying down that the carrier has no responsibility for the goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the vessel. It follows from Article VII of the Convention that the carrier is entitled to make such reservation as to his responsibility.

### DECISION :

The Sub-Committee cannot see the necessity of coming forward with any recommendations on this particular point.

## 13. Statements in B/L as evidence (Art. (4) and (5)).

The following problems were raised before the Sub-Committee :

1. What is the exact meaning of Article III (4) : « such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c) ? »

2. Is there a contradiction between Article III paragraph 4 and Article III paragraph 5 ?

3. Should a marginal clause in order to be valid state the reason why the carrier cannot verify a statement made by the shipper in the B/L in respect of number, quantity or weight ? If this question is answered in the affirmative should the Article be clarified accordingly ?

## DECISION :

En ce qui concerne la question N° 2, la Commission est arrivée à la conclusion qu'il n'y a pas de contradiction entre les paragraphes 4 et 5 de l'Article III. C'est la raison pour laquelle la Commission n'a pas de recommandation à faire sur ce point particulier.

En ce qui concerne les questions reprises sous les n° 1 et 3 ci-dessus, la majorité de la Commission est d'avis qu'il n'y a aucune nécessité d'amender la Convention pour satisfaire les points soulevés. Toutefois, la Commission est d'avis qu'il est souhaitable de soumettre la question à la sous-Commission des clauses marginales et le Président de cette Commission qui a assisté aux débats a fait bénéficier la Commission de son avis.

### Réserve :

Une minorité de la Commission est d'avis que le problème soulevé sous le N° 1 ci-dessus doit être résolu en amendant le paragraphe 4 de l'Article III comme suit :

« Pareil connaissance lorsqu'il est cédé à un tiers agissant de bonne foi, constituera une preuve irrefragable de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites conformément au paragraphe 3 (a) et (c). »

Un membre de la Commission fait valoir l'argument suivant en faveur de la réserve formulée par la minorité. Tel qu'il est actuellement rédigé, l'Article III (4) de la Convention donne au transporteur, sans aucune restriction, le droit de faire la preuve de l'inexactitude des mentions du connaissance. La consécration de ce droit absolu constitue une dérogation peu justifiable aux principes généraux qui régissent les titres négociables. Elle méconnaît en particulier les droits que ces titres confèrent normalement au porteur de bonne foi.

L'on a fait valoir que, dans beaucoup de pays, les cours et tribunaux avaient réussi à interpréter ou à appliquer la règle exprimée par l'Article III (4) dans des

## DECISION :

With regard to question no. 2 above the Sub-Committee reached the conclusion that there is no contradiction between Article III paragraph 4 and Article III paragraph 5. For this reason the Sub-Committee has no recommendation to make on this particular point.

With regard to the questions raised under no. 1 and 3 above the majority of the Sub-Committee found that there is no need for amending the Convention to meet the points raised. The Sub-Committee thought, however, it advisable to bring the matter before the I.M.C. Sub-Committee on marginal clauses and the Chairman of the said committee attended the meeting of the Sub-Committee and gave the Sub-Committee the benefit of his advises.

## Reservation :

A minority of the Sub-Committee is of opinion that the problems raised under no. 1 above should be solved by amending Article III paragraph 4. This should read :

“ Such bill of lading when transferred to a third party who is acting in good faith shall be conclusive evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with 3 (a), (b) and (c). ”

In support of the amendment one member submits the following views : According to Art. III (4) in its present form the carrier is entitled, without any restrictions, to prove the inexactitude of statements appearing in the B/L. The establishment of such an unrestricted right constitutes a deviation from the general principles concerning negotiable documents which is hardly justifiable. In particular it disregards the rights normally conferred by such documents to the bona fide holder.

It has been submitted that in many countries the courts have succeeded in interpreting or applying the rule expressed in Art. III (4) in such a way that in practice it remains without effect in respect of the bona fide holder

conditions telles qu'en pratique, elle demeurerait sans effet à l'égard du porteur de bonne foi et que, dans ses rapports avec un tel porteur, le transporteur se voyait privé de la possibilité de faire la preuve à l'encontre des mentions du connaissement. Celles-ci, en pareil cas, équivalent donc en pratique à un « conclusive évidence ».

Malheureusement, en Belgique — et peut-être aussi dans d'autres pays — ni la doctrine ni la jurisprudence n'ont pu découvrir le moyen d'éviter l'application de la règle telle qu'elle est expressément formulée par l'Article III (4).

La situation aurait probablement été la même en France si une disposition expresse de la loi française de 1936 n'avait consacré formellement la règle d'après laquelle le transporteur ne pourra se prévaloir des inexactitudes commises par le chargeur à l'égard de toute autre personne que le chargeur.

L'amendement proposé par la minorité n'a nullement pour effet ni pour but de modifier la portée de la règle, mais d'exprimer avec plus de précision et plus d'exactitude sa signification réelle. Il s'agit en somme d'exprimer d'une manière claire et nette la solution qui est admise et reconnue dans la plupart des pays. Il semble donc que cette solution, qui serait très souhaitable en Belgique, ne pourrait, par ailleurs, présenter aucun inconvénient dans les pays où elle est déjà admise par application des principes du droit en vigueur dans ces pays.

#### **14. Prescription des actions récursoires (Art. III (6) ).**

La Commission a discuté le point de savoir si elle devrait formuler une recommandation sur une prescription spéciale en matière d'actions récursoires.

Un exemple illustrera la question.

Des marchandises arrivant à destination sont partiellement endommagées; le destinataire introduit une réclamation auprès du transporteur. Toutefois, la réclamation est présentée peu avant la fin du délai de prescription d'un an. Le transporteur rembourse les dommages (ou refuse de rembourser et est assigné immédiatement avant la fin du délai d'un an). Le transporteur estime que les dommages aux marchandises sont survenus en fait à une époque où elles étaient entre les mains d'un



and that in relation to such a B/L holder the carrier was deprived of the possibility of submitting proof against the statements in the B/L. In such cases it amounted in fact to conclusive evidence.

Unfortunately in Belgium — and perhaps in other countries as well — neither doctrine nor jurisprudence has been able to find a way to avoid the application of the rule as it is clearly expressed in Art. III (4).

The situation would probably have been the same in France had not a provision of the French law of 1936 expressly laid down the rule that the carrier may not rely on inaccurate statements made by the shipper as a defense in dealings with persons other than the shipper.

The amendment proposed by the minority has certainly neither the effect nor the aim to modify the scope of the rule but to express with greater precision and exactitude its real significance. After all it is a question on how to express in a clear and exact way the solution actually adopted in most countries. It would thus appear that this solution, which would be highly desirable in Belgium, should not produce any inconveniencies in other countries where it is already accepted by the application of the principles of the law in force in those countries.

#### **14. Time limit for recourse action (Art. III (6) ).**

The Sub-Committee discussed whether it should recommend a special time limit in respect of recourse actions.

An example will illustrate the point :

When the goods reach their destination some of them are found to be damaged. The consignee puts forward a claim against the carrier. The claim is, however, presented near the end of the one year prescription period. The carrier pays damages (or refuses to pay and is sued just before the one year period comes to an end). The carrier feels satisfied that the damage to the goods actually occurred while they were in the hands of another carrier who performed one part of the transport. He therefore tries to recoup the amount he has paid (or for which judgement has meanwhile been delivered against him) from that carrier.

autre transporteur qui a effectué une partie du transport. Il essaye de récupérer le montant qu'il a payé (ou pour lequel il a été condamné entretemps) par ce transporteur. Indépendamment du mérite de l'affaire, il échoue dans son action récursoire par suite du fait que la réclamation contre ce transporteur s'est prescrite entretemps.

L'Article 487 du Code de Commerce Néerlandais, traite de ce problème et dispose entre autres :

« si le transporteur de son côté est partie à un contrat avec un autre transporteur, la réclamation initiale ne sera prescrite à l'égard de ce dernier que 3 mois après la date à laquelle il aura payé ou aura été assigné, pourvu que ce paiement ou cette assignation ait eu lieu avant la fin de la période d'un an. »

L'Association Française de Droit Maritime a examiné plusieurs formules et au mois de février 1961 elle s'est prononcée en faveur du texte que voici :

« Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes ou dommages, ainsi que les actions récursoires, sont prescrites un an après la livraison des marchandises et, si la livraison n'a pas eu lieu, un à dater du jour où elles auraient dû être livrées. Si l'action principale est intentée dans le dernier mois du délai, les actions récursoires ne seront prescrites qu'un mois après l'exercice de l'action contre le garanti » — 2<sup>e</sup> Article 433 : « ... sont prescrites : Toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avarie ou retard dans leurs transport ainsi que les actions en garantie qui pourront être formées sur lesdites demandes, un an après l'arrivée du navire. Dans les matières visées au paragraphe précédent, si l'action principale est intentée dans le dernier mois du délai, les actions récursoires ne seront prescrites qu'un mois après l'exercice de l'action contre le garanti. »

#### DECISION :

Les membres de la Commission ne considèrent pas ce problème comme très important. Plusieurs membres n'ont personnellement rencontré aucune difficulté dans la pratique. Le Code Néerlandais s'est occupé de ce problème et si d'autres pays estiment que le problème est suffisamment important, ils pourraient en faire de même. Comme il a déjà été précisé, la Commission est d'avis de limiter les recommandations aux points qui paraissent essentiels. Etant donné les circonstances la Commission n'est pas encline à recommander une action sur ce point particulier.

Irrespective of the merits of his case he fails to obtain recovery because his claim against the said carrier has meanwhile become time barred.

Article 487 of the Netherlands Commercial Code deals with this problem and provides i.a. :

« if the carrier on his part is party to a contract with another carrier, the former's claim against the latter shall not become barred until three months have elapsed after he himself has paid or has been sued, provided one of these events has taken place within the said term on one year. »

The French Maritime Law Association has discussed various formulas and in February 1961 declared itself in favour of the following text :

« Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes ou dommages, ainsi que les actions récursoires, sont prescrites un an après la livraison des marchandises et, si la livraison n'a pas eu lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées.

Si l'action principale est intentée dans le dernier mois du délai, les actions récursoires ne seront prescrites qu'un mois après l'exercice de l'action contre le garanti » — 2° Article 433 : « ... sont prescrites : Toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avarie ou retard dans leur transport ainsi que les actions en garantie qui pourront être formées sur lesdites demandes, un an après l'arrivée du navire. Dans les matières visées au paragraphe précédent, si l'action principale est intentée dans le dernier mois du délai, les actions récursoires ne seront prescrites qu'un mois après l'exercice de l'action contre le garanti. »

#### DECISION :

The members of the Sub-Committee do not regard this problem as a very important one. Many of them are not aware that any difficulties have made themselves felt in practice. The Netherlands Code has dealt with the problem and any other country which feels this problem to be of sufficient magnitude might of course do the same. As already stated the Sub-Committee took the view that recommendations for action should be restricted to those points where this appears essential. In these circumstances it does not feel inclined to recommend any action on this particular point.

## 15. Prescription relative à des dommages indirects pour retard (Art. III (6) ).

L'Article III (6) paragraphe 3 de la Convention de 1925 stipule :

« 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. »

Le dommage matériel à des marchandises par suite de retard est apparemment couvert par cet Article.

La Commission a discuté le point de savoir si cela s'applique également à d'autres pertes (c'est-à-dire indirectes) causées par du retard. Si la réponse était affirmative il en résulterait que des réclamations pour pareil dommage seraient prescrites après un an. Plusieurs membres de la Commission sont enclins à penser que la Convention ne s'applique pas à ce genre de réclamation et c'est la raison pour laquelle la question a été posée de savoir s'il fallait recommander l'introduction d'une prescription pour des dommages basés sur du retard.

Il a été précisé au sein de la Commission parmi d'autres choses que d'après le droit anglais un retard peut très bien devenir l'équivalent d'un déroutement de sorte que la prescription est étendue jusqu'à 6 ans. Il a été avancé que comme le cas n'était pas prévu par la Convention, les parties jouissent de la liberté contractuelle et peuvent remédier à cette situation en ajoutant des clauses appropriées aux connaissements.

### DECISION :

Après une discussion complète la Commission a décidé de ne recommander aucun amendement concernant la prescription relative aux réclamations portant sur des dommages par suite de retard.

## 16. Prescription (Art. III (6) ).

La Commission s'est penchée sur la question de savoir si la période d'un an, figurant à l'Article III (6) paragraphe 3, visée sous le N° 15 ci-dessus, constitue d'après le langage juridique français, une « simple prescription » ou « un délai de déchéance ». S'il s'agissait d'une prescription cela signifierait selon certains systèmes juridiques, que la période d'un an pourrait être étendue conventionnellement par les parties alors que s'il s'agissait d'un délai de déchéance, uniquement une action judiciaire introduite avant la fin du délai d'un an, pourrait faire survivre la réclamation, un accord entre parties ou l'acceptation de la réclamation ou un paiement partiel par le transporteur n'empêchant pas la déchéance. La Commission a dû constater que les tribunaux des différents pays résolvent ce problème de différentes manières.

## 15. Time limit in respect of claim for indirect damage through delay (Art. III (6) ).

Article III (6) paragraph 3 of the 1924 Convention reads :

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

Physical damage to the goods caused by delay is apparently covered by this Article.

The Sub-Committee discussed whether this is true also for other (i.e. indirect) damage caused by delay. If the answer is in the affirmative it would follow that claims for such damage would become time barred within one year. Many members of the Sub-Committee were inclined to think that the Convention did not apply to this type of claims and the question was therefore raised whether to recommend the introduction of a time limit in respect of claims based on delay.

It was pointed out within the Sub-Committee among other things that under English law a delay might well become the equivalent to deviation and prescription period would then be extended to 6 years. It was argued that as the case was not covered by the Convention the parties had freedom of contract and that the B/L could be amended in a way which would settle this problem.

### DECISION :

After a full discussion the Sub-Committee decided not to recommend the introduction of a provision of a time limit in respect of claims for indirect damages due to delay.

## 16. Prescription (Art. III (6) ).

The Sub-Committee considered whether the period of one year appearing in Article III (6) paragraph 3, cited under nr. 15 above is, to use the French terminology, a mere « prescription » or a « délai de déchéance ». If it constitutes a prescription this would, under the concept of some laws, mean that the one year period can be extended by an agreement between the parties, whereas if the period is intended to constitute a « délai de déchéance » nothing but a court action brought within one year could make the claim survive more than a year, not even an agreement between the parties or an acceptance of the claim or part payment of it by the carrier. The Sub-Committee was advised that the courts in different countries deal with this problem in different ways.

La Commission a conclu que ce problème trouve son origine dans la divergence entre les systèmes juridiques adoptés par les différents pays. Ce n'est pas un problème qui a une répercussion exclusive sur la Convention sur les connaissements, mais sur toutes les Conventions Maritimes où une prescription est prévue. Comme la Convention sur les connaissements existe depuis plus de 30 ans, les personnes qui s'occupent de réclamations basées sur des connaissements sont à l'heure actuelle probablement familiarisées avec les démarches qu'il faut faire dans un Etat contractant particulier afin d'éviter la prescription, et l'expérience démontre que la situation actuelle n'entraîne pas de difficultés particulières.

#### DECISION :

Les considérations esquissées ci-dessus ont amené la Commission à conclure que la prescription concerne également d'autres Conventions que celle de 1924, et c'est la raison pour laquelle la Commission accueillerait favorablement une étude de ce problème.

#### 17. Invoice value clause (Art. III (8) ).

La Commission a examiné la question de savoir si la Convention devrait admettre expressément la validité d'une clause insérée dans le connaissement et suivant laquelle les montants, pour lesquels le transporteur pourrait être responsable, devraient être calculés sur base de la valeur de la facture augmentée des frais.

Il y a deux types de clauses dites « Invoice value clauses » :

- a) le type « strict » qui déclare que tout les montants, pour lesquels le transporteur peut être responsable, doivent être calculés sur base de la valeur de facture augmentée des frais.
- b) le type « alternatif » qui déclare que les montants seront déterminés soit sur base de la valeur de facture augmentée des frais, soit sur base de la valeur du marché du port de déchargement le jour de l'arrivée du navire, au choix du transporteur.

La validité de la clause a) est admise par la HARTER ACT des Etats-Unis mais il se pourrait qu'elle ne soit pas valable sous la Convention de 1924, et dans certains pays il a été décidé qu'elle est en contradiction avec le paragraphe 8 de l'art. III de la Convention stipulant que « toute clause ... exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage ... ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent Article sera nulle, non avenue et sans effet ». Il est plus que probable que la clause b) (qui est plus favorable au transporteur) ne sera pas admise non plus.

The Sub-Committee concluded that this problem springs from the different concepts of legal doctrine held in various countries. It was not a problem which has a bearing on the B/L Convention only but on all the Maritime Law Conventions where a time limit is imposed. The B/L Convention having existed for more than 30 years, the people who deal with the claims emanating from a B/L were by now probably acquainted with the steps they should undertake in this or that Contracting State in order to avoid the time limit from expiring and experience indicated that the present position had not brought about particular difficulties.

#### DECISION :

The considerations briefly outlined above led the Sub-Committee to the conclusion that the question of prescription affected other conventions as well as the 1924 Convention and that for this reason the Sub-Committee would welcome the study of this problem.

#### 17. Invoice value clause (Art. III (8) ).

The Sub-Committee examined the question whether a clause in a B/L, stipulating that claims for which the carrier may become liable shall be adjusted on the net invoice value plus disbursements, should be made expressly valid under the Convention.

There are two main types of invoice value clauses :

- a) The «strict» type which states that all claims for which the carrier may become liable shall be calculated by reference to the net invoice value of the goods plus disbursements.
- b) The «alternative» type which states that claims shall be settled either on the net invoice value plus disbursements or on the certified market price at the port of discharge on the day of the vessels' arrival, whichever is the less.

The strict type of clause is valid under the United States Harter Act. But this may not be the case under the 1924 Convention and in some countries it has been held that these clauses are contrary to Article III (8) of the Convention which says that « any clause ... relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage ... or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void ... ». There is little doubt that the alternative type of clause (which is more favourable to the carrier) would also be held invalid.

La Commission a été très attirée par la proposition d'amender la Convention de manière à stipuler qu'en dépit de l'Article III (8) la clause a) pourra valablement être insérée dans un connaissement.

**DECISION :**

La Commission a supputé le pour et le contre de cette suggestion. L'échange de vues a conduit la Commission à la conclusion qu'il n'y a pas lieu d'avancer une recommandation quelconque en ces matières.

**18. Prorata Clause (Art. III (8) ).**

En vertu du paragraphe 8 de l'Article II de la Convention de 1924 « Toute clause ... exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité ... ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent Article, sera nulle, non avenue et sans effet ». Une clause dite « pro rata » prévoit que si les marchandises sont endommagées à concurrence d'un certain pourcentage (par exemple 50 %) le transporteur, s'il est responsable, paiera 50 % de sa limite légale de responsabilité. Si pareille clause a pour effet de réduire la responsabilité du transporteur en dessous de la somme fixée par la Convention, elle est en opposition avec le paragraphe 8 de l'Article III et par conséquent sans valeur.

La Commission a examiné le point de savoir s'il fallait insérer dans la Convention une disposition suivant laquelle une clause pro-rata est sans effet.

**DECISION :**

Alors qu'une disposition stipulant explicitement qu'une Clause « pro rata » diminuant la responsabilité du transporteur en dessous de la somme fixée par la Convention pourrait être utile puisqu'elle rendrait toute discussion vaine, la Commission ne voit pas la nécessité réelle de pareille disposition et ne recommande aucun amendement sur ce point.

**19. Incendie (Art. IV (2) b).**

L'Article IV (2) b) de la Convention exonère le transporteur de toute responsabilité pour « incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ». La Commission a examiné les questions suivantes :

1. Faut-il maintenir l'exception relative à l'incendie prévue à l'Article IV (2) ?



The Sub-Committee was much attracted by the proposal that the Convention should contain a provision laying down that notwithstanding Article III (8) the « strict » type of invoice value clause should be valid in a B/L.

**DECISION :**

The Sub-Committee weighed and considered the arguments for and against this suggestion. The exchange of views led the Sub-Committee to the conclusion that there is no case for coming forward with any special recommendation on this subject.

**18. The pro rata clause (Art. III (8) ).**

By virtue of Article III (8) of the 1924 Convention « Any clause ... relieving the carrier or the ship from liability ... or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void ». A pro rata clause provides that if goods are damaged to a certain percentage — say 50 % — the carrier, if responsible, shall pay 50 % of his statutory maximum liability. If the effect of such a clause is to reduce the carrier's liability below the sum laid down in the Convention, then it is contrary to Article III (8) and is invalid.

The Sub-Committee discussed whether a provision should be inserted in the Convention which laid down specifically that a pro rata clause is invalid.

**DECISION :**

Whilst a provision which specifically laid down that a pro rata clause which reduces the carrier's liability below the sum laid down in the Convention might be useful in making further litigation on the subject unnecessary the Sub-Committee does not see that the need for such a provision is really warranted and recommends no action on this particular point.

**19. Fire (Art. IV (2) b).**

Article IV (2) b) of the Convention exempts the carrier from liability for « Fire unless caused by the actual fault or privity of the carrier ». The Sub-Committee examined the following questions :

1. Should the exception in respect of fire appearing in Article IV (2) be maintained ?

2. Si la réponse est affirmative :

a) qui a le fardeau de la preuve ? Le réclamant doit-il démontrer que le transporteur a commis une faute ou appartient-il au transporteur d'établir qu'il n'en a pas commis ?

b) le bénéfice de l'exception peut-il être écarté uniquement par une faute de ses préposés ?

c) le transporteur est-il responsable de l'incendie causé par la faute de ses préposés dans la navigation ou l'administration du navire ?

d) le transporteur est-il responsable si l'incendie est causé par une faute d'un préposé qui relève d'un autre domaine que celui de la navigation ou de l'administration du navire ?

DECISION :

Compte tenu de l'attitude générale qui consiste à ne faire de recommandations qu'en des matières d'une importance pratique suffisante, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de faire une recommandation sur ces points particuliers.

## 20. La Réserve faite au Protocole de signature sous le N° 1 (Art. IV (2) c) à p) ).

Le Protocole de signature de la Convention stipule que toute Partie Contractante peut se réserver le droit :

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

La Commission a pris note du fait qu'un certain nombre de pays ont fait pareille réserve ce qui signifie qu'en vertu de leur loi nationale il est possible d'établir la responsabilité comme précisé dans la réserve.

Les questions ci-dessous ont été soumises à la Commission :

1. La Commission doit-elle recommander l'insertion de cette règle dans la Convention elle-même ?

2. Quelle est la preuve que le transporteur doit fournir pour échapper à sa responsabilité lorsqu'il invoque une des exceptions énumérées sous l'Article IV (2) (c) - (p) ?

Afin de trouver une réponse à la question N° 1 les débats de la Conférence Diplomatique ont été étudiés ainsi que les raisons qui ont conduit au protocole. C'est ainsi qu'il est apparu que pratiquement

2. If the answer is yes :

a) on whom should rest the burden of proof, is it for the claimant to establish that the carrier is at fault, or is it for the carrier to show that he is not at fault ?

b) is the establishment of the *personal* fault of the carrier the only way to break the exception or would also the establishment of the fault of his servants bring about the same result ?

c) is the carrier responsible if the fire is caused by the default of the servants in the navigation or management of the ship ?

d) is the carrier responsible if the fire is caused by a default of the servants other than in the navigation or management of the ship ?

DECISION :

In view of the general attitude that no recommendations should be made unless in matters of sufficient practical importance the Sub-Committee does not feel that there is a case for coming forward with any recommendations on these particulars points.

## 20. The reservation appearing in Protocol of Signature under nr. 1 (Art. IV (2) c) to p) ).

The Protocol of Signature to the Convention stipulates that any of the contracting parties may reserve the right (official translation by the U.S. State Department) :

« 1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2 (c) to (p) of Article IV the holder of the 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); »

The Sub-Committee took note of the fact that a number of countries have made such reservation which means that under their domestic law it is possible to establish responsibility as set out the reservation.

The questions put before the Sub-Committee in this connection were as follows :

1. Should the Sub-Committee recommend that this rule should be put in the Convention itself ?

2. What proof should the carrier establish in order to escape liability when invoking any of the exceptions enumerated under Article IV (2) c) - p) ?

In order to find the answer to question no. 1 the debates of the Diplomatic Conference were studied and the reasons for the Protocol

aucune délégation n'a été favorable à la solution qui refuse au réceptionnaire le droit de prouver une négligence dans le chef du transporteur dans le cadre du paragraphe (2) (c) à (p) de l'Article IV.

Il a été proposé de supprimer la série d'exceptions prévues dans ces dispositions, soit d'insérer une disposition expresse autorisant le réceptionnaire à établir la négligence commise par le transporteur dans ces cas d'exceptions.

Toutefois, l'idée de biffer les exceptions a rencontré une forte opposition. Il a été avancé qu'elles figuraient dans le connaissance sans causer de difficultés, qu'elles avaient été formulées dans l'intérêt des parties qui comprenaient parfaitement leur portée. L'Article IV a été le résultat d'un compromis réalisé après des négociations laborieuses. Après avoir examiné plusieurs propositions pour sortir de l'impasse, il a été suggéré finalement d'adopter une disposition suivant laquelle les Hautes Parties Contractantes pourraient se réserver le droit de stipuler que, dans les cas prévus par le paragraphe (2) (c) à (p) de l'Article IV, le réceptionnaire sera autorisé à établir la négligence du transporteur. C'est ce qui a conduit au libellé de la première réserve du protocole de signature. (\*)

En ce qui concerne la question N° 2 ci-dessus un examen même superficiel de la jurisprudence dans les différents Etats contractants démontre que des solutions divergentes ont été réservées à ce problème. Une documentation complète sur ce point particulier sera la bienvenue.

## DECISION :

### Question 1.

La majorité de la Commission estime ne pas devoir recommander l'insertion de la réserve dans la Convention elle-même.

### Réserve :

Une minorité de la Commission préconise l'insertion de la réserve dans la Convention elle-même. Il se pourrait que les objections à cette ligne de conduite avancées lors de la Conférence Diplomatique n'aient plus laissé de traces depuis le temps qui s'est écoulé.

---

(\*) Vide : « Procès-verbaux des séances de la conférence Internationale du Droit Maritime, Réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, Ledeberg 1924 », pages 57 - 63 et pages 91 - 92 et S. Royer : Hoofdzaken der Vervoerdersaansprakelijkheid in het Zeerecht, pages 268 - 271.

ascertained. From this it appears that practically none of the delegates favoured a solution denying the receiver the right to prove negligence on the part of the carrier relying on para 2 (c) to (p) of Article IV. It was suggested that either the whole series of exceptions laid down in these provisions be deleted or an express provision be inserted entitling the receiver to establish negligence on the part of the carrier relying on these exceptions.

The idea of striking out the exceptions met, however, with strong opposition. It was pointed out that they figured in the Bs/L without causing any trouble, that they had been devised by the interested parties themselves, and were perfectly clear to them. Article IV was the outcome of a compromise arrived at after painstaking negotiations. It should not be tampered with at the risk of upsetting the whole compromise. After various proposals to find a way out of the conflict had been examined it was finally suggested to adopt a provision under which the High Contracting Parties could reserve the right to prescribe that in the cases referred to in para 2 (c) to (p) of Article IV the receiver would be entitled to establish negligence on the part of the carrier. This led to the present wording of the first reservation in the Protocol of Signature. (\*)

As regards question no. 2 formulated above even a superficial study of the practice of the courts in some of the contracting states showed that this was not indetical. A full documentation on this particular point would be welcome.

#### DECISION :

##### Question 1.

The majority of the Sub-Committee holds that it should not recommend that the reservation be inserted in the Convention itself.

##### Reservation :

A minority of the Sub-Committee favours the idea of having the reservation inserted in the Convention itself. The objections to such a line of action appearing from the debates at the Diplomatic Conference might well have disappeared during the intervening decades.

---

(\*) Vide : « Procès-Verbaux des séances de la Conférence Internationale du Droit Maritime, Réunion de la sous-commission Bruxelles 1923, Ledeberg 1924 », pages 57 - 63 et pages 91 - 92 et S. Royer : Hoofdzaken der Vervoerdersaansprakelijkheid in het Zeerecht, pages 268 - 271.

DECISION :

Question 2.

Tandis qu'une documentation complète sur la jurisprudence des différents pays maritimes relative à la question de la preuve à rapporter par le transporteur serait la bienvenue, la Commission n'est pas encline à recommander l'insertion dans la Convention de règles particulières à ce sujet ou à formuler des règles sur la question elle-même.

**21. Limitation en matière de dommage indirect pour retard (Art. IV (5) ).**

L'Article IV (5) paragraphe 1 de la Convention stipule : « Le transporteur comme le navire ne sont tenus en aucun cas responsables des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant £ 100.- par colis ou unité ... ».

Le dommage matériel à des marchandises causé par du retard est apparemment couvert par le présent Article (cf. N° 15 ci-dessus). La Commission a discuté de la question de savoir si une règle expresse et suivant laquelle le même régime serait réservé au dommage indirect pour retard, serait souhaitable pour obtenir une uniformité internationale.

DECISION :

La discussion menée au sein de la Commission a démontré que certains membres éprouvent une certaine sympathie pour pareille recommandation, mais les débats ont abouti à la décision de la Commission de ne faire aucune recommandation sur ce point et de laisser les choses comme elles sont.

**22. Cargaison spéciale (Art. VI).**

L'Article VI de la Convention prévoit que des arrangements spéciaux peuvent être conclus entre le transporteur et le chargeur concernant la responsabilité du premier en matière de cargaison spéciale. Le dernier paragraphe de cet article déclare que pareils arrangements ne s'appliqueront pas aux cargaisons 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 condition spéciale ».

Le texte français diffère du texte anglais. Dans le premier on emploie le mot *et* et dans l'autre le mot *or*.

DECISION :

Question 2.

While a full documentation on the practice of the courts in different maritime countries in respect of the question of proof to be established by the carrier would be most welcome the Sub-Committee is not inclined to recommend any alteration of the Convention to lay down any rules on this subject nor is it inclined to give any ruling on the question itself.

**21. Limitation as to value for indirect damage by delay (Art. IV (5)).**

Article IV (5) paragraph 1 of the Convention reads : « Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 Pounds Sterling per package or unit ... ».

Physical damage to the goods caused by delay is apparently covered by this Article (Cf. above under nr. 15). The Sub-Committee discussed whether an express rule to the effect that the same should apply with respect to indirect damage by delay would be desirable in order to bring about international uniformity.

DECISION :

The discussion in the Sub-Committee showed that some members felt a certain sympathy for such a recommendation but the outcome of the debates was, however, that the Sub-Committee decided not to make any recommendation on this point and leave matters as they are.

**22. Exceptional cargo (Art. VI).**

Article VI of the Convention provides that special agreements may be made between the carrier and the shipper as to the former's liability in regard to exceptional cargo. The last paragraph of the English version of the Article states that such agreements shall not be made to apply to ordinary commercial shipments but only to « other shipments where the character *or* condition of the property to be carried *or* the circumstances ... under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement ».

The French text differs from the English in that the word « and » is used instead of the word « or » in the English text.

Dans quelles circonstances le transporteur peut-il invoquer la liberté contractuelle ? Cette question a été examinée par la Commission. Ne peut-il le faire que : a) lorsque la cargaison est de nature exceptionnelle et b) les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont exceptionnels (cf. le texte français) ou est-il autorisé à invoquer la liberté contractuelle lorsqu'une des deux séries de conditions a) ou b) est réalisée (cf. texte anglais) ?

**DECISION :**

Compte tenu de l'attitude générale suivant laquelle aucune recommandation ne devrait être faite à moins qu'il ne s'agisse de matières présentant suffisamment d'importance pratique, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de proposer des recommandations sur ce point particulier.

**23. Paramount Clause.**

La Commission a discuté la proposition tendant à rendre la Paramount clause obligatoire. Il a été avancé que d'autres Conventions couvrant des transports non maritimes contiennent pareille disposition et que certaines lois nationales reprenant la Convention sur les connaissements, en ont fait de même. (Voir : Br. COGSA Section 3 et U.S. COGSA Section 13).

La Commission estime qu'il serait plutôt bizarre de rendre une Paramount Clause obligatoire maintenant que la Convention sur les connaissements a déjà plusieurs années d'existence. La Convention a une certaine valeur propre et celle-ci a eu pour effet qu'elle est appliquée dans une grande partie du monde maritime. Les connaissements des navires de ligne incorporent déjà dans une grande mesure la Paramount Clause. En 1959 le C.M.I. a adopté une version amendée de l'Article X qui a pour objet d'étendre le champ d'application de la Convention.

**DECISION :**

La Commission recommande de maintenir le statu quo sur ce point.

**24. Jurisdiction.**

a) La Commission a discuté la proposition de recommander une règle suivant laquelle le tribunal d'un Etat Contractant pourrait exercer sa juridiction en dépit du fait que le connaissement contient une clause de compétence qui, si elle était permise, pourrait amener l'action hors du cadre de la Convention ou devant un tribunal où la Convention ne serait pas suivie. L'idée est d'écarter certaines clauses de compétence qui pourraient permettre à une partie d'éviter la Convention.



In what circumstances can the carrier invoke freedom of contract : This was the question considered by the Sub-Committee. Can he do so only when a) the cargo is of an exceptional nature *and* b) the circumstances, terms and conditions of the carriage are exceptional (Cf. the French text), or is he entitled to invoke freedom of contract already when one of the conditions a) *or* b) is at hand (Cf. the English text) ?

DECISION :

In view of the general attitude that no recommendation should be made unless in matters of sufficient practical importance the Sub-Committee does not feel that there is a case for coming forward with any recommendation on this particular point.

### 23. Paramount Clause.

The Sub-Committee discussed the suggestion made that the Paramount Clause be made compulsory. It was pointed out that other conventions in the field of non-maritime transport contain such provision and that some national enactments of the B/L Convention do. (See e.g. Br. COGSA Section 3 and U.S. COGSA Section 13).

The Sub-Committee felt that it would look rather odd to have the Paramount Clause made compulsory now in the rather long life of the B/L Convention. The Convention has a certain value of its own which has in fact led to its being applied throughout a large part of the maritime world. The liner B/L has already gone a long way towards introducing the Paramount Clause. In 1959 the I.M.C. adopted an amended version of Article X which is intended to widen the field of application of the Convention.

DECISION :

The Sub-Committee recommends the retaining of the status quo on this point.

### 24. Jurisdiction.

a) The Sub-Committee discussed the suggestion made that a rule should be recommended by which the court of a Contracting State could exercise jurisdiction notwithstanding the fact that the B/L might contain a jurisdiction clause which, if allowed to stand, would bring the action outside the scope of the Convention or before some Court where the Convention would not be respected. The idea here is to upset certain jurisdiction clauses which might otherwise enable a party to contract out of the Convention.

b) Il a été proposé également que la Commission recommande une règle par laquelle les Etats Contractants seraient obligés d'accepter comme clauses de compétence valables celles qui paraissent être raisonnables, plus particulièrement si elles accordent la compétence à un tribunal d'un Etat Contractant.

La Commission se rend compte que les conventions maritimes patronnées par le C.M.I. ne contiennent généralement pas de règles de compétence mais uniquement des règles concernant les responsabilités des parties. La majorité de la Commission désire exprimer son point de vue qu'une Convention destinée à régler les relations entre un transporteur et le porteur du connaissement est difficilement le moyen idéal pour une disposition spéciale déterminant la compétence qui est acceptable lorsqu'il s'agit d'un conflit de loi.

#### DECISION :

La Commission estime qu'il est à peine nécessaire de proposer une règle relative à la compétence à l'heure actuelle où la Convention est déjà arrivée à maturité.

#### Réserve :

Un des membres de la Commission n'accepte pas ce point de vue. Il fait valoir qu'en pratique le choix du tribunal est devenu partout le choix d'une loi. La nouvelle version de l'Article X (cf. introduction) acceptée par le C.M.I. a pour effet d'ôter toute validité à un arrangement sur le choix de la loi qui pourrait permettre aux parties d'échapper à la Convention. Afin d'être sûr qu'un choix de tribunal ne se transforme pas en choix de loi, le nouvel Article X devrait être amendé de manière à dire que la clause de compétence ou d'arbitrage stipulant un tribunal en dehors du territoire d'un Etat Contractant est sans valeur et ne lie aucune des parties.

## VI. ACTION FUTURE

Il résulte de ce qui précède que la Commission a examiné de nombreuses questions et en a écarté la plupart en préconisant le maintien du statu quo.

Toutefois, sur certains points la Commission, à l'unanimité ou par une majorité, recommande au C.M.I. d'entreprendre l'amendement de la Convention soit en changeant le texte actuel, soit en faisant des additions.

b) It was also suggested that the Sub-Committee should recommend a rule by which the Contracting States would be obliged to accept as binding jurisdiction clauses in Bs/L which « seem to be reasonable », especially if by such clauses jurisdiction would be given to a court in a Contracting State.

The Sub-Committee is aware that the maritime conventions sponsored by the I.M.C. do not usually contain rules about jurisdiction but merely material rules as to the liabilities of the parties. The majority of the Sub-Committee wants to express the view that a convention designed to regulate the relationship of the carrier and the holder of the B/L is hardly the ideal vehicle for a special provision about conflicts of law laying down what jurisdiction is acceptable.

#### DECISION :

The Sub-Committee feels it hardly necessary to propose a rule about jurisdiction at the present ripe stage in the life of the Convention.

#### Reservation :

One member of the Sub-Committee does not accept this view. He submits that in practice choice of jurisdiction has become tantamount to choice of law. The new version of Article X (Vide introduction pages 5-7) accepted by the I.M.C. has the effect of making invalid any agreement about choice of law which might allow the parties to escape from the Convention. To ensure that a choice of jurisdiction is not converted into a choice of law, the new Article X should be amended to provide that jurisdiction or arbitration clauses stipulating a court outside the territories of the contracting states are invalid and not binding for any party.

## VI FUTURE ACTION

It will be seen from the foregoing that the Sub-Committee has examined numerous questions and has discarded most of them, recommending that the status quo be retained.

On some points, however, the Sub-Committee unanimously or by a majority has recommended that the I.M.C. should take action to amend the Convention, either by altering the present text or by making additions to it.

Il a été entendu pendant toute la durée des discussions que les membres sont entièrement libres de dire si, à leur point de vue, il était recommandable que le C.M.I. prenne des dispositions positives en vue d'un amendement de la Convention. Bien entendu la Commission se rend très bien compte que cela est une question de politique générale pour le C.M.I. et non pour la Commission. Toutefois, la Commission a eu plusieurs échanges de vues sur l'avenir de ses recommandations qui peuvent être résumés brièvement comme suit :

A. Un certain nombre de membres est d'avis qu'il ne serait pas intelligent d'essayer d'amender la Convention de 1924 d'une manière quelconque. Aujourd'hui la Convention est largement acceptée et, d'une manière générale, cela marche bien. La Convention constitue un compromis entre les transporteurs et les intéressés à la cargaison et les partis connaissent cette situation. Un amendement ne romprait-il pas l'équilibre ? Même si, comme cela est le cas, la Commission a écarté ce qu'elle a considéré comme des points non essentiels et si elle a fait des recommandations positives uniquement en des matières qu'elle considère comme plus importantes, qu'est-ce qui garantit au monde maritime que la Conférence Diplomatique suivra cette ligne de conduite et que les amendements resteront dans le cadre limité recommandé par le C.M.I. ? Le C.M.I. ne dispose d'aucun moyen pour limiter ou paralyser la liberté d'action de la Conférence Diplomatique une fois que la Convention de 1924 aura été mise à son ordre du jour.

Mais même si la Conférence Diplomatique ne prenait en considération que les recommandations limitées du C.M.I., n'y aurait-il pas quand même de conséquences graves ? La Convention de 1924 sera-t-elle dénoncée et les Etats commenceront-ils à faire des entorses ? Ou devra-t-on faire un protocole additionnel, ce qui pourrait aboutir à la ratification de la Convention et du protocole additionnel par certains pays, d'autres ne ratifiant que la Convention ?

Ce sont les raisons pour lesquelles ces membres estiment qu'il ne serait pas sage que le Comité entreprenne quelque chose concernant la Convention sur les Connaissances.

B. D'autres membres défendent un point de vue complètement différent. Ceux-ci font remarquer, en premier lieu, que la période pendant laquelle la Convention a été appliquée a démontré que quelque chose doit être fait pour remédier aux déficiences qui sont apparues pendant la vie de la Convention. Elle a été et elle est une très bonne Convention, mais elle ne contient pas la solution finale et définitive à tous les problèmes qui concernent le connaissance. Il y en a qui ont eu la témérité de dire qu'il est grand temps d'établir une Convention entièrement nouvelle à la lumière de l'expérience acquise, pareille Convention devant être établie d'une manière plus précise. Même si cela doit être considéré comme une action téméraire, on ne peut de toute façon faire

It has been the understanding throughout the discussions that members would be entirely free to say whether in their view it would be advisable for the I.M.C. to take any positive steps towards the amendment of the Convention. Naturally the Sub-Committee is well aware that this question of policy is one for the I.M.C. and not for the Sub-Committee. The Sub-Committee has, however, had several exchanges of views about the future of its recommendations. These can be briefly summarized as follows.

A. A number of members feel that it would be unwise to attempt to amend the 1924 Convention in any way. The Convention is widely accepted to-day and on the whole it works well. The Convention represents a compromise between carriers and cargo interests and the parties know the position. Would not an amendment have the effect of upsetting this balance ?

And, even if, as is the case, the Sub-Committee has discarded what it regards as non essential points and has made positive recommendations only in respect of the more important matters, what guarantee has the shipping world that at a Diplomatic Conference this cautious line would be followed and the amendments contained within the limited sphere recommended by the I.M.C. ? There is no way in which the I.M.C. can limit or tie down the right of action of the Diplomatic Conference once the 1924 Conference is placed on its agenda.

But even if the Diplomatic Conference were to consider only the limited recommendations of the I.M.C. would there still not be grave consequences ? Should the 1924 Convention be denounced and the States start from scratch ? Or should an additional protocol be made which might well create a situation where some States have ratified both the Convention and the additional protocol, some only the Convention ?

For the reasons set out above these members think it would be unwise for the I.M.C. to take any action in respect of the B/L Convention.

B. Other members hold an entirely different view. In the first place they point out that the period in which the Convention has been in force has shown that something must be done to remedy deficiencies which have become apparent during the life of the Convention. It was and is a very good Convention but it does not represent the final and so to say eternal solution of all problems in respect of bills of lading. Some have even been so bold as to say that it is high time an entirely new Convention were established in the light of experience gained, such Convention to be formulated in a more precise way. But if this is held to be too bold a step one could at any rate hardly do less than give effect to the positive recommendations of the Sub-Committee.

moins que de donner suite aux recommandations positives de la Commission. On remarquera que, si certains membres du C.M.I. hésitent de soumettre à la Conférence Diplomatique des sujets qu'ils ont discutés, uniquement parce qu'ils pensent que le résultat peut être défavorable, alors il est temps qu'une révision complète soit faite des relations entre le C.M.I. et la Conférence Diplomatique.

Un moyen de se défendre contre le risque de voir modifier la présente Convention peut être l'incorporation de toutes les recommandations de la Commission dans un protocole additionnel. Afin d'éviter le risque de voir la Conférence Diplomatique remettre l'entièreté de la Convention en question, il pourrait être possible de stipuler que les amendements du Protocole Additionnel ne permettront aucune réserve en ce qui concerne l'Article X et de l'Article qui traite des Fr. 10.000 Poincaré. De cette manière il sera possible pour les signataires de la Convention 1924 de se défendre contre tout amendement indésirable voté par la Conférence Diplomatique.

En ce qui concerne l'aspect pratique du problème, il a été suggéré que lorsque la Commission recommande des modifications au texte des Articles actuels de la Convention, ces amendements seraient introduits dans la Convention sous forme d'un protocole additionnel.

C. Finalement certains membres pensent que la Commission devrait envoyer son rapport au C.M.I. sans avis aucun concernant la procédure à suivre et devrait laisser à la Conférence plénière le soin de prendre une décision.

D. Quant à l'idée d'incorporer toutes ou certaines des recommandations positives de la Commission dans un protocole additionnel qui ferait suite au précédent du protocole de La Haye relatif à la Convention de Varsovie, il a été précisé que le rapport de la Commission sera mis à l'ordre du jour de la Conférence de Stockholm (9 au 15 juin 1963). La Convention de 1924 est largement connue comme les Règles de La Haye parce que les débats qui ont eu lieu à La Haye ont conduit aux résultats incorporés dans la Convention de 1924. Un même nom pourrait-il être trouvé pour les ajoutes ? Les membres ont été fortement attirés par la proposition visant à ce que, si les recommandations positives étaient adoptées par le C.M.I. à la Conférence de 1963, le Président du C.M.I., les Secrétaires Généraux et ceux des membres qui le désirent prennent l'avion de Stockholm à l'Ile de Gotland (dans la Baltique) (une heure de voyage) et signent les recommandations dans la vieille et belle ville de Visby. Les recommandations seraient alors connues sous le nom de Règles de Visby, établissant ainsi un lien avec la loi maritime de Visby du Moyen-Age, et il se pourrait que le sens de la tradition que ce nom évoque, contribue à rendre les innovations de la Commission plus facilement acceptables. L'ensemble des règles concernant les connaissances patronnées par le C.M.I. pourraient alors être désignées sous le nom de Règles de La Haye/Visby.

It should be observed that if members of the I.M.C. become hesitant of submitting subjects discussed by them to Diplomatic Conferences merely because it is thought that the results may be unfortunate, then surely it is time that a thorough reassessment should be made of the existing relationship between the I.M.C. and the Diplomatic Conference.

A way to meet the risks of upsetting the present Convention might be to have all the recommendations of the Sub-Committee embodied in an additional protocol. To avoid the risks that the Diplomatic Conference might reopen entirely the whole Convention it might be possible to stipulate that the amendments of the Additional protocol will permit no reservation in respect of Article X and the Article on the 10,000 Poincaré francs. In this way it would be possible for the signatories of the 1924 Convention to defend themselves against any other and undesirable amendment voted by the Diplomatic Conference.

As for the technical way to go about the work it was also suggested to the Sub-Committee that where the Sub-Committee recommends alterations in the text of the present articles of the Convention these should be introduced in the Convention itself whereas additions should form part of an additional protocol.

C. Finally some members think that the Sub-Committee should send its report to the I.M.C. without any advice to the I.M.C. about procedure as this is a matter for the Conference of the I.M.C. to decide.

D. As to the idea of having all or some of the positive recommendations of the Sub-Committee embodied in an additional protocol, which would follow the precedent of the Hague Protocole to the Warsaw Convention it was pointed out that the report of the Sub-Committee would be put on the agenda of the I.M.C. Conference in Stockholm 9th - 15th June, 1963. The 1924 Convention is widely known as the Hague Rules because of the debates which took place at the Hague and which led to the results embodied in the 1924 Convention. Could an equally striking name be found for the additions? The members were much attracted by a proposal that should the « Positive Recommendations » be adopted by the I.M.C. at the 1963 Conference it might be possible for the Chairman of the I.M.C., the Secretaries General and those members of the I.M.C. who so desire to take the plane from Stockholm to the Island of Gotland in the Baltic (a trip of one hour) and sign the recommendations in the old and beautiful city of Visby. The recommendations would then be known as the Visby rules thus forging a link with the Visby Sealaw of Mediæval times. Perhaps the sense of tradition to which this name appeals might make the innovations of the Sub-Committee easier to accept? The whole set of rules in respect of Bills of Lading sponsored by the I.M.C. might in this way become known as the Hague/Visby Rules.

DECISION :

La Commission décide de mentionner dans son rapport les différents points de vue qui furent défendus et qui concernent l'action future et de les soumettre à la Conférence Plénière.

Anvers et Gothenbourg, 30.3.1962.

COMMISSION DES CLAUSES DE CONNAISSEMENT

*Le Secrétaire :*

Leo Van Varenbergh

*Le Président :*

Kaj Pineus

## VII. ACCUSES DE RECEPTION

Le Secrétaire Honoraire M. Leo Van Varenbergh a fait bénéficier la Commission de toute sa capacité de travail bien connue, de sa perspicacité et de sa facilité de trouver les formules succinctes. La Commission en fait état ici et en exprime sa reconnaissance sincère.

Avant de conclure ce rapport, le Président de la Commission tient à saisir l'occasion pour remercier tous les membres de la Commission pour l'intérêt très actif qu'ils ont apporté aux travaux de la Commission et qui a été essentiel pour aboutir au résultat consigné dans ce rapport. A mon aide de camp personnel, M. H.G. Mellander, je dois mes remerciements sincères pour l'assistance inlassable et compétente qu'il m'a prêtée pendant toute la durée des travaux de la Commission.

Gothenbourg, 30.3.1962.

*Le Président :*

Kaj Pineus

APPENDICE :

La Convention de 1924 sur les connaissements.



DECISION :

The Sub-Committee decided that the different views held within the Sub-Committee on the question of future action should be contained in the report and put before the conference.

Antwerp and Gothenburg, 30.3.1962.

THE SUB-COMMITTEE ON BILL OF LADING CLAUSES

*Hon. Secretary :*  
Leo Van Varenbergh

*Chairman :*  
Kaj Pineus

VII. ACKNOWLEDGEMENTS

The Honorary Secretary Mr. Leo Van Varenbergh has given the Sub-Committee the full benefit of his well-known capacity for work, his perspicacity and gift of succinct drafting. For all this the Sub-Committee wishes to record its sincere appreciation.

Before concluding this report the Chairman of the Sub-Committee wishes to avail himself of the opportunity of thanking all the members of the Sub-Committee for the very keen interest they have shown in the work of the Sub-Committee which has been essential to bring about the result embodied in this report. To my personal aide, Mr. H.G. Mellander, my special thanks are due for his indefatigable and able assistance rendered throughout the life of the Sub-Committee.

Gotenburg, 30.3.1962.

*Chairman :*  
Kaj Pineus

APPENDIX :

The 1924 Convention on B/L.

***International Convention***

FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW  
RELATING TO

BILLS OF LADING  
AND PROTOCOL OF SIGNATURE

***Convention internationale***

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES  
EN MATIERE DE

CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE  
DE SIGNATURE

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

CONNAISSEMENT ET PROTOCOLE  
DE SIGNATURE

**Article 1.**

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

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

b) « Contrat de Transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

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

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

**Article 2.**

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

**Article 3.**

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

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

BILLS OF LADING  
AND PROTOCOL OF SIGNATURE

(Translation)

**Article 1.**

In this convention the following words are employed, with the meanings set put below : —

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

b) « Contract of carriage » applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

c) « Goods » includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

d) « Ship » means any vessel used for the carriage of goods by sea.

e) « Carriage of goods » covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

**Article 2.**

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

**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) 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 toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

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

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3 a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment

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 carefull load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things :

a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

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,

de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

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

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

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

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, 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 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 connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations 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

within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

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

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

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a « shipped » bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the « shipped » bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a « shipped » bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in 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



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 arrêté ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) d'une restriction de quarantaine;

i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) de grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) d'émeutes ou de troubles civils;

l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) d'une insuffisance d'emballage;

o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) 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.

reception, carriage and preservation in accordance the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss of damage arising or resulting from :

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

d) Act of God.

e) Act of war.

f) Act of public enemies.

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.

h) Quarantine restrictions.

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.

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

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

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

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

#### **Article 5.**

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

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

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

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

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

#### **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 respon-

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 ns s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

#### **Article 6.**

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au déchargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

#### **Article 7.**

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves, ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

sibilities and obligations under this convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of this convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

#### Article 6.

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

#### Article 7.

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier of 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.**

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

### **Article 9.**

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

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

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

### **Article 10.**

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

### **Article 11.**

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

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

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

### **Article 8.**

The provisions of this convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.

### **Article 9.**

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

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

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

### **Article 10.**

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

### **Article 11.**

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

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.



#### Article 12.

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

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

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

#### Article 13.

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

#### Article 14.

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

#### Article 15.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir, la date à laquelle il l'a reçue.

### **Article 12.**

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

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

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

### **Article 13.**

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

### **Article 14.**

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

### **Article 15.**

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

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

#### Article 16.

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

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

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire.

Le 25 août 1924.

#### PROTOCOLE DE SIGNATURE.

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

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

Elles se réservent expressément le droit :

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

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

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

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

#### Article 16.

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

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

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

#### PROTOCOL OF SIGNATURE.

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

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

They may reserve the right —

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

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

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