

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

International Subcommittee

on

**CARRIAGE OF PASSENGERS
LUGGAGE BY SEA**

2.

REPLIES TO QUESTIONNAIRE

FINLAND

BAG 19

CANADA

BAG 20

RAPPORT D'ENSEMBLE

BAG 21

SUMMARY REPORT

BAG 22

AVANT-PROJET REVISE DE CONVENTION

BAG 23

REVISED PRELIMINARY DRAFT (MAY 63)

BAG 24

MAY 1963

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

International Subcommittee

on

**CARRIAGE OF PASSENGERS
LUGGAGE BY SEA**

2.

REPLIES TO QUESTIONNAIRE

FINLAND

BAG 19

CANADA

BAG 20

RAPPORT D'ENSEMBLE

BAG 21

SUMMARY REPORT

BAG 22

AVANT-PROJET REVISE DE CONVENTION

BAG 23

REVISED PRELIMINARY DRAFT (MAY 63)

BAG 24

MAY 1963

FINNISH MARITIME LAW ASSOCIATION

CARRIAGE OF PASSENGERS LUGGAGE
BY SEA

ANSWERS TO QUESTIONNAIRE

I.

A. (1) **Registered Luggage.** The Finnish Maritime Code (Art. 172) contains rules which are compulsory only for inland maritime transports and for transport between Finland and the other Nordic countries according to agreement between these countries.

Even so the Carrier is entitled to take exception by limiting his liability to 60,000 marks for each package or other unit of the luggage and to contract out of liability for damage caused by default or neglect of the master, mariner, pilot or other servant of the ship in the navigation or in the management of the ship, and for damage by any fire which is not caused by fault or neglect of the Carrier himself.

(2) **Non-registered Luggage.** Full freedom of contract.

B. No.

C. Yes. **Registered Luggage.** Freedom of contract. (See above under A).

Non-registered Luggage. The Finnish Maritime Code contains provisions, although they, as appears from what has been said above under A, are not compulsory. As to details we would refer to the answer given by the Swedish Maritime Law Association, as the Swedish and Finnish Maritime Codes contain similar provisions.

D. In respect of non-registered luggage there is complete contractual freedom. For registered luggage there is complete contractual freedom, except for inland and inter-Nordic transports.

II.

A. - B. The Finnish Maritime Law Association will not oppose an initiative taken by the C.M.I. in this respect.

III.

Should the C.M.I. come to the conclusion that an international convention is indeed desirable, we should like to make the following observations :

A. The items mentioned in the Questionnaire under (1) tot (5) should be covered by the convention. However, it is submitted that a distinction should be made between luggage and vehicles, which distinction should be observed in the heading of the convention.

B. Embarkation to Disembarkation for items (1) and (2).

Delivery to Redelivery to Representative of Carrier for items (3) and (4).

Passing the Ship's rail for vehicles which are driven on board.

« Tackle-to-tackle » for vehicles and luggage lifted on board.

C. As regards damage to registered luggage the Carrier should prove non-existence of fault.

As regards vehicles and non-registered luggage, the burden of proof should be with the passenger.

D. (1) Yes.

i. one limit per passenger for all articles which a passenger normally brings with him, i.e. for the total of all items under III A (1), (2) and (3) put together,

ii. one limit for items under III A (4) depending on declaration of value, and

iii. one separate limit for each unit of articles under III A (3).

(2) Yes.

(3) 10,000 Poincaré francs for all items mentioned under III A (1) to (3).

A limitation amount to be specified in the convention for item III A (4).

As regards III A (5) a limitation amount should be specified in the convention.

E. A certain franchise for trifling damages to vehicles might be reasonable.

F. No.

G. Yes. One year time limit. Notice should be given within 3 days from the time specified in III B.

Helsingfors, November 1961.

Finnish Branch of Comité Maritime International

Rudolf Beckman, Chairman. Fredrik Norrmén, Secretary.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

**CARRIAGE OF PASSENGERS LUGGAGE
BY SEA**

MEMORANDUM

1. In Canada there is already a short sharp section imposing and limiting liability for passenger's personal baggage.

The Canada Shipping Act RSC 1952 c.29 s.666

« Carriers by water are liable for the loss of or damage to the personal baggage of passengers by their vessels, but such liability shall not extend to any greater amount than two hundred dollars, or to the loss of or damage to any gold or silver, diamonds, jewels or precious stones, money or valuable securities or articles of great value, unless the true nature and value of such articles so lost or damaged has been declared to the carrier in writing. »

2. There is no move to alter this by any interest in Canada.

3. Thus the position of the Canadian Maritime Law Association is its general one that it favours uniformity. It has in this matter no pressing reason either for supporting or opposing the proposed convention.

TRANSPORT DE BAGAGES DE PASSAGERS PAR MER

RAPPORT D'ENSEMBLE

(mai 1963)

Au cours des premiers travaux qui ont ultérieurement abouti au texte de convention sur le transport des passagers, il avait été jugé souhaitable de voir incluses dans la convention certaines dispositions régissant la responsabilité du transporteur à la suite de perte ou dommage aux bagages des passagers.

Le **projet de convention** voté le 24 septembre 1955 à **Madrid** contenait en effet en ses articles 4 et 7 (2) et (3) les textes suivants :

« Article 4.

La présente convention s'applique à tous les bagages conformément aux dispositions ci-après :

a) le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de perte ou avarie des bagages enregistrés du passager, depuis leur prise en charge jusqu'à leur mise à disposition du passager nonobstant la disposition de l'art. 1er f) ;

b) en ce qui concerne, d'une part, les bagages de cabine qui restent sous la garde des passagers pendant le transport et, d'autre part, les bagages dits de prévoyance, entreposés dans la soute spéciale du navire, ainsi que les objets déposés dans les chambres fortes ou coffres-forts du navire auxquels les passagers ont accès au cours du voyage, la responsabilité du transporteur ne sera retenue que si le passager rapporte la preuve que le dommage ou la perte est due à la faute du transporteur ou de ses préposés ;

c) le transporteur n'est pas responsable en cas de perte des espèces monnayées, titres, bijoux et objets précieux de toute nature appartenant aux passagers, à moins que ceux-ci n'aient été déposés entre les mains du transporteur qui aura accepté de les prendre comme tels en charge et perçu ou non un droit correspondant.

CARRIAGE OF PASSENGERS LUGGAGE BY SEA

SUMMARY REPORT

(May 1963)

During the preliminary work on the Convention concerning Ship-owners' Liability to Passengers it was considered desirable that the Convention should contain also some provisions governing the carriers' liability towards passengers for damage to and loss of luggage.

The Madrid draft of the 24th September 1955 did contain such provisions in Art. 4 and Art. 7 (2) and (3).

« Article 4.

This Convention applies to any luggage according to the following provisions :

(a) The carrier shall be responsible for any damage suffered as a result of the destruction or loss of the registered luggage belonging to the passenger during carriage from the time it is accepted until it is put at the disposal of the passenger, notwithstanding the provisions of art. 1 (f).

(b) As far as cabin luggage remaining during carriage under the custody of the passengers on the one hand, and on the other hand luggage (said « de prévoyance »), stored in the special storeroom of the ship, as well as articles put in the safes accessible to the passengers during carriage are concerned, the carrier shall only be held responsible if the passenger can prove that the damage or loss is due to the fault of the carrier or of his servants.

(c) The carrier shall not be held responsible for loss of money, shares, jewels and precious articles of any kind belonging to the passengers, unless these have been put into the custody of the carrier who has agreed to take them in charge as such and has or has not collected a corresponding fee. »

Article 7.

2) En cas de perte ou de dommages survenus aux bagages enregistrés du passager, la responsabilité sera limitée à une somme de frs 6000 par passager.

3) En cas de perte ou dommages survenus à tous les autres bagages et objets du passager la responsabilité du transporteur est limitée en tous cas à frs 4000 par passager. »

En ce qui concerne le fondement de la responsabilité, ce projet était étroitement lié aux principes énoncés dans les Règles de La Haye. Cependant, entre 1955 et la Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1957, les idées sur les système de responsabilité évoluèrent profondément.

Le résultat fut que lors des délibérations de 1957 les principes des Règles de La Haye furent totalement ignorés en matière de responsabilité à l'égard des passagers avec la conséquence que si les nouveaux principes avaient été suivis dans le domaine des bagages, il aurait abouti à un régime où la responsabilité du transporteur à l'égard des bagages eut été sous certains aspects plus sévère qu'en matière de transports de marchandises ordinaires.

A cet égard, les délibérations de Bruxelles en 1957 firent apparaître l'existence de profondes divergences suite auxquelles il fut à l'unanimité décidé de retirer du projet de convention toute référence aux bagages.

En conséquence le projet de convention présenté à la **Conférence Diplomatique de Bruxelles en 1961** ne contenait plus aucune disposition sur les bagages. La Convention elle-même a donc été votée sans mention quelconque des bagages.

Néanmoins étant donné le grand intérêt manifesté apparemment par bon nombre de délégués, il a été proposé de demander au CMI d'examiner la possibilité d'élaborer une convention distincte sur les bagages.

A la réunion du Bureau Permanent qui s'est tenue immédiatement après la Conférence, le délégué norvégien du Bureau a été chargé d'entamer les travaux devant conduire à pareille convention.

Durant l'été 1961 chacune des associations nationales du CMI a été saisie d'un questionnaire dans le but de s'enquérir des idées maîtresses d'une convention sur les transports des bagages.

A la **session d'Athènes du CMI en avril 1962**, une commission a été constituée sous la présidence de Mr. Sjur Braekhus d'Oslo.

Ont participé à ces travaux les délégués de 15 pays à savoir la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Grèce, Israël, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, la Suède, le Royaume-Uni, les Etats-Unis d'Amérique, la Yougoslavie.

Les travaux ont débuté le lundi 16 avril et continué (à l'exception du jeudi 19 avril) jusqu'au vendredi 20 avril, date à laquelle Mr. Braekhus fit un rapport préliminaire à la session plénière.

Article 7.

2. In the event of loss or damage suffered by the passenger's registered luggage the liability of the carrier will in no case exceed an amount of frs. 6.000 per passenger.

3. In the event of loss or damage suffered by all other luggage or effects of the passenger the liability of the carrier shall in no case exceed an amount of frs. 4.000 per passenger. »

This draft was, as far as the basic liability goes, closely tied in with the principles set out in the Hague Rules. Between 1955 and the Brussels Diplomatic Conference 1957 the opinion on the basic liability, however, changed rather substantially.

The consequence was that during the 1957 deliberations the shipowners' liability to passengers was basically disrupted from the Hague Rules principles, and if the liability to luggage should have followed the new principles, one would have ended up with a situation where the shipowners' liability to luggage was, in some respects, stricter than their liability to ordinary cargo.

The deliberations in Brussels 1957 on this point very soon indicated wide differences in opinion, and in the circumstances it was unanimously agreed to leave out of the draft convention all questions of luggage.

Accordingly, the draft convention which was put before the **Diplomatic Conference in Brussels 1961** did not contain any provisions whatsoever concerning luggage. The Convention was therefore finalized without any references to luggage.

As the question, however, by a number of delegates was apparently regarded as one of great interest, it was proposed that the CMI should be asked to look into the possibility of forming a separate convention concerning luggage.

At the meeting of the Bureau Permanent immediately after the Conference, the Norwegian member of the Bureau was entrusted with the task of getting the work on such an additional convention started.

A questionnaire was submitted to all national branches of the CMI during the summer 1961 with a view to exploring the basic ideas on a separate convention for luggage.

At the **Athens meetings of the CMI in April 1962** a subcommittee was formed under the chairmanship of Mr. Sjur Brækhus, of Oslo.

In this Subcommittee 15 states participated, namely Belgium, Canada, Denmark, France, Germany, Greece, Israel, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Sweden, United Kingdom, United States of America, Yugoslavia.

The work started on Monday 16th April and continued (except for Thursday 19th April) until Friday 20th April, when a first preliminary report was given by Mr. Brækhus to the plenary session.

Un rapport sténographié des discussions de la Commission est reproduit dans le « Compte-Rendu » stencylé de la conférence d'Athènes. Les références ci-après renvoient à ce compte-rendu.

Le point de départ des travaux de la Commission a été une discussion du questionnaire qui a été établi et distribué au début de l'automne 1961 (BAG 1 et 2) et du projet de convention rédigé par l'Association norvégienne en mars 1962 (BAG 9 et 10) cfr. le rapport imprimé de la Conférence d'Athènes pages 287-304. A ce questionnaire neuf Associations nationales ont envoyé leur réponse par écrit (le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni et la Yougoslavie (doc. BAG 3-8 et 11-13). La réponse de l'Association belge a été remise à Athènes (cfr. doc. BAG A-3).

Bien que dans ces réponses il y ait des divergences sur la question de l'opportunité d'une Convention particulière sur le transport des bagages des passagers, il semble bien que prévaut chez ceux qui ont répondu l'opinion qu'une Convention bien conçue serait certainement utile. Les systèmes des différents pays sont en ce moment assez disparates et une unification par voie d'une Convention internationale semble souhaitable.

Les réponses à chacun des points du questionnaire sont pratiquement unanimes concernant les questions principales à savoir A) la catégorie des bagages à couvrir par la Convention, B) la période sur laquelle la Convention devrait s'étendre, C) le principe de base de la responsabilité, D) l'application de l'unité monétaire, E) l'énonciation du principe selon lequel la Convention devrait être obligatoire et laisser une place restreinte à la liberté contractuelle.

Sur un point les réponses ne donnaient pratiquement pas d'avis, à savoir le montant maximum à concurrence duquel la responsabilité serait limitée.

On s'aperçoit que le projet d'une convention séparée sur les bagages n'a pas été accueilli avec un grand enthousiasme. Néanmoins, il semble y avoir une base suffisante pour poursuivre les travaux et voir si une convention est malgré tout souhaitable.

Nombreux sont les Etats qui, d'une façon ou d'une autre, auront à modifier leur législation nationale pour leur permettre de ratifier la Convention de 1961 sur les passagers en même temps que celle sur le transport des bagages, de sorte qu'il leur incombera d'apprécier les deux projets simultanément.

Tant pour le transport terrestre que pour le transport aérien des bagages, il existe déjà des règles internationales. Citons seulement la Convention de Varsovie de 1929 sur les transports aériens, la Convention de Rome sur le transport de voyageurs par chemin de fer de 1933 et la Convention de Berne du 25 octobre 1952 révisée le 25 février 1961 sur le transport de voyageurs et de bagages par chemin de fer.

A stenographic report of the discussions of the Subcommittee is included in the duplicated « Compte Rendu » of the Athens Conference. References given below are contained in this stenographic report.

The deliberations of the Subcommittee were arranged as a preliminary discussion on the questionnaire which had been issued and distributed in the early autumn of 1961 (BAG 1 and 2) and on the preliminary draft Convention drawn up by the Norwegian Association in March 1962 (BAG 9 and 10), see the printed report of the Athens Conference pp 287-304. Nine national Associations had given their written reply to the questionnaire (Denmark, Finland, France, Germany, Italy, Netherland, Sweden, United Kingdom and Yugoslavia (doc. BAG Nos. 3-8 and 11-13). Reply from the Belgian Association was received in Athens (see doc. BAG A 3).

Although the replies did differ somewhat with regard to the need of a separate Convention concerning passengers luggage, it seemed to be the opinion of those who did reply that a reasonable worded Convention would certainly be useful. The national systems do at the moment represent a rather mixed-up picture, and unification by way of an international Convention would seem to be desirable.

With regard to the details of the questionnaire, the replies were practically unanimous on the main questions, i.e. A) items of luggage to be covered by the Convention, B) period of time which the Convention should encompass, C) the general basis of the liability, D) the applicability of the monetary unit and E) the principle that the Convention should be compulsory and give little room for contractual freedom.

On one point the replies did give practically no indications of opinion, i.e. the actual amount to be fixed for the maximum liability.

As will be understood, the project of a separate convention for luggage was not received with any great enthusiasm. In spite hereof there seemed to be sufficient basis to continue the work and to see whether a convention is after all desirable.

Many states will at any rate have to alter their national legislation so as to enable them to ratify the 1961 Convention with a Luggage Convention so that national legislators may evaluate both projects more or less simultaneously.

Both on land and in the air there are already existing rules on an international convention level with regard to luggage. One may only mention the Warshaw Convention on air transport of 1929 and the Rome Convention on transport of passengers by rail of 1933 and the Berne Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail of October 25, 1952, revised on Feb. 25, 1961.

Les conceptions sur les régimes de responsabilité évoluent sans cesse étant sujettes à un changement constant sous l'influence d'une prise de conscience toujours grandissante. Du point de vue du transporteur, il sera par conséquent plus aisé d'obtenir un accord sur les limitations de responsabilité si elles sont basées sur un système international.

En ce qui concerne les passagers, il leur sera fort utile de savoir qu'ils bénéficieront d'une protection qui ne descendra pas en-dessous de certains niveaux.

*
**

En raison du peu de temps dont elle a disposé à Athènes, la Commission sous la présidence de Mr. Braekhus n'a pas été en mesure de présenter un projet complet de convention et les travaux se sont terminés par le vote de la résolution suivante :

« Le Sous-Comité International constitué par la Conférence pour étudier un projet de Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport des bagages des passagers par mer a autant que possible fait honneur à la mission lui ainsi confiée et présente à la Conférence le rapport suivant :

1) Il existe à un degré considérable l'opinion générale qu'une telle convention soit nécessaire et souhaitable, et des progrès ont été achevés par le Sous-Comité en examinant et amendant le projet de Convention lui présenté.

Cependant, vu la complexité de la matière, il n'a pas été possible de présenter à la Conférence un avant-projet apte sur tous les points par le Sous-Comité.

2) Ceci étant, le Sous-Comité exprime donc à la Conférence les vœux de lui permettre de continuer ses travaux consistant en l'étude de l'avant-projet existant dans le temps écoulant jusqu'à la réunion de la XXVI^e Conférence à Stockholm et de présenter à cette Conférence un rapport ultérieur. »

Conformément à cette résolution, une réunion ultérieure s'est tenue à Anvers le 15 mars dernier sous la présidence provisoire de Mr. Walter Müller (Suisse), Mr. Braekhus étant engagé par d'autres travaux préparatoires à la Conférence de Stockholm.

Étaient présents à la réunion de la Commission à Anvers des délégués de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Italie, de la Norvège et de la Suède.

A cette réunion ont été examinés les articles du projet dont il avait été décidé à Athènes qu'ils devaient être modifiés de même que les autres articles n'ayant pas fait l'objet de discussions à Athènes et il a été convenu d'y apporter certaines modifications.

Un projet de Convention révisé a maintenant été rédigé sur base des conclusions de la Commission et dans la mesure du possible les

The evaluation of all questions of liability are never at a standstill but on an everlasting change greatly influenced by the steadily growing ethical conscience. From a shipowner's point of view it will be easier therefore to obtain acceptance of limitations if they are based upon an international formula.

As for the passengers, it will obviously be of great advantage to know that they are at least protected according to certain minimum requirements.

*
**

On account of lack of time in Athens the Subcommittee under the chairmanship of Mr. Brækhus, was not able to come forward with a fully revised draft convention and the work ended with the following resolution :

« The International Subcommittee, appointed by the Conference to study a draft Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers' baggage by sea, has, within the time available to it, carried out its designated task, and reports accordingly.

1) A considerable degree of support exists for the view that such a Convention is necessary and desirable, and progress has been made by the Subcommittee in examining and amending the draft before it. However, owing to the complexity of the matter, it has not been possible to present to the Conference a draft Convention agreed in all points by the Subcommittee.

2) The Subcommittee, therefore, requests the Conference to allow it to continue its study of the draft Convention between the end of this Conference and the holding of the XXVIth Conference in Stockholm and thereto report further. »

In continuation of this resolution a further **Subcommittee meeting took place in Antwerp on the 15th March** this year under the temporary chairmanship of Mr. Walter Müller from Switzerland, Mr. Brækhus being engaged on other Subcommittee matters in preparation of the Stockholm meeting.

Present at the Antwerp Subcommittee meeting were representatives from Belgium, Denmark, France, Italy, Norway and Sweden.

At this meeting those articles of the draft which had to be altered after the discussions in Athens and the other articles which were not discussed in Athens were evaluated, and some alterations agreed to.

A revised draft Convention has now been formulated according to the conclusions of the Subcommittee, and the articles have still, so

termes mêmes de la Convention sur les passagers ont été respectés là où les articles correspondent.

Pour faciliter la lecture, tous les paragraphes et phrases qui diffèrent de la Convention sur les passagers et doivent par conséquent retenir spécialement l'attention ont été imprimés en italique, de sorte que les discussions à Stockholm peuvent se limiter aux points constituant une innovation par rapport à la Convention de 1961.

Si un accord est réalisé sur ces points, toutes les dispositions imprimées en caractères ordinaires pourront sans doute être acceptées à peu près ou sans discussions, puisqu'elles ont été minutieusement débattues au cours de la Conférence Diplomatique de la Convention de 1961.

Ci-dessous sont passés en revue tous les points mis en avant durant les travaux de la Commission à Athènes et Anvers :

Article I (a), (b), (c), (d) : Pas de discussions, ni à Athènes ni à Anvers.

Article I (e) : L'opinion prévaut que la Convention devrait couvrir la plupart des objets que le passager emporte à bord, à l'exception de ceux transportés sous le couvert d'un connaissance. Il ne devrait y avoir pratiquement pas d'« échappatoires » dans l'application soit des règles gouvernant le transport sous connaissance, soit des règles de cette Convention sur les bagages.

Les discussions ont été immédiatement orientées sur la question de savoir si les véhicules, objets de valeur, antiquités et collections de haute couture devraient être couverts par la Convention.

Il apparaît que la majorité des délégués sont d'avis que la Convention devrait couvrir les véhicules. Les antiquités, les objets de collection et autres articles semblables devraient rester en dehors de la Convention. Il devrait figurer une disposition générale, selon laquelle seuls les articles à usage personnel tombent dans le champ d'application de la Convention.

En ce qui concerne les objets de valeur, il y a divergence d'opinions.

Un amendement hollandais (BAG A 10) à cet article, libellé comme suit, a été présenté à Athènes :

« Les bagages signifient tout article transporté en vertu d'un contrat de transport de passagers ».

La principale objection faite à cet amendement par certains délégués était que, si un tel texte était adopté, l'armateur aurait la possibilité de contourner la Convention en n'acceptant pas de transporter certains articles sous un contrat de transport de passager. Les véhicules pourraient ainsi être spécialement frappés et conséquemment on s'exposerait au risque de laisser en dehors de la Convention des articles que

far as possible, been kept in the same wording as the corresponding articles in the Passenger Convention.

To facilitate reading, all paragraphs and sentences which differ from the Passenger Convention, and therefore need special attention, have been printed in italics, and the discussions at Stockholm can therefore be restricted to those points which have to be new as compared with the 1961 Convention.

If agreement is reached on these points, all provisions printed in normal print may possibly be accepted without or with very little discussion, as they have been so thoroughly thrashed out previously during the diplomatic conference of the 1961 Convention.

Below is a summary of the points brought forward during the Subcommittee work both at Athens and Antwerp :

Article 1, (a), (b), (c), (d) : No discussions, either in Athens or Antwerp.

Article 1 (e) : It is felt that the Convention should deal with most articles carried on board a ship for a passenger except those carried under a B/L. There should be few « loopholes » in the applicability either of the B/L rules or of this luggage Convention.

The discussions immediately centered on the question of whether cars, valuables, antiques and collections of haute couture should be covered by the Convention.

It is apparent that the majority of the delegations felt that cars should be included. Antiques, collections and similar articles should not. A general provision was felt necessary that only articles for personal use should be covered.

As for valuables, there were differences of opinion.

On this article a Dutch amendment (BAG A 10) was put forward in Athens. It read :

« Luggage means any articles carried under a passenger contract of carriage. »

The main objection made to this amendment by some of the delegations was that the shipowner under such a wording would have a possibility of circumventing the Convention by not agreeing to carry certain articles under a passenger contract of carriage. Particularly, this possibility would concern vehicles and accordingly there would be a risk of the Convention not covering all those articles which the majority of the delegations wanted to cover. However, in spite of this uncertainty, the Dutch amendment was, when put to a vote, adopted with eight against seven votes.

la majorité des associations souhaiterait voir couvrir. Cependant, en dépit de cette incertitude, l'amendement hollandais lorsqu'il a été mis aux votes a été adopté par huit voix contre sept.

Ce point a à nouveau été discuté à Anvers en mars 1963 et l'amendement hollandais a été maintenu.

Article 1 (f) : Il a été nécessaire de définir différemment la période de transport d'après la façon selon laquelle les bagages sont traités.

En ce qui concerne les articles portés sur la personne du passager ou dans sa cabine, il est proposé de respecter fidèlement la définition de la Convention sur les passagers tandis que pour les articles (généralement) plus encombrants qui sont transportés ailleurs dans le navire, la période de transport devra nécessairement être définie de manière différente.

Quatre amendements à cet article ont été présentés à Athènes, un français (BAG A 6), un suédois (BAG A 7), un hollandais (BAG A 10) et un grec (non numéroté).

Cet amendement hollandais qui s'écartait le plus du projet et suggérait l'adoption de la période telle que la conçoivent les Règles de La Haye a été discuté et soumis à un vote. Il a été rejeté par sept voix contre six et deux abstentions.

L'amendement suédois comportait d'abord un léger changement au point (f) 1, lignes 3 et 4 du projet : il suggérait de remplacer les mots « passager » et « passagers » par le mot « bagages ». Cette modification a été adoptée sans requérir de vote, le Président ayant reconnu qu'il y avait eu une erreur dans la rédaction du projet.

La seconde partie de l'amendement suédois proposait l'adoption d'une règle spéciale pour les véhicules, à savoir :

« En ce qui concerne les véhicules des passagers, caravanes, motocyclettes et autres véhicules à moteur, la période durant laquelle le bagage est chargé jusqu'au moment où il est déchargé du navire. »

Cet amendement a été accepté par dix voix contre une et quatre abstentions.

L'amendement français se rapprochait sensiblement du texte du projet, mais la distinction à faire entre les deux périodes de transport devrait, selon cet amendement, viser d'une part les bagages enregistrés et d'autre part les bagages non enregistrés au lieu du système du projet qui fait la distinction entre les bagages de cabine et les autres.

Cependant, l'amendement français a été retiré après qu'il ait eu lieu le vote sur l'amendement suédois.

Après qu'il ait eu lieu le vote sur l'amendement suédois, l'amendement grec a également été retiré.

Article 1 (g) et (h) : Pas de discussions.

Article 2 : Pas de discussions.

This question was again discussed in Antwerp in March 1963, but the Dutch wording was maintained.

Article 1 (f) : It has been necessary to describe the period of carriage differently depending upon the different ways in which luggage is handled :

With regard to all articles carried on the passenger's person or in the cabin, the proposal is to follow exactly the definition in the passenger Convention, whilst for the (usually) more heavy articles which are carried elsewhere aboard the ship the period of carriage necessarily will have to be described differently.

To this articles four amendments had been worked out in Athens, one French (BAG A 6), one Swedish (BAG A 7), one Dutch (BAG A 10) and one Greek (which was not numbered).

The Dutch amendment which suggested adoption of the Hague Rules period, was put under debate and to a vote, the amendment being the one most different from the draft. This Dutch amendment was rejected with seven against six votes and two abstentions.

The Swedish amendment contained firstly a small alteration of the draft in its point (f) 1, lines 3 and 5 : The word « passenger » and « passengers » respectively was suggested to be replaced by the word « luggage ». This small alteration was adopted without formal votes being taken, as the Chairman agreed that the wording was really a drafting error.

The second part of the Swedish amendment which suggested a special rule for vehicles, read as follows :

« With regard to passenger motorcars, caravans, motorcycles or other motor vehicles, the period from the time when the luggage is loaded on to the time when it is discharged from the ship. »

This amendment was accepted with ten votes against one and four abstentions.

The French amendment was rather close to the wording of the draft, but the dividing line between the two alternative periods of carriage would according to the French amendment be drawn by the registration or non-registration of the luggage instead of, as in the draft, by the mere fact of the articles being carried in the cabin or not.

However, the French amendment was withdrawn after a vote had been taken on the Swedish amendment.

After the result of the vote on the Swedish amendment the Greek amendment was also withdrawn.

Article 1 (g) and (h) : No discussions.

Article 2 : No discussions.

Article 3 : Pas de discussions.

Article 4 : Toutes les délégations ont admis sans ambages que la responsabilité de l'armateur devrait être basée sur l'existence d'une faute.

Si le bagage est arrimé dans la cale du navire côte à côte avec des marchandises transportées sous connaissement, il semblerait fort bizarre que ces articles ne soient pas soumis à un système de responsabilité apparenté. D'autre part, il n'y a certainement pas la même exigence sociale d'instaurer pour les bagages une responsabilité aussi lourde que celle existant en matière de lésions corporelles et de décès.

Le premier point sur lequel apparaît une divergence d'opinions était celui de l'opportunité d'une exonération en cas de fautes nautiques. Les délégations étaient divisées en deux groupes principaux; l'un conduit par la délégation française considérait que le principe adopté dans la Convention de 1961 devait, dans ses grandes lignes, être reproduit, tandis que l'autre groupe défendait avec vigueur le principe des Règles de La Haye.

Une délégation (celle du Royaume-Uni) plaida en faveur d'une liberté contractuelle complète.

Le projet actuel prévoit l'exonération de l'armateur en cas de fautes nautiques ou de négligences commises par ses préposés.

La règle ainsi proposée serait plus simple que les cas détaillés contenus dans les Règles de La Haye, mais conduirait dans la plupart des cas au même résultat.

Sous l'article 3 il n'y a pas de garantie de navigabilité, mais une règle de diligence raisonnable légèrement renforcée, proche des Règles de La Haye et identique aux règles de la Convention sur les Passagers.

En ce qui concerne le fardeau de la preuve (Article 4 (4) et (5)), le projet énonce des règles qui tiennent compte des possibilités dans lesquelles chacune des parties se trouve de rapporter les preuves voulues.

Il est par exemple certain que le transporteur n'aura pas la possibilité de prouver qu'il n'a pas été dans la cabine du passager, où chacun va et vient constamment durant la journée. En conséquence, il apparaît souhaitable que les passagers doivent à cet égard endosser l'entier fardeau de la preuve en ce qui concerne tout événement survenant dans la cabine ou à des articles transportés sur la personne du passager.

De mêmes arguments amènent à conclure que le transporteur devrait endosser l'entier fardeau de la preuve lorsqu'il s'agit de tout autre bagage.

Trois amendements à cet article ont été présentés à Athènes : un norvégien (BAG A 5), un français (BAG A 6) et un suédois (BAG A 11).

L'amendement **norvégien** se présentait comme ajoute sous la forme d'un nouvel alinéa n° 6 libellé comme suit :

Article 3 : No discussions.

Article 4 : It is evident that all delegations agree to the liability of the shipowner being based on fault.

If luggage is stowed in a ship's hold side by side with cargo carried under a B/L, it would seem very peculiar if those commodities should not be subject to somewhat the same liability rules. On the other hand there is obviously not the same social need for heavy liability regarding luggage as there is concerning personal injury and death.

The first question on which opinions differed was the question of exception for nautical faults. The delegations split up in two main fractions; one lead by the French delegation considered that basically the principle adopted by the 1961 Convention should be copied, whilst the other fraction rather strongly argued for a basic principle similar to the Hague Rules.

One delegation (the U.K.) argued for complete contractual freedom.

The present draft exonerates the carrier for his servants' nautical faults of neglects.

The rule so suggested will be simpler than the detailed specifications contained in the Hague Rules, but will in most cases lead to the same result.

Under article 3 there is no guarantee for seaworthiness but a slightly extended due diligence rule, close to the Hague Rules and identical rules in the Passenger Convention.

With regard to burden of proof (Article 4 (4) en (5)), the draft lays down rules which correspond closely to the factual possibilities of each party of proving the necessary circumstances.

It is f.i. obviously apparent that the carrier will have no possibilities to prove what has not been going on in a passenger cabin, where people walk in and out more or less continuously during the day. Consequently, it seems that passengers must have the full burden of proof with regard to everything happening in the cabin or with articles carried on the passenger's person.

The corresponding arguments lead to the conclusion that the carrier should have the full burden of proof so far as all other luggage is concerned.

To this article there were in Athens forwarded three amendments, one Norwegian (BAG A 5), one French (BAG A 6) and one Swedish (BAG A 11).

The **Norwegian** amendment which contained a supplement only in the form of adding a new par. 6 to the article, read :

« La preuve de l'étendue de la perte et du dommage incombe au passager ».

Cet amendement a pratiquement été adopté sans discussions étant considéré comme utile, bien que plusieurs délégations l'estimaient superflu.

Ensuite l'amendement **français** a été discuté à Athènes. Cet amendement contenait trois paragraphes, mais le premier se rapprochait à ce point du texte du projet que la délégation française l'a retiré. Les deux autres parties de l'amendement français auraient conduit à un système de responsabilité en ce qui concerne les bagages dans la ligne de celui de la Convention de 1961.

Cependant, l'amendement mis au vote a été rejeté par sept voix contre cinq.

La question du maintien du paragraphe 2 article 4 du projet a été débattue à Athènes. Deux délégations ont longuement plaidé la suppression de ce paragraphe, mais au vote le texte du projet a été maintenu par dix voix contre quatre.

L'amendement **suédois** à l'article 4 proposait entre les paragraphes 2 et 3 du projet l'insertion d'un nouveau paragraphe 3 libellé comme suit :

« Aucune disposition de la présente Convention ne rendra le transporteur responsable en cas de perte ou de dommages à des espèces, titres et autres valeurs, tels que de l'or et de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux, écrins, appareils photographiques, jumelles, etc. »

Après avoir entendu les commentaires de la délégation française, la délégation suédoise propose une solution de rechange sous la forme d'une ajoute de la phrase suivante :

« sauf s'ils sont spécifiés et remis contre reçu pour être gardés dans le coffre-fort du navire moyennant une déclaration de valeur ».

Les délégations se montrèrent favorables à cette ajoute. Cependant, une discussion prolongée eut lieu concernant la question de la limitation de responsabilité en cas de remise dans le coffre-fort. La question de la limitation a cependant été renvoyée à l'article 6.

Le premier amendement suédois a été soumis au vote après que les derniers mots « appareils photographiques, jumelles » aient été supprimés (avec l'accord de la délégation suédoise) mais sans les mots « sauf... valeur » figurant plus haut.

L'amendement a été rejeté par huit voix contre cinq.

Ensuite le second amendement suédois (qui constituait la première proposition suédoise comprenant les mots « sauf ...valeur » cités plus haut) a été mis au vote en substitution à un amendement **italien**, aux termes duquel le transporteur serait seulement responsable pour les objets de valeur si ceux-ci ont été déclarés à l'embarquement.

La proposition suédoise a été acceptée par neuf voix tandis que la proposition italienne a retenu cinq voix.

« The burden of proving the extent of the loss or damage lies with the passenger. »

This amendment was adopted without practically any debate, as it was regarded as useful, although by several delegations as not necessary.

Thereafter the **French** amendment was taken up for discussion in Athens. That amendment contained three paragraphs but the first one was so similar to that of the draft that the French delegation withdrew it. The next two parts of the French amendment would have brought the liability of the shipowner (with regard to luggage) more in line with the rules in the 1961 Convention.

However, the amendment was put to a vote and rejected with seven against five votes.

A further discussion took place in Athens on the question of maintaining par. 2 of art. 4 of the draft. Two delegations argued rather extensively against the maintenance of the paragraph. But on taking the votes, the draft was maintained with ten votes against four.

The **Swedish** amendment to art. 4 was to insert between par. 2 and 3 of the draft, a new par. 3, reading as follows :

« Nothing contained in this Convention shall make the carrier liable for loss of or damage to moneies, bonds and other valuables, such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments, jewellery boxes, cameras, marine glasses etc. »

After some comments by the French delegation, the Swedish delegation stated that they proposed, as an alternative, to add the following sentence :

« unless specified and delivered against a receipt to the vessel for keeping in the vessel's safe deposit box against declaration of value. »

The delegates commented favourably on this addition. However, a prolonged discussion took place regarding the question of limit of liability in case of delivery into the safe deposit box. This question of limit was, however, referred to art. 6.

The first Swedish amendment was put to a vote, after the last words : « cameras, marine glasses etc. » had been deleted (with the agreement of the Swedish delegation) and exclusive of the words : « unless... value » quoted above.

The amendment was rejected with eight against five votes.

Then the second Swedish amendment (which consisted of their first proposal **including** the words : « unless ... value » quoted above) was put to a vote, alternatively to an **Italian** amendment, proposing that the carrier should only be liable for valuables if these had been declared on the embarkation.

The Swedish alternative was accepted with nine votes whilst the Italian proposal received five votes.

En ce qui concerne l'article 4 paragraphe 4, la délégation **hollandaise** a proposé un changement concernant le fardeau de la preuve de telle sorte que ce fardeau incomberait dans chaque cas au passager, que les bagages aient été enregistrés ou non. Cependant, après une forte opposition de plusieurs délégations, l'amendement hollandais a été retiré.

A la réunion de la Commission à Anvers, la délégation française évoqua à nouveau la question d'un système de responsabilité propre aux bagages de cabine et différent de celui applicable aux autres bagages, mais le projet de convention n'a pas été modifié sur ce point sous cette réserve que la délégation française entend revoir la question lors de la rédaction du texte en français. L'association française présentera à la Conférence de Stockholm un texte nouveau basé sur les principes suivants :

a) une distinction est à faire en ce qui concerne d'une part les bagages enregistrés et les véhicules et d'autre part les bagages y compris les objets précieux que le passager garde dans sa cabine.

b) le fondement de responsabilité à l'égard des bagages enregistrés et des véhicules devrait être dans la ligne de celui adopté dans les Règles de La Haye.

c) le fondement de responsabilité pour les bagages et les objets précieux gardés par le passager devrait être dans la ligne de celui adopté dans la Convention de Bruxelles de 1961.

La délégation belge suggéra de supprimer les derniers mots « moyennant une déclaration de valeur » dans l'article 4 (3) parce qu'à vrai dire ils sont en contradiction avec l'article 6 (3). Cette suggestion a été unanimement adoptée.

La délégation suédoise a suggéré de changer les premiers mots de l'article 4 (3), de manière à les mettre en concordance avec les précédents paragraphes. Ce changement a été adopté unanimement de même que la suppression du mot « cependant » au début de l'article 4 (2).

Article 5 : Pas de discussions.

Article 6 : A Athènes quatre amendements à cet article ont été présentés, un français (BAG A 6), un suédois (BAG A 7), un hollandais (BAG A 10) et un amendement grec non numéroté.

Les questions discutées ont été :

a) faut-il une limitation spéciale à l'égard des bagages de cabine en y incluant tout article transporté sur le passager ?

b) faut-il une limitation spéciale à l'égard des véhicules ?

c) faut-il que la limitation pour les bagages enregistrés soit par colis ou par passager ?

d) faut-il une limitation d'ensemble coiffant le tout ?

With regard to art. 4, par. 4, the Dutch delegation proposed a change concerning the burden of proof, so that this burden should in all cases be on the passenger, regardless of whether the luggage was registered or not. After rather strong opposition from several delegates, the Dutch amendment was, however, withdrawn.

At the Antwerp Subcommittee meeting the French delegate again took up the question of another liability rule for cabin luggage than for other articles, but the draft remained unaltered on this point, except that the French delegate would revert to this question, on the drafting in the French language.

The French Maritime Law Association will present at the Stockholm Conference a new text of article 4 as follows :

« a) A distinction is requested with regard to the registered luggage and/or the vehicles *and* the luggage including valuables kept by the passenger in his cabin.

b) The basis of liability for the registered luggage and vehicles should be similar to the one adopted in the Hague Rules.

c) The basis of liability for the luggage and valuables kept by the passenger with him should be similar to the one adopted in the Brussels Convention of 1961. »

The Belgian delegate suggested to delete the last words « against declaration of value » in Art. 4 (3) because they really were in contradiction to Art. 6 (3). This suggestion was unanimously adopted.

The Swedish delegate suggested a redrafting of the first words in Art. 4 (3), so as to align them with the previous subsections. This redrafting was unanimously adopted, and also the elimination of the word « However » at the beginning of Art. 4 (2).

Article 5 : No discussions.

Article 6 : In Athens there were put forward four amendments to this article : a French (BAG A 6), a Swedish (BAG A 7), a Dutch (BAG A 10) and an unnumbered Greek amendment.

The questions under discussion were :

a) Should there be a separate limit for cabin luggage, including whatever articles carried on the passenger's person ?

b) Should there be a separate limit for cars ?

c) Should the limit for registered luggage be per unit or per passenger ?

d) Should there be an overall limit ?

e) faut-il une limitation spéciale à l'égard des objets déposés ?

f) faut-il une franchise déductible ?

Après quelque discussion, la question sous (a) a été mise au vote et adoptée par dix voix contre trois.

Concernant la question sous (b), il a été admis sans qu'un vote formel ait eu lieu (mais sans beaucoup de discussions) qu'il devrait y avoir une limitation spéciale à l'égard des véhicules de passagers.

La question sous (c) a été discutée, mais aucun chiffre de limitation n'a été avancé et la limitation « par passager » a été unanimement acceptée.

Concernant le (d) il est apparu que, puisque le principe de trois limitations distinctes a été accepté, à savoir une pour les bagages de cabine, une autre pour les bagages enregistrés et enfin une pour les véhicules, il n'y aurait plus lieu d'instituer une limitation globale et la question sous (d) a par conséquent été laissée de côté.

La question sous (e) est liée à celle de savoir si le transporteur est libre d'accepter des marchandises en dépôt ou s'il peut les refuser.

Il semble qu'un accord existe sur deux points : d'abord il devra y avoir une absence totale de responsabilité lorsqu'il n'y a pas de constitution de dépôt ou qu'il n'y a pas de déclaration. Ensuite, si des articles sont déclarés et acceptés il devrait y avoir responsabilité jusqu'au montant accepté (ou éventuellement jusqu'à concurrence d'un chiffre plutôt élevé).

Le point de divergence semble résider là où des objets de valeur sont déclarés mais non acceptés.

La délégation suédoise est d'avis que dans tel cas il ne doit pas y avoir de responsabilité tandis que la délégation française est en faveur d'une responsabilité avec cependant une limitation ordinaire. Ces deux avis ont été soumis à un vote et la proposition française a été adoptée par huit voix contre six.

Ensuite la discussion s'est poursuivie en vue de trouver une solution dans le cas où des objets de valeur sont déposés sans qu'il soit fait une déclaration de valeur. La proposition française prévoit dans ce cas une responsabilité illimitée. La délégation yougoslave a proposé une limitation spéciale.

Ces deux propositions ont été soumises à un vote. La proposition yougoslave l'emporta par six voix contre cinq.

En ce qui concerne la question (f), il semble y avoir des hésitations sur la signification des mots « franchise » et « déductible ». La franchise joue uniquement là où la réclamation est inférieure à un certain montant convenu et est sans effet chaque fois que la réclamation le dépasse. La franchise déductible de son côté s'applique à toutes les réclamations, quelle que soit leur importance, par voie de soustraction du montant à devoir payer autrement.

e) Should there be a separate limit for deposited goods ?

f) Should there be a deductible ?

After some discussion the question under (a) was put to a vote and accepted in the affirmative with ten votes against three.

With regard to the question under (b) it was agreed without any formal vote being taken (but without much discussion) that there would be a separate limit for passenger cars.

The question under (c) was discussed, but no formal proposal to fix a limit per unit was put forward, and the « per passenger » limit was unanimously agreed.

Concerning (d) it was stated that as it had now been agreed the principle of three separate limits : one for the cabin luggage, one for the registered luggage and one for cars, there would be no need for an overall limit, and the question under (d) was accordingly dropped.

The question under (e) is tied in with the question of whether the carrier is free to accept goods in deposit or can reject them.

There seemed to be agreement on two points : First, that there shall be no liability whatsoever if there is neither made any deposit nor given any declaration. Secondly, that if the articles are declared and accepted, then there should be liability up to the amount accepted (or possibly subject to a rather high limit).

The difference of opinion seemed to concentrate on the situation when valuables are declared but not accepted.

The Swedish delegation would have no liability in such a case, whilst the French proposed a liability, but subject to the ordinary limitation. These two alternatives were put to a vote, and the French proposal was adopted with eight votes against six.

Then the discussion went on to solve a situation where valuables are deposited but no declaration of value is made. The French proposal was that in such a case the liability should be unlimited. The Yugoslav delegation proposed a separate limit in this case.

These two alternatives were put to a vote. The Yugoslav proposal was carried by six votes against five.

As for question (f) there seemed to be some uncertainty as to the meaning of the words « franchise » and « deductible ». The franchise only applies to claim within the amount agreed upon, and is fully disregarded whenever the claim exceeds such amount. The deductible, on the other hand, applies to every claim regardless of size, as a subtraction from the amount otherwise payable.

Un amendement hollandais (BAG A 10) était partisan d'une franchise déductible de 1000 francs pour toute catégorie de bagages, à l'encontre du projet qui prévoit une franchise déductible applicable uniquement aux véhicules.

La question de la franchise déductible a revêtu un double aspect : Faut-il une franchise déductible pour les véhicules et, dans l'affirmative, faut-il une autre franchise déductible pour les autres bagages ?

La Commission s'est unanimement ralliée au principe d'une franchise déductible pour les véhicules sans que la question ait été soumise aux voix.

En ce qui concerne l'instauration d'une franchise qu'elle soit déductible ou non pour les autres bagages, l'on s'est orienté dans le sens d'une franchise non déductible. Le montant en devrait être peu élevé, sinon plusieurs délégations refuseraient le vote sur l'adoption d'une franchise en matière de bagages ordinaires. La question a été mise au vote donnant huit voix contre trois en faveur d'une franchise peu élevée sur les bagages ordinaires.

Cependant à la réunion de la Commission à Anvers cette franchise peu élevée a été supprimée n'étant pas d'une importance suffisante pour l'armateur et d'autre part un tant soit peu lourde pour le passager pour justifier son inclusion dans la Convention.

A la réunion d'Anvers les montants de l'article 6 ont à nouveau été discutés.

On avait l'impression que les montants étaient plutôt bas.

D'autre part, l'expérience des assureurs couvrant la responsabilité enseigne qu'un montant maximum de responsabilité qui devrait seulement constituer un plafond s'avère en fait être un minimum. Spécialement dans le cas de bagages, là où il n'y a ni facture, ni reçus ou documents indicatifs du nombre et de la valeur des objets manquants ou endommagés, il ne faudrait pas gonfler trop fort le montant.

En ce qui concerne les bagages enregistrés, il y a déjà un certain contrôle lors de l'établissement du reçu des bagages. Enfin la valeur d'une automobile ou de tout autre véhicule est plus aisée à déterminer. En conséquence on suggère de prévoir un montant plus élevé pour ces catégories. Les différents montants semblent devoir constituer un compromis raisonnable entre les intérêts opposés de chacune des parties.

On trouvera sans doute que le montant de limitation avancé pour un véhicule est plutôt élevé en comparaison avec la pratique actuelle des transports maritimes. Cependant, le chiffre de 20.000 F semble valable pour représenter la valeur actuelle d'une voiture d'âge moyen. (Les polices d'assurance usuelles sur les véhicules peuvent aisément couvrir toute valeur complémentaire).

Alors que le passager ordinaire est autorisé à réclamer un dédommement proche de la pleine valeur de son véhicule, il faudrait par contre

There was a Dutch amendment (BAG A 10) which suggested a deductible of 1000 francs for any kind of luggage, as against the draft, which applied the deductible only to vehicles.

The question of deductible was divided in two : Should there be a deductible for cars, and secondly, if so, another deductible for other luggage ?

The Committee agreed unanimously to a deductible for cars, without a formal vote being taken.

With regard to a deductible or franchise for other luggage, the comments showed that there would probably have to be a franchise and not a deductible. Also the amount had to be small, otherwise a number of delegations would not vote for any franchise on such ordinary luggage. The question was put to a vote, giving eight votes for a small franchise on ordinary luggage with three votes against.

However, at the meeting of the Subcommittee in Antwerp this small franchise was eliminated, as, on the one side, not being sufficiently important to the shipowner, and, on the other hand, somewhat hard on the passenger to justify its inclusion in the Convention.

At the Antwerp meeting a further discussion took place with regard to the amounts in Art. 6.

It was suggested that the amounts to some extent were rather low.

On the other hand, all experience of liability underwriters do show that a fixed maximum amount of liability, though intended to represent an upper limit only, tend to become a minimum figure as well. Particularly in cases of luggage, where there are no invoices or other vouchers or documents showing the number or value of missing or damaged articles, the amount should not be allowed to be inflated too much.

So far as registered luggage is concerned there is a certain check already in the luggage receipt. Finally the value of a motorcar or other vehicle is fairly easily ascertainable. Accordingly, a higher amount for these categories of luggage is suggested. The different amounts seem to represent a reasonable compromise of the conflicting interests of the two parties.

It will be realised that the amount suggested as the limit for a motorvehicle is rather high as compared with the present practice in maritime transport. However, the figure of 20.000 frs. seems to correspond reasonably well with the value of an average used motorcar today. (The usual traffic insurance on motorcars can easily handle any excess values).

When the average passenger is allowed a claim so close to the full value of his motorcar, provisions must on the other hand be made for

prévoir un moyen d'écartier les réclamations mineures pour les griffes et les taches à la carrosserie. Deux raisons militent en ce sens :

D'abord les voitures des passagers ne sont pratiquement jamais à l'état neuf. Il est absolument impossible dans le chef du transporteur de procéder avant le chargement à une inspection permettant de relever les griffes.

Ensuite, l'état d'un véhicule moderne est si « fragile » que dans beaucoup de cas il est à vrai dire impossible de charger, arrimer et décharger un véhicule sans lui causer des griffes mineures ou des éraflures.

L'on en est arrivé à la conclusion que le transporteur devrait être autorisé à fixer contractuellement une certaine franchise déductible applicable aux réclamations pour dommages aux véhicules automobiles. En cas de perte totale de la voiture, la franchise déductible ne présenterait pas le même intérêt, de sorte que son application ne jouerait qu'en cas de dommage partiel. Un chiffre de 5 % semble être raisonnable.

Le chiffre de 10.000 francs de l'article 6 sect. 3 a été unanimement adopté.

Les autres montants de l'article 6 du projet ont été maintenus.

L'association française exprime l'avis que :

1) la limitation pour les articles gardés sur la personne du passager et dans la cabine devrait être fixée à 10.000 F.

2) la limitation pour les bagages enregistrés devrait être fixée par unité et devrait être identique au chiffre adopté dans les Règles de La Haye.

3) une limitation spéciale de 10.000/20.000 francs par passager devrait être adoptée pour les objets précieux reçus en dépôt par le commissaire de bord.

Articles 7 et 8 : Pas de discussions.

Article 9 : La question de la juridiction a été soigneusement étudiée. On se souviendra que cette question a été fortement débattue lors de la Conférence diplomatique à Bruxelles en 1961 sur les passagers. De l'opinion même des juristes de plusieurs pays, la solution à laquelle on s'est rallié dans la Convention sur les Passagers n'est pas heureuse. L'opinion prévaut toujours dans ces pays qu'il faudrait mettre sur pied un système de juridiction offrant un choix et qu'il serait alors sage d'interdire les clauses qui tenteraient d'élargir l'option à laquelle on se serait rallié.

Cependant, on pourrait soutenir avec raison qu'un passager qui aurait à introduire une réclamation à la fois pour des dommages corporels et pour des dommages à ses bagages devrait pouvoir assigner le transporteur pour l'ensemble de sa réclamation devant un seul et même tribunal.

some way of eliminating all the trifling claims for scratches and stains to the finishing of the car. There are two reasons for this :

Firstly, passenger cars are practically always used cars. It would be absolutely impossible for the carrier's people before loading to inspect such cars sufficiently so as to ascertain even hairline scratches.

Secondly, the finish of a modern motorcar is so « tender » that in many cases it is literally impossible to load, stow and discharge such a car without inflicting some minor scratches or chafings on its body.

The conclusion was that the carrier should be allowed to contract for a certain deductible, applicable to claims for damage to motor vehicles. When it is a question of total loss of a motorcar, there would not be the same need for a deductible, so the application of a deductible is restricted to partial damages. The figure of 5 % seems to be reasonable.

The figure of 10.000 francs in Art. 6, sect. 3, was unanimously adopted.

The other amounts in Art. 6 of the draft were maintained.

The French Association expressed the views that

(1) the limitation for articles carried on the passenger's person and in his cabin should be fixed at frs. 10.000,

(2) the limitation for registered luggage should be fixed per unit and should be identical to the figure adopted in the Hague Rules,

(3) a special limit per passenger should be adopted for valuables received for keeping by the purser of frs. 10.000/20.000.

Articles 7 and 8 : No discussions.

Article 9 : The question of jurisdiction has caused special considerations. As will be remembered, this question was the subject of rather heated argumentations during the diplomatic conference in Brussels in 1961 on the Passenger Convention.

The solution which was finally adopted in that Convention is, in the opinion of the legal experts in a number of countries, not a happy one. It was and still is a strong feeling in these countries that prohibition should have its basis in a framework of jurisdictional alternatives, and then, and only then would it be sound to prohibit clauses which try to widen the jurisdictional alternatives basically agreed upon.

However, it can, on the other hand, be argued that it would be reasonable that a passenger who has claims both for personal injury and for damage to luggage should be able to sue the carrier for both categories of claims, in one and the same court.

De toute manière le transporteur devra tenir compte des larges facilités réservées au passager en ce qui concerne ses réclamations pour dommages corporels et l'inconvénient supplémentaire qu'entraînerait l'adoption de la même règle au profit des bagages ne semble pas devoir être exagéré.

Cette question a été discutée à nouveau à la réunion d'Anvers et les arguments combattant une interdiction ont prévalu.

En conséquence, les lignes de l'article 9 s'y rapportant ont été supprimées, de sorte que dans le projet actuel il n'y a pas d'interdiction de clauses de juridiction ou d'arbitrage.

Il y a lieu d'ajouter que l'expérience enseigne qu'aucun tribunal n'accepte pareilles clauses si elles sont exorbitantes, de sorte que cette question peut aisément être laissée à l'appréciation des lois nationales.

Article 10 : On est d'avis que l'article 10 (2) et (3) de la Convention ne trouve pas d'application dans le présent projet. En conséquence seul a été maintenu l'article 10 (1) et ce sans modification. Il n'y a pas eu de discussion sur cet article à Anvers.

Article 11 (1) : A la réunion d'Anvers il a été décidé de reprendre le texte de l'article 26 de la Convention de Varsovie (avec le protocole ultérieur de La Haye) en ce qui concerne la notification à formuler.

Article 11 (2) : A certains égards les règles de la Convention sur les Passagers relatives aux délais ont été maintenues, mais il n'a pas été jugé nécessaire de porter la durée bien connue d'un an des Règles de La Haye aux deux ans figurant dans la Convention sur les Passagers. Les arguments qui ont dicté la décision en matière de dommages corporels n'ont pas le même poids en ce qui concerne les bagages et par conséquent la prescription d'un an a été retenue.

Article 11 (3) : Pas de discussions.

Article 12 : Pas de discussions.

Articles 13-22 : Pas de discussions.

Cependant, la délégation belge a fait remarquer qu'en signant le protocole il y aurait lieu de faire une réserve sur son application dans le cas de transports combinés par chemin de fer et par navire.

La Commission croit que les réserves sous les chiffres (1), (2) et (3) apparaissant dans le protocole de la Convention de 1961 devraient être adoptées sous la même forme lors de la signature de la Convention sur les Bagages.

En conséquence la réserve additionnelle suivante a été rédigée :

(4) « ne pas donner effet à la Convention lorsque le contrat de transport étant exécuté au moyen de plus d'un mode de transport est régi par la Convention internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer. »

The carrier will at any rate have to put up with these wide facilities of the passenger with regard to the personal injury claims, and the added inconveniences which the application of the same rule also to luggage claims bring, would seem not of very great importance.

This question was taken up again at the Antwerp Subcommittee meeting, and the arguments against the prohibition prevailed.

Accordingly, the corresponding lines in Art. 9 were stricken out, so that in the draft as it now stands, there is no prohibition against jurisdiction or arbitration clauses.

It must be added that all experience shows that no national courts will accept such clauses if they are clearly unreasonable, so this question can safely be left to national law.

Article 10 : Article 10 (2) or (3) of the Passenger Convention have not been found applicable to the present draft. Accordingly, only 10 (1) is maintained and in its unaltered form. There was no discussion in connection with this Article in Antwerp.

Article 11 (1) : At the Antwerp Subcommittee meeting it was decided to follow the wording of Art. 26 of the Warsaw Convention (with its later Hague Protocol) so far as the notice is concerned.

Article 11 (2) : To some extent the same rules as in the Passenger Convention with regard to time limit have been maintained, but it has been found unnecessary to increase the well known one year limit in the Hague Rules to the two years limit in the Passenger Convention. The same arguments which do influence the decision when it comes to personal injury do not have any weight so far as luggage is concerned and therefore the one year limit is found workable.

Article 11 (3) : No discussions.

Article 12 : No discussions.

Article 13-22 : No discussions.

However, the Belgian delegate pointed out that on signing of the protocol there would have to be taken a reservation with regard to the applicability of the Convention for combined railroad and ship transports.

The Subcommittee believed that the reservation, numbered (1), (2) and (3) on the protocol of the 1961 Convention, would have to be adopted in similar form on the signature of the luggage Convention.

Accordingly, the following additional reservation is drafted :

« (4) not to give effect to this Convention to a contract of carriage by more than one form of transport governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail. »

AVANT-PROJET REVISE

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

BAGAGES DE PASSAGERS PAR MER

(avril 1963)

Article 1

Dans la présente Convention les termes suivants sont employés dans les sens indiqué ci-dessous :

a) « transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur ou l'armateur partie à un contrat de transport de passagers et de bagages;

b) « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte, pour le transport de passagers *et de leurs bagages*, à l'exception d'un contrat d'affrètement;

c) « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;

d) « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;

e) « bagages » *signifient tout objet transporté en vertu d'un contrat de transport de passager;*

f) « transport » comprend *les périodes suivantes :*

1. *En ce qui concerne tout objet que le passager porte sur lui ou prend avec lui dans sa cabine, la période pendant laquelle les bagages sont à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement, mais ne comprend pas la période pendant laquelle les bagages se trouvent dans une gare maritime ou sur un quai*

Note. — Afin de faciliter le travail, les points d'intérêts ont été imprimés de la manière suivante :

modifications par rapport au projet de 1962 :

autres modifications par rapport à la Convention des Passagers de 1961.

Le surplus du projet est conforme à cette dernière Convention.

REVISED PRELIMINARY DRAFT

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

PASSENGER LUGGAGE BY SEA

(April 1963)

Article 1

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them :

a) « carrier » includes the shipowner or the charterer or the operator who enters into a contract of carriage of passengers and luggage.

b) « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier to carry passengers *and their luggage*, but does not include a charter party.

c) « passenger » means only a person carried in a ship under a contract of carriage.

d) « ship » means only a sea-going ship.

e) « luggage means any articles carried under a passenger contract of carriage.

f) « carriage » covers *the following periods* :

1. *With regards to any articles which the passenger carries on his (her) own person or takes with him (her) in the cabin*, the period while the *luggage* is on board the ship and in the course of embarkation or disembarkation, but does not include any period while the *luggage* is in a marine station or on a quay or other port installation. In addition « carriage » includes transport by water from land to a ship or

Note. — With a view to make the reading easier, the points of interest have been printed as follows :

changes from the 1962 draft

other changes from the 1961 Passenger Convention.

the rest of the draft is identical to the last mentioned Convention.

ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;

2. **en ce qui concerne les automobiles, caravanes, motocyclettes et autres véhicules à moteur, la période comprise entre le moment où les bagages sont chargés et celui où ils sont déchargés du navire;**
3. *en ce qui concerne tout autre objet, la période comprise entre le moment de la remise au représentant du transporteur à terre ou à bord et celui de la délivrance.*

g) « transport international » signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;

h) « Etat contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat contractant.

Article 3

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et *pour assurer la sécurité du transport des bagages* à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe 1) du présent article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable *de la perte et du dommage aux bagages*, si le fait générateur *de la perte ou du dommage* a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier.

2. With regard to passengers' motorcars, caravans, motor cycles or other motor vehicles, the period from the time when the luggage is loaded on to the time when it is discharged from the ship.

3. With regard to all other articles, the period from the time of delivery to the representative of the carrier on shore or on board and until the time of redelivery.

g) « international carriage » means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single state, if there is an intermediate port of call in another state, or in two different states.

h) « contracting state » means a state whose ratification or adherence to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if either the ship flies the flag of a contracting state, or if, according to the contract of carriage, either the place of departure or the place of destination is in a contracting state.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship he shall exercise due diligence, and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage and in all other respects to secure *the safe transportation of the luggage*.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for *loss of or damage to the luggage* if the incident which causes *the loss or damage* occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. *Le transporteur ne sera pas responsable si la faute ou la négligence a été commise par des préposés du transporteur dans la navigation ou l'administration du navire.*

3. **Le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommages à des espèces, titres et autres valeurs tels que de l'or et de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux, écrins, etc., sauf s'ils sont spécifiés et remis contre reçu pour être gardés dans le coffre-fort du navire.**

4. *La preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au passager en ce qui concerne tout objet porté sur lui ou se trouvant dans sa cabine.*

5. *La preuve de l'absence de faute ou de négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au transporteur en ce qui concerne tout autre objet.*

6. **La preuve de l'étendue de la perte ou du dommage incombe au passager.**

Article 5

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé la *perte ou le dommage*, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 6

1. *La responsabilité en cas de perte ou de dommage à des objets portés sur la personne du passager ou se trouvant dans sa cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 6.000 francs par passager.*

2. *La responsabilité en cas de perte ou de dommage à une automobile, caravane, motocyclette ou autre véhicule à moteur, y compris tout objet transporté à l'intérieur ou sur le véhicule, est limitée, dans tous les cas, à 20.000 francs par véhicule.*

3. **La responsabilité en cas de perte ou de dommage à des espèces et autres valeurs énumérées à l'article 4 - littera 3 sera limitée, dans tous les cas, à la valeur déclarée au moment de la remise des objets en vue de leur conservation dans le coffre-fort du navire. A défaut de déclaration de valeur, la responsabilité pour les objets déposés ne dépassera en aucun cas de 10.000 francs.**

4. *La responsabilité en cas de perte ou de dommage à tout objet autre que ceux énumérés sous les litteras 1), 2) et 3) est limitée, dans tous les cas, à 10.000 francs par passager.*

2. *The carrier shall not be liable if the fault or neglect is committed by the carrier's servants in the navigation or management of the ship.*

3. *The carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments, jewellery boxes etc., unless specified and delivered against a receipt to the vessel for keeping in the vessel's safe deposit box.*

4. *The burden of proving the fault or neglect of the carrier or of the carrier's servants or agents lies with the passenger with regard to all articles carried on the passenger's person or in his (her) cabin.*

5. *The burden of proving the non-existence of fault or neglect of the carrier or of the carrier's servants or agents lies with the carrier so far as all other luggage is concerned.*

6. *The burden of proving the extent of the loss or damage lies with the passenger.*

Article 5

If the carrier proves that the *loss of or damage to the luggage* was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6

1. *The liability for the loss of or damage to the articles carried on the passenger's person or in the cabin shall in no case exceed 6.000 frs. per passenger.*

2. *The liability for loss of or damage to motorcar, caravan, motorcycle or other motorvehicle including all articles carried in or on the vehicle shall in no case exceed 20.000 frs. per vehicle.*

3. *The liability for loss of or damage to monies and valuables, as specified in Art. 4, subsect. 3, shall in no case exceed the value declared when the articles were received for keeping in the vessels safe-box. If no value be declared, the liability for the articles deposited shall in no case exceed 10.000 frs.*

4. *The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned under (1), (2) or (3) shall in no case exceed 10.000 frs. per passenger.*

5. Chaque franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par 65,5 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin. La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaies nationales autres que la monnaie or s'effectuera suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.

6. Par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée. *Ils pourront de même convenir qu'en cas de dommage à une automobile, caravane, motocyclette ou autre véhicule à moteur, la responsabilité sera soumise à une franchise déductible, limitée à 5 % de la valeur à l'état sain du véhicule endommagé.*

7. Les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.

8. Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager ou en son nom ou par ses ayants-droit ou les personnes à sa charge.

Article 7

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 9

A l'exception de ce qui est prévu à l'article 6 (6), toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

5. Each franc mentioned in this article shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Conversion of this sum into national currencies other than gold shall be made according to the gold value of such currencies at the date of payment.

6. The carrier and the passenger may agree by special contract to a higher limit of liability. *They may also agree that in case of damage to a motorcar, caravan, motorcycle or other motorvehicle, the liability shall be subject to a deductible not exceeding 5 % of the sound value of the damaged vehicle.*

7. Any legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this article.

8. The limits of liability prescribed in this article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependents on any distinct occasion.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9

Except as provided for in article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any provision purporting to shift the burden of proof, which rests on the carrier shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 10

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Article 11

1. En cas de *perte ou de dommage à des bagages*, le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur **immédiatement après la constatation du dommage ou de la perte, et au plus tard sept jours après la date du débarquement en ce qui concerne les objets transportés en cabine et pour tout autre objet sept jours après leur délivrance**. Faute de se conformer à cette prescription, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, *avoir reçu ses bagages en bon état*.

2. Les actions en réparation du préjudice résultant *de la perte ou du dommage aux bagages se prescrivent après une année à partir de la date du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu*.

3. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

Article 12

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser lesdites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes 1) et 2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 13

La Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article 1^{er}.

Article 10

Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

Article 11

1. In case of *loss of or damage to luggage* the passenger shall give written notice of such loss or damage to the carrier **forthwith after discovery of the damage or the loss at the latest within seven days after the date of disembarkation for articles carried in cabin and after redelivery for all other articles.** If he fails to comply with this requirement, the passenger shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, *to have received his luggage undamaged.*

2. Actions for damages arising out of *loss of or damage to luggage* shall be time-barred after a period of *one year from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.*

3. The law of the Court seized of the case shall govern rights of suspension and interruption of limitation periods in this article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation.

Article 12

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damages to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 13

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 14

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

Article 15

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la ... session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 16

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 17

1. La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, elle entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

Tout Etat non représenté à la ... session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

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

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée par l'article 17, paragraphe (1).

Article 19

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation par le Gouvernement belge.

Article 14

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

Article 15

This Convention shall be open for signature by the States represented at the ... session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 16

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 17

1. This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 18

Any State not represented at the ... session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

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

The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 17, paragraph (1).

Article 19

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 20

1. Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique à tels pays qui n'ont pas encore accédé à la souveraineté et dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable auxdits pays trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

L'Organisation des Nations Unies peut se prévaloir de cette disposition lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un pays ou lorsqu'elle en assure les relations internationales.

2. L'Organisation des Nations Unies ou toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux pays en question.

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

Article 21

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la ... session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 15, 16 et 18.
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, en application de l'article 17.
3. Les notifications au sujet de l'application territoriale de la Convention en exécution de l'article 20.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 19.

Article 22

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Article 20

1. Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the countries which have not yet obtained sovereign rights and for whose international relations it is responsible.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the countries named therein.

The United Nations Organization may apply the provision of this Article in cases where they are the administering authority for a country or where they are responsible for the international relations of a country.

2. The United Nations Organization or any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such country.

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

Article 21

The Belgian Government shall notify the States represented at the ... session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following :

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 15, 16 and 18.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 17.
3. The notifications with regard the territorial application of the Convention in accordance with Article 20.
4. The denunciations received in accordance with Article 19.

Article 22

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Hautes Parties Contractantes soit d'accord se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme ont signé la présente Convention.

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

PROTOCOLE

Toute Haute Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes :

1. de ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux;
2. de ne pas appliquer la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
3. de donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale les dispositions de cette Convention sous forme appropriée à cette législation.
4. **de ne pas donner effet à la Convention lorsque le contrat de transport étant exécuté au moyen de plus d'un mode de transport est régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer.**

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the High Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, whose credentials have been duly accepted, have signed this Convention.

DONE at Brussels, ... day ..., in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

PROTOCOL

Any High Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations :

1. not to give effect to the Convention in relation to carriage which according to its national law is not considered to be international carriage;
2. no to give effect to the Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
3. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation.
4. not to give effect to this Convention to a contract of carriage by more than one form of transport governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail.

**Carriage of Passengers
Luggage by Sea**

already printed

**Transport de Bagages
de Passagers par mer**

déjà publié

1

March 1963

Convention on carriage of passengers 1961

Convention sur le transport de passagers 1961

Questionnaire	BAG 1
Preliminary Report (March 62)	BAG 9
First Preliminary Draft Convention	BAG 10
Resolution (Athens Conference)	
Summary of Athens Subcommittee Discussions	BAG 17
Revised Preliminary Draft Convention (Feb. 63)	BAG 18

2

May 1963

Replies to questionnaire

Finland	BAG 19
Canada	BAG 20
Rapport d'Ensemble	BAG 21
Summary Report	BAG 22
Avant-projet révisé de convention	BAG 23
Revised Preliminary Draft (May 63)	BAG 24