

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1969

I

"CONTAINERS"

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

ISRAEL MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

Article 1 b). (iii) It is suggested that para (iii) be omitted for the following reasons : In accordance with existing procedures and conventions the carrier is under an obligation to issue a bill of lading to the consignor. Article (5) 1 of the proposed draft rightly suggests that this procedure should continue, although it does not put it in the form of a mandatory obligation. Under the circumstances, it is considered that the definition of « Contract of International Combined Transport » should not be restricted by making it conditional upon the actual issue of a CT Bill of Lading.

Article 2 2). It is suggested that the words « to furniture removal » be deleted.

There is no apparent reason why an immigrant, for example, who sends his personal effects, including his furniture, from one country to another should not be in a position to benefit from the provisions of the Convention on Combined Transports as far as his furniture is concerned.

Article 3. It is suggested that the words : « When such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment » be deleted.

It is considered that the entire object of a CT Bill of Lading would be vitiated if the CTO were to be relieved of liability whenever it would transpire that an agent or servant *of the CTO* or any other person whose services are made use of *by the CTO*, for the performance of the Contract of International Combined Transport, has acted outside the scope of his employment.

Article 5 1). It is suggested that the words « the CTO issues » appearing in the second line be replaced by a more imperative form

ASSOCIATION ISRAËLIENNE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

1. *Article 1 (b) (iii)*

Nous proposons de supprimer le par. (iii) pour les raisons suivantes :

Selon la procédure et les conventions actuelles, le transporteur est tenu d'émettre un connaissement qu'il doit remettre au chargeur. L'article 5 (1) du même projet propose à juste titre que cette procédure soit maintenue bien qu'il ne soit pas question d'une contrainte d'ordre public. Dans ce cas, nous estimons que l'émission effective d'un connaissement TC ne doit pas commander la définition donnée à un Contrat de Transport Combiné.

2. *Article 2 (2)*

Nous proposons que les mots « aux déménagement de meubles » soient supprimés.

Apparemment il n'y a pas de raison pour qu'un émigrant, qui, par exemple, expédie ses effets personnels, y compris ses meubles, d'un pays à un autre n'ait pas la faculté de profiter, en ce qui concerne ses meubles, des dispositions visées par la Convention de Transports Combinés.

3. *Article 3.*

Nous proposons que les mots suivants soient supprimés :

« ...lorsque des représentants, préposés ou autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ».

Nous estimons que le but d'un Connaissement TC se trouverait entièrement faussé si l'OTC était délié de sa responsabilité lorsqu'un représentant ou préposé de l'OTC ou toute autre personne, dont l'OTC utilise les services pour l'exécution du Contrat de Transport Combiné International, agit en dehors de l'exercice de ses fonctions.

4. *Article 5 (1) :*

Nous proposons que les mots « l'OTC émettra » à la seconde ligne soient remplacés par une tournure de phrase plus impérative telle que

such as « the CTO shall issue », such as is used in Article III (3) of the Hague Rules.

See in this connection the comment relating to Article 1(b) (iii) above.

Article 6(1). It is suggested that the word « However » appearing at the beginning of the second sentence be deleted, or replaced by the word « Moreover ».

Article 7(2) (e). It is suggested that if the consignor has done all that is expected of him in order to draw the attention of the CTO to his valuation of the goods, it is for the CTO to demand and obtain a surcharge if he so desires, and that failure to demand or obtain such payment should have no detrimental effect on the right of the consignee.

Further, the present version of this paragraph refers to the consignor « declaring in the CT Bill of Lading a value for the goods etc ». It is surely the CTO who is expected to issue and sign the CT Bill of Lading.

Accordingly it is suggested that this paragraph be replaced by the following :

« e) Higher compensation may only be claimed when the Consignor has provided the CTO, before the CT Bill of Lading has been issued, with a statement in writing declaring the value of the goods. In that case the amount of the declared value, if it exceeds the limit under paragraph (c) of this sub-article, shall be considered as substituted for the said limit, provided that if a surcharge has been demanded on the basis of the declared value, this provision shall only be effective if the surcharge has been paid or secured. »

Article 9. It is suggested that the last seven words of this article be deleted. There seems to be no reason why an extension of time should only be valid if granted after, and not before, the cause of action has arisen.

Article 10. This is not clear.

It is suggested that it be redrafted as follows : « Recourse actions by the CTO against any person involved in the carriage may be brought within the time allowed by the law of the State in which recourse is sought. However, the time allowed shall not be less than one year commencing from the day after the expiration of the one year period set out in Article 9. »

« l'OTC devra émettre (délivrer) », formulation identique à celle de l'article III (3) des Règles de la Haye et de Visby.

Nous renvoyons à ce propos aux commentaires ci-dessus ayant trait à l'Article 1 (b) (iii).

5. Article 6 (1)

Nous proposons que le mot « Toutefois » au début de la seconde phrase soit biffé ou remplacé par les mots « En outre ».

6. Article 7 (2) (e) :

Si le chargeur a fait tout ce que l'on peut raisonnablement attendre de lui pour attirer l'attention de l'OTC sur la valeur des marchandises, nous pensons qu'il incombe à l'OTC de demander et d'obtenir une surcharge s'il le désire, et que la non-exécution de ce paiement ne doit pas porter préjudice au destinataire.

En outre, le paragraphe, tel qu'il est formulé actuellement, mentionne le chargeur comme « déclarant dans le connaissement TC pour les marchandises une valeur... etc. ». C'est, à coup sûr, l'OTC qui doit émettre et signer le connaissement TC.

Nous proposons, en conséquence, que ce paragraphe soit remplacé par ce qui suit :

« e. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée que si le chargeur a fourni préalablement à l'émission du connaissement TC à l'OTC une déclaration écrite certifiant la valeur des marchandises. Dans ce cas, si la valeur déclarée dépasse la limite dont question au paragraphe (c) de ce sous-article, elle sera sensée remplacer la limitation en question à condition que cette proposition ne soit valable que lorsque la surcharge, ayant été réclamée sur base de la valeur déclarée, a été payée ou nantie ».

7. Article 9 :

Nous proposons la suppression des sept derniers mots de cet article. Apparemment, il n'y a aucune raison que le délai ne soit valablement prolongé qu'après l'apparition de l'événement générateur de l'action.

8. Article 10

Cet article manque de clarté.

Nous proposons qu'il soit refondu comme suit :

« Les actions récursoires contre toute personne engagée dans le transport peuvent être intentées par l'OTC dans le délai prévu par

Article 11. This is not clear. The following alternative is suggested :
« Notwithstanding the provisions of Articles 7 to 10, where it is possible to ascertain the stage of transport in the course of which the loss or damage occurred, any party to proceedings arising therefrom shall have the right to invoke, in respect of the nature and extent of the liability therefor, such mandatory legal provisions as would have been applicable had a separate contract of carriage existed in respect of such stage of transport. »

Article 12. It is suggested that the following wording would perhaps bring out more clearly the intended object :

« 1. Legal proceedings arising out of carriage under this Convention may only be brought in any of the following courts or tribunals :

- a) A Court or Tribunal of a Contracting State designated by an agreement between the parties;
- b) A Court or Tribunal of the state where the defendant is ordinarily resident or has his place of business, or where the branch or agency for which the Contract of Carriage was made, is located;
- c) A Court or Tribunal of the state where the goods were taken over by the CTO or which was designated for delivery of the goods.

la loi de la juridiction de l'Etat saisi du litige. Toutefois, ce délai ne pourra pas être inférieur à une période d'un an prenant cours le lendemain de la date d'expiration du délai d'un an prévu à l'Article 9'.

9. Article 11

Cet article manque de clarté. Nous proposons en remplacement :
« Nonobstant les dispositions des articles 7 à 10, lorsqu'il est possible de s'assurer du lieu où s'est produit la perte ou le dommage, toute partie intentant des actions en justice qui en résulteraient aura le droit de se prévaloir quant à la nature de la responsabilité des dispositions légales d'ordre public qui eussent été applicables si un contrat de transport séparé, se rapportant à cette partie du transport, avait été conclu ».

10. Article 12 (1)

Il se peut que le texte suivant fasse ressortir le sujet :

« 1. Les litiges auxquels donnent lieu les transports régis par la présente Convention » ne peuvent être introduits que dans les Tribunaux suivants :

- (a) Le Tribunal de l'Etat Contractant déterminé par accord entre les parties;
- (b) Le Tribunal de l'Etat sur le territoire duquel le défendeur a sa résidence habituelle, ou son établissement, ou où est situé le bureau ou une agence à l'intermédiaire desquels le contrat de transport a été conclu;
- (c) Le Tribunal de l'Etat où est situé le lieu où l'OTC a pris les marchandises en charge ou le lieu prévu pour leur délivrance.

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

With great interest the Netherlands Maritime Law Association has studied Draft No 9 and the way in which the network system has, at least partially, been reintroduced into the Draft Convention on International Combined Transports. It is of the opinion that the present Draft is a great improvement on the previous one and that in most respects acceptable solutions to the many problems involved have been found. If the Association still devotes a considerable part of its report to the compromise arrived at by the International Subcommittee in Brussels between the uniform liability and the network system, this is not because it considers this compromise to be unacceptable as such but because it still presents a number of major problems which, apart from the necessity of looking for a solution thereof, would seem to justify a final comparison between the system adopted in Draft No 9 and the pure network system. The matters are dealt with below under the heading « Articles 7 and 11 ».

Article 1b. Should « country » in this article be distinguished from « State » in art. 2 ?

Article 2. In our opinion it would be more correct to say that the provisions of the Convention apply to the Contract of Carriage than to the Bill of Lading which is evidence of the Contract. We therefore propose to read : « the provisions of this Convention shall apply to a contract of international combined transport for the carriage of goods between places in two different States if :... »

Article 3. 1. The last words of CMR art. 3 : « as if such acts or omissions were his own » have not been taken over. Hereby the Draft's article 3 differs considerably from the CMR-article, because the CTO may now be liable for acts of his agents for which he would not be liable if he had committed them himself.

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

C'est avec beaucoup d'intérêt que l'Association Néerlandaise de Droit Maritime a pris connaissance du Projet N° 9 et du moyen utilisé pour la réintroduction, tout au moins partielle, du système réseau dans le Projet de Convention de Transports Combinés Internationaux. Nous pensons que le Projet actuel marque un progrès sensible par rapport au projet précédent et que dans la plupart des cas l'on a trouvé la bonne solution pour les nombreux problèmes qui y ont été soulevés. Si une partie considérable du rapport de l'Association a été consacrée au compromis conclu par la Commission Internationale de Bruxelles sur le système de la responsabilité uniforme et le système « réseau », ce n'est pas parce que l'Association considère ce compromis inacceptable comme tel, mais bien parce que ce compromis laisse en suspens un nombre de problèmes majeurs et que ceux-ci, bien que devant être résolus, sembleraient légitimer une ultime comparaison entre le système adopté dans le Projet N° 9 et le système « réseau » tel qu'il est. Ces questions seront traitées aux articles 7 et 11 ci-dessous.

Article 1 b

1. Doit-on faire une différence entre « pays » et « Etat » à l'art. 2. ?

Article 2

1. Nous sommes d'avis qu'il serait plus exact de dire que les dispositions de la Convention seront applicables au Contrat de Transport plutôt qu'au Connaissance qui est la preuve même du Contrat. Nous proposons donc :

« Les dispositions de la présente Convention seront applicables » au Contrat de Transport Combiné pour le transport de marchandises entre des lieux situés dans deux Etats différents si... »

Article 3

1. Les derniers mots à l'art. 3 du CMR « ...Comme de ses propres actes et omissions... » n'ont pas été repris. De ce fait, l'article 3 dans le projet diffère considérablement de l'article du CMR car l'OTC peut, à présent, être tenu responsable des actes de ses préposés bien qu'il n'avait pas à en répondre, même s'il les avait commis lui-même.

On the other hand, after insertion of the CMR's article it might be argued that in applying art. 1 of the Brussels Convention on Limitation of liability or art. 4 par. 5 sub. e of the Hague/Visby Rules (providing that a shipowner may not limit his liability for any claim, which arose out of his « actual fault ») the fault of an agent, servant or independent contractor should be deemed to be the shipowner's « actual fault ». To avoid any misunderstanding art. 3 might therefore be read :

« For the purpose of this Convention, but except for determining whether the CTO is entitled to invoke limitation of his liability and subject to... ».

2. To avoid any misunderstanding as to the prevalence given by article 11 to laws and regulations of a mandatory nature, it is proposed to add article 3 to the articles 7, 8, 9 and 10 mentioned in article 11. Without such provision the following conflicts may arise :

a) CMR art. 2.

All inland water Bs/L provide for cases in which the carrier is not responsible for acts or omissions of his servants. When an event occurs by such act which could only have occurred in the course of the carriage of the truck on inland waterway the truckhaulier would not be responsible by CMR art. 2 : he would however be liable by Draft art. 3, the inland waterway carrier being his servant or agent or at any rate « a person of whose services he makes use for the performance of the Contract of International Combined Transport ».

b. CMR art. 16 par. 2.

In the cases circumscribed in this article the roadhaulier is not responsible for the acts or omissions of the person he entrusts the goods to. Under draft art. 3 he would be so.

c. Varsava Convention art. 20.

The aircarrier can free himself on proving that he and his « préposés » (servants) took all precautions to prevent the damage. He is therefore not liable for the acts or omissions of « other persons » (aerodrom's personnel). Under draft art. 3 he would be so liable.

d. The seacARRIER can free himself (Brussels Convention art. IV-2q) on proving that the cause of damage arose without fault or neglect of his agents or servants. If the damage arose by fault or neglect of other persons of whose services he makes use (e.g. sluice masters) he will not be responsible. Under draft art. 3 he would be so.

e. By this provision the seacarriers' period of liability will be extended beyond the bounds of Brussels Convention art. 1e. When acting as CTO he will be liable for stevedore's work, for all storage, for all short range moving etc.

Par contre, au cas où l'article du CMR serait repris dans le projet, on pourrait soutenir que si l'on applique l'art. 1 de la Convention de Bruxelles quant à la limite de la responsabilité pour l'art. 4, par. 5 alinéa e. des Règles de la Haye et de Visby (à condition que la responsabilité de l'armateur pour toute réclamation du chef de sa « faute personnelle » ne puisse pas être limitée), la faute d'un préposé ou d'un contractant indépendant serait sensée être la « faute personnelle » de l'armateur.

Afin d'éviter tout malentendu, l'art 3 pourrait se lire comme suit :

« En vue de l'application de la présente Convention, mais sauf si » l'on doit décider de ce que l'OTC peut invoquer les limites de sa » responsabilité et sous réserve de... »

2. Afin d'éviter tout malentendu quant à la prédominance accordée par l'article 11 aux lois et règlements d'ordre public, nous proposons que l'article 3 soit ajouté aux art. 7-8-9 et 10 cités à l'article 11. L'omission de cette provision pourrait donner lieu à certaines contestations telles que :

a. CMR, art. 2.

Tout connaissance pour le transport par voie navigable intérieure prévoit le cas où le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés. D'après l'art. 2 du CMR, le transporteur ne répond pas d'un événement imputable à un acte qui survient pendant le transport de son camion par voie navigable intérieure; il serait néanmoins responsable, aux termes de l'article 3 du Projet, le transporteur par voie navigable intérieure étant considéré comme son préposé ou, en tout cas, comme « une personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du Contrat de Transport Combiné International ».

b. CMR. art. 16, par. 2.

Dans les cas visés à cet article, le transporteur ne répond pas des actes ou omissions de la personne à laquelle il a confié la marchandise. Aux termes de l'art. 3, il serait rendu responsable.

c. Convention de Varsovie, art. 20.

Le transporteur aérien peut se libérer s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les dispositions requises pour éviter le dommage. Aussi, ne répond-il pas des actes et omissions « d'autres personnes » (personnel d'aérodrome). D'après l'art 3, il serait rendu responsable.

d. Le transporteur maritime peut se libérer (Convention de Bruxelles art. IV-2q) s'il prouve que la cause du dommage ne provient pas de la faute ou de la négligence de ses agents ou préposés. Si le dommage provient de la faute ou de la négligence d'autres personnes aux services desquels il recourt, (p.e. éclusiers) il ne sera pas rendu responsable. Aux termes de l'article 3, il serait rendu responsable.

e. D'après cette disposition, la période de responsabilité du transporteur par mer sera prolongée au-delà des limites fixées à l'art. 1 de la Convention de Bruxelles. Agissant en tant qu'OTC, le transporteur

f. The Muncaster Castle decision becomes law for the seacARRIER who is CTO. This will not make much difference for Anglo-Saxon law but may do so for cases to be decided according to other legislations.

Article 4. 1. If the servant or agent acted without intent to cause damage, but the CTO did have this intent, the servant or agent should nevertheless be allowed to invoke the defences of the Convention. The words « the CTO » should in our opinion therefore be replaced by « a CTO ».

Article 5. 1. Under headings (e), (f) and (g) this article differs from the Brussels Convention Bills of Lading art. 3 par. 3 sub a, sub b and sub c : the word « containers » having been added. This may lead to the argument that in the existing Brussels Convention the word « goods » does not include the container. Applying such « argumentum a contrario » to the Convention of Bills of Lading might seem far fetched but the argument is a strong one in the interpretation of the Convention at hand. In all articles where only « goods » are mentioned it might be said that « containers » are not included in this term.

To avoid any misunderstanding we propose to strike out the word « container » in article 5 and to add to article 1 a definition of goods which might be read : « (e) « goods » includes containers, pallets or similar articles of transport used to consolidate goods. » (cfr. Brussels Protocol art. 2).

Articles 7 and 11. A. The principle laid down in these articles is the result of a compromise arrived at at the Brussels meeting of June 1968 : it restricts the network system to the cases when it can be proved where the loss or damage occurred and it restricts it still further by limiting its application to *provisions of a mandatory nature*, leaving the remaining territory to the uniform liability system. As a compromise it certainly has its merits but on the other hand it creates some new difficulties.

One of these difficulties is the result of article 11 allowing the CTO to invoke « laws and regulations of a mandatory nature ». It is referred to in the letter of the 21st August 1968 of the British Maritime Law Association which has been circulated to all National Associations, and arises from the existence of alternative sets of mandatory rules in some countries. For this reason the British delegate to the Brussels meeting expressed preference for the text proposed for this article by the German Association which reads :

teur répondra du travail de l'arrimeur, de l'entreposage, de tout transport à petite distance, etc.

f. La décision visant le « Muncaster Castle » fait office de jurisprudence pour le transporteur qui est OTC. Ceci fera peu de différence en ce qui concerne le droit anglo-saxon mais pourra influencer les solutions à apporter à certains cas suivant d'autres législations.

Article 4

1. Si les représentants ou préposés ont agi avec l'intention de provoquer un dommage sans que l'OTC en ait eu lui l'intention, les représentants ou préposés devraient, néanmoins pouvoir invoquer à leur profit les exonérations reconnues par la Convention. Les mots « l'OTC » devraient, à notre avis, être remplacés par « un OTC ».

Article 5

1. Cet article diffère aux entêtes (e), (f) et (g) de la Convention de Bruxelles sur les Connaissements, art. 3, par. 3, alinéas a, b et c, le mot « Containers » y ayant été ajouté. Ceci peut nous mener à l'argument suivant lequel les Containers ne sont pas compris dans le terme « marchandises » dans la Convention de Bruxelles actuelle. L'application de cet « argumentum a contrario » à la Convention sur les Connaissements pourrait sembler quelque peu forcée mais l'argument est de valeur en ce qui concerne l'interprétation de la Convention actuelle. On pourrait avancer que le terme « marchandises » ne couvre « container » dans aucun des articles où il est mentionné.

Afin d'éviter tout malentendu, nous proposons de biffer le mot « Container » à l'article 5 et d'ajouter à l'article 1 une définition des marchandises libellée comme suit :

« (e) « marchandises » comprend container, pallet ou tout autre » article de transport similaire servant à grouper les marchandises. »

Articles 7 et 11

A. Le principe énoncé dans ces articles émane d'un compromis élaboré à la réunion de Bruxelles en juin 1968 : Ce principe limite le système « réseau » aux seuls cas où le lieu où s'est produit la perte ou le dommage peut être prouvé et il le limite encore davantage en restreignant son application aux *dispositions d'ordre public*, laissant le reste du territoire au système de la responsabilité uniforme. En tant que compromis ce système est certainement digne d'éloges, par contre il crée de nouvelles difficultés.

Une de ces difficultés a été créée par l'article 11 qui permet à l'OTC de se prévaloir « des lois et règlements d'ordre public ».

L'Association britannique de Droit Maritime dans la lettre du 21 août 1968 qu'elle a adressée à toutes les Associations Nationales, fait connaître l'existence d'autres catégories de règles d'ordre public dans d'autres pays, ce qui entraîne cette difficulté. C'est pourquoi le délégué

German proposal, art. 11 :

« If the CTO or the claimant proves where the loss or damage occurred the CTO shall be responsible according to the provisions of law or contract which govern the relations between the CTO and the person in whose custody the goods were when the loss or damage occurred.

If the goods were in the custody of the CTO himself or his servants or agents (not being an independent contractor) when the loss or damage occurred the CTO shall be responsible in the same manner as would have been the case had the CTO made a separate and direct contract with the shipper in respect of the transport or services in the execution of which the CTO received the goods into his custody. Such contract shall be deemed to conform with the recognized and customary contract for such service or transport at the place where the service or transport is performed. »

(articles 7 and 11).

The Netherlands Maritime Law Association, though supporting the idea behind this proposal, did and does not endorse its construction. The main objections to it are :

(i) under the first paragraph, the holder of the CT Bill of Lading would not know what his rights are as he has no cognizance of the contract which governs the relations between the CTO and the person in whose custody the goods were when the loss or damage occurred;

(ii) under the second paragraph, the position of the holder of the CT Bill of Lading, though in this case his rights are not dependent on the terms of a contract between other parties, is also uncertain as it depends on « the recognized and customary contract for such service or transport at the place where the service or transport is performed » and in any case it will be extremely difficult if not impossible (even for the courts but still more so for the holder of the CT Bill of Lading) to determine the existence and the contents of such contract;

(iii) in neither paragraph of the German proposal there is any reference to the terms of the CT Bill of Lading itself and consequently they would have no meaning at all in all cases when it can be proved where the damage or loss occurred.

For these reasons the Netherlands delegation to the Brussels meeting drafted a text (on the basis of the outlines given in the report of the Netherlands Association CR-21, Containers 5 pages 50-53) which gave full application to the network system and of which the corresponding articles (which would replace the articles 3 and 7 - 11 of Draft No 9) read : (articles 7 and 11)

britannique, à la réunion de Bruxelles, fit connaître la préférence que son Association accorde au texte proposé par l'Association allemande, dont voici les détails :

Proposition Allemande

Art. 11

« Si l'OTC parvient à prouver le lieu où s'est produit la perte ou le dommage, la responsabilité de l'OTC sera déterminée par les dispositions de la loi ou du contrat qui régissent les relations entre l'OTC et la personne responsable des marchandises lorsque la perte ou le dommage s'est produit.

Si les marchandises se trouvent sous la garde de l'OTC lui-même ou de ses représentants ou préposés (n'étant pas un Contractant indépendant) lorsque se produit la perte ou le dommage, la responsabilité de l'OTC sera la même que s'il avait conclu avec l'expéditeur un contrat séparé et direct ayant trait au transport ou aux services fournis au moment où les marchandises sont placées sous la garde de l'OTC. Ce contrat sera conforme au contrat d'usage reconnu pour ce genre de services et de transport à l'endroit même où ont eu lieu les services et le transport. »

(articles 7 et 11)

Bien que l'Association néerlandaise de Droit Maritime donne son appui à l'idée qui a engendré cette proposition, elle n'a pas sanctionné et ne sanctionne pas son édification, les objections qu'elle formule étant les suivantes :

- (i) Dans le premier paragraphe, le titulaire d'un Connaissance TC qui n'a pas connaissance du Contrat régissant les relations entre l'OTC et la personne responsable des marchandises lorsque la perte ou le dommage s'est produit, ignorerait la limite de ses droits;
- (ii) Dans le second paragraphe, la position du titulaire du Connaissance TC, bien que ses droits dans le cas présent ne dépendent pas des termes d'un contrat entre autres parties, est tout aussi incertaine, car elle est axée sur « un contrat d'usage reconnu pour ce genre de services et de transport à l'endroit même où ont eu lieu les services et le transport » et dans maints cas il sera extrêmement difficile, sinon impossible (même pour les Tribunaux et plus encore pour le titulaire d'un Connaissance TC) d'établir l'existence et le contenu d'un tel contrat;
- (iii) Aucun des paragraphes de la proposition allemande ne se réfère aux termes du Connaissance TC-même et, par conséquent, ceux-ci seraient vides de sens dans le cas où le lieu du dommage ou de la perte pourrait être prouvé.

C'est pourquoi la délégation néerlandaise a rédigé un texte, à la réunion de Bruxelles, (établi sur les bases ébauchées dans le rapport de l'Association Néerlandaise CR-21, Containers 5, pages 50-53) qui

Article X :

The liability of the CTO for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time he receives the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place designated for delivery by the CTO shall be determined by the provisions of articles 8 and 9.

Netherlands proposal :

Article Y :

If it is proved on which stage of the transport the damage or loss occurred the CTO shall be liable to such extent, as he would be under the law governing that stage of the transport if he had made a separate and direct contract with the claimant for the transport on that stage only but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading.

Article Z :

1. If it is not proved on which stage of the transport the damage or loss occurred the CTO shall be liable if under the law governing any stage of the contract where the damage or loss can have occurred he would be liable if the damage or loss had occurred on that stage and he had made a separate and direct contract with the claimant for the transport on that stage only but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading.

2. In the case of the CTO being thus liable, the limit of his liability shall be the highest prevailing under the laws governing the various stages of the transport where the damage or loss can have occurred. »

As this proposal, when discussed in the Working Group, did not seem acceptable to the majority of the delegations, it has not been submitted to the full meeting, but the Netherlands delegate made a formal declaration stating that it was still the considered opinion of the Netherlands Association that the pure network system is the most appropriate way to deal with the problems of I.C.T. The Netherlands Association wonders whether the proposal would not be worth being reconsidered (also because the compromise solution of articles 7 and 11 of Draft No 9 presents still another difficulty — hereinafter discussed under B).

Moreover, the problem raised by the British Association might be easily solved in the pure network system, namely by amending the first paragraph of article Z quoted above to read as follows :

applique intégralement le système réseau, les articles correspondants (et remplaçant les art. 3 et 7-11 du Projet N° 9) étant conçus comme suit :

(article 7 et 11)

Article X

La responsabilité de l'OTC de toute perte, totale ou partielle, des marchandises et de toute avarie subie par celles-ci, survenues depuis le moment où il en a pris réception jusqu'au moment où il les délivre au lieu de leur destination désigné par l'OTC, sera déterminée par les dispositions aux articles 8 et 9.

Proposition néerlandaise

Article Y

S'il est prouvé à quelle phase du transport le dommage ou la perte a eu lieu, l'OTC sera responsable dans les mêmes proportions que celles déterminées par la loi régissant la phase du transport dans le cas où il aurait conclu avec la partie requérante un contrat séparé et direct ayant trait au transport à cette phase seulement mais dans le cas contraire dans les mêmes conditions que celles du Connaissance TC.

Article Z

1. S'il n'est pas prouvé à quelle phase du transport le dommage ou la perte a eu lieu, l'OTC sera responsable si d'après la loi régissant n'importe quelle phase du Contrat où le dommage ou la perte a pu avoir lieu il serait responsable si le dommage ou la perte avait eu lieu à cette phase et s'il avait conclu avec la partie requérante un contrat séparé et direct ayant trait au transport à cette phase seulement mais dans le cas contraire dans les mêmes conditions que celles du Connaissance TC.

2. Lorsque l'OTC est responsable de cette façon la limite de sa responsabilité sera celle qui prévaut sous les lois régissant les différentes phases du transport où le dommage ou la perte a eu lieu.

Cette proposition n'ayant pas recueilli l'approbation majoritaire des délégations présentes, lors d'une réunion du Groupe de Travail, elle n'a pas été soumise à une réunion plénière : toutefois, la délégation néerlandaise déclare formellement qu'après mûre réflexion l'Association Néerlandaise considère toujours le système réseau intégral comme le moyen le plus efficace de résoudre le problème de I.C.T. L'Association néerlandaise se demande si la proposition ne vaut pas la peine d'être revue (d'autant plus que la solution du compromis aux art. 7 et 11 du Projet N° 9 entraîne une autre difficulté - exposée à B ci-après). On pourrait aisément trouver une solution au problème soumis par l'Association britannique grâce au système réseau intégral, à savoir, en modifiant le premier paragraphe à l'article Z cité plus haut, de la façon suivante :

Netherlands proposal :

« If it is not proved on which stage of the transport the damage or loss occurred or if on the stage where it is proved to have occurred alternative laws or regulations are applicable, the CTO shall be liable if under the law or any of the laws or regulations governing any stage of the contract where the damage or loss can have occurred he would be liable if the damage or loss had occurred on that stage and he had made... etc. ».

It has been suggested that the fact that in the pure network system the holder of the CT Bill of Lading will necessarily be confronted with a number of different (sometimes merely local) laws, would make it unacceptable to shippers and especially to insurance companies. The Netherlands Association does not share this view as the great number of warehouse to warehouse insurance policies actually and daily issued all over the world present exactly the same problem which has, however, apparently not prevented this type of insurance from finding a very wide field of application. This does, of course, not exclude that in the long run a uniform liability system might be aimed at but for the time being this seems too ambitious a target.

In this connection it should be borne in mind that even the compromise solution of Draft No 9 will hurt upon objections, in this case not from the side of shippers or insurance companies but from the side of carriers, e.g. the carriers on inland waterways who, when acting as CTO would be deprived from the possibilities they have at present of excluding their liability for many kinds of acts and omissions of their servants.

B. If the majority of the National Associations should be in favour of maintaining the compromise solution of Draft No 9, some amendments to articles 7 and 11 will have to be made in order to meet with a number of objections :

Article 7 :

Par. I.

1. The end of the first sentence should be read « at the place as designated for delivery in the CT Bill of Lading ».

Par. Ib.

1. What about the CTO's actual fault or privity ? If however the exception of fire is not granted in case of fire caused by the CTO's actual fault or privity, attention should be given to article 3 from which might then result that the actual fault or privity of the seacARRIER's servants should be deemed to be equivalent to CTO's actual fault or

Proposition néerlandaise

« S'il n'est pas prouvé à quelle phase du transport le dommage ou la perte a eu lieu ou si au stage où il est prouvé que le dommage ou la perte a eu lieu des lois et règlements alternatifs sont applicables, l'OTC sera responsable si d'après la loi ou toute loi ou tout règlement régissant n'importe quelle phase du contrat où le dommage ou la perte a pu avoir lieu, il serait responsable si le dommage avait eu lieu à cette phase et il avait conclu... etc. »

On a avancé que dans le système du réseau intégral, le titulaire d'un Connaissance TC devant inévitablement être mis en présence d'un nombre de lois différentes (parfois seulement des lois locales) ceci serait inacceptable pour les affréteurs et surtout pour les compagnies d'assurances. L'Association néerlandaise n'est pas de cet avis, les nombreuses polices d'assurance « magasin à magasin » émises à l'heure actuelle, quotidiennement et dans le monde entier, présentent exactement le même problème, ce qui, n'empêche d'ailleurs pas ce type d'assurance d'être diffusé sur une très grande échelle. Bien sûr, l'idée d'un système de la responsabilité uniforme ne devrait pas être exclue à longue échéance, mais, à l'heure actuelle, cela nous paraît trop ambitieux comme objectif.

Dans cet ordre d'idées, nous devons nous rappeler que même la solution de compromis du Projet N° 9 sera préjudiciable en raison d'objections, émanant non pas d'affréteurs et de compagnies d'assurances mais de transporteurs, p.e. les transporteurs des voies navigables intérieures qui, lorsqu'ils assument le rôle d'OTC, seraient privés de la possibilité qu'ils ont à présent de se démunir de leur responsabilité concernant les nombreux actes et omissions de leurs préposés.

B. Des rectifications devront être apportées aux articles 7 et 11 afin de satisfaire certaines objections si la majorité des Associations Nationales approuve le maintien de la solution du compromis au Projet N° 9.

Article 7

Par. I

1. La fin de la première phrase devrait se lire comme suit : « ...à l'endroit prévu dans le Connaissance TC pour cette délivrance ».

Par. I b

1. Qu'advient-il du fait ou de la faute de l'OTC ? Si, toutefois, l'exception pour un incendie n'est pas admise dans le cas d'un incendie résultant du fait ou de la faute de l'OTC, on devra tenir compte de l'art. 3, ce qui revient à dire que le fait ou la faute des préposés au transporteur maritime sera sensé valoir le fait ou la faute de l'OTC p.e. Le transport d'une cargaison, avec conscience que la condition de surchauffe pourrait être à l'origine d'un incendie, constituerait peut-être un fait ou une faute de la part de l'OTC.

2. Le « transport » maritime doit débiter au moment où les mar-

privity. Such actual fault or privity of the CTO causing a fire might e.g. consist in his carrying a cargo whilst being aware that its overheated condition might become the cause of a fire.

2. The « carriage » by sea should start at the moment the goods are on board ship. Would it therefore not be better to read « occurred on board a ship » ?

3. Quid when the carrier by sea causes by his privity (e.g. by shipping heated cargo) fire on board an inland vessel ? In our opinion it would be illogical to make the CTO liable : he would not be so if the fire was caused by any other carrier's actual fault or privity.

Par. 2. (= II?)a.

1. Why has the « Container clause » of the Brussels Protocol not been adopted ?

Par. IIc.

1. Would it not be wise to insert a provision as sub d of the Brussels Protocol : « The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case ? »

Article II. 1. In the discussion of article 3 it has already been suggested to amend the beginning of article 11 to read : « Notwithstanding anything provided for in articles 3 and 7-10... ». The reasons for this proposal have been mentioned *ibidem*.

2. An important problem (apart from the one referred to above sub A, raised by the British Association) is presented by the words « laws and regulations of a mandatory nature. » It is at least doubtful whether they include for example the exceptions of article 4 of the Hague Rules and even more whether they include the liberty of contract which exists under the Brussels Convention in respect of deck cargo.

It might be argued that the examples mentioned, though they are themselves not of a mandatory nature, form part of a system of mandatory law and are therefore included. In respect of such an important question the should, however, be no risk of ambiguity and it is suggested for this purpose to amend the passage in question to read as follows : « ...be entitled to invoke such international convention on the carriage of goods, such national laws and regulations based on such conventions, and such national laws and regulations of a mandatory nature as would have applied... »

However, even with an amendment of this type there will certainly remain cases where it will be difficult to determine which provisions of a national law belong to the part of the law based on an international

chandises se trouvent à bord du navire. En conséquence, ne vaudrait-il pas mieux lire « ...s'est produit à bord d'un navire... » ?

(art. 7)

3. Point d'interrogation lorsque le transporteur maritime par l'expédition d'une cargaison surchauffée, est p.e. la cause d'un incendie à bord d'un navire utilisant des voies navigables intérieures. D'après nous, il semblerait illogique d'en rendre l'OTC responsable, il ne serait pas responsable si l'incendie était la cause du fait ou de la faute d'un autre transporteur.

Par. 2 (= II ?) a

1. Pourquoi la « clause Containers » du Protocole de Bruxelles n'a-t-elle pas été adoptée ?

Par. II c

1. Ne serait-il pas sage d'introduire une disposition telle que celle du paragraphe 2, alinéa d, du Protocole de Bruxelles :

« La date de conversion en monnaie internationale de la somme accordée sera régie par la loi de la Jurisdiction saisie du litige » ?

Article II

1. Dans la discussion amorcée à l'article 3, la modification suivante a été proposée au début de l'article 11 : « Nonobstant les dispositions des articles 3 et 7-10... » Les raisons pour cette proposition ont déjà été citées *ibidem*.

2. Un important problème (à part celui visé à l'alinéa A, cité antérieurement et avancé par l'Association britannique) est soulevé par les mots « lois et règlements d'ordre public ». Il n'est pas certain qu'ils comprennent, par exemple, les exceptions que l'on mentionne à l'art. 4 des Règles de la Haye et de Visby et, encore moins la liberté du contrat, comme le fait la Convention de Bruxelles en ce qui concerne la cargaison de pontée.

On pourrait soutenir que les exemples cités, bien qu'ils ne soient pas des lois et règlements d'ordre public, font partie d'un système de lois mandataires et y sont donc rattachés. De toute façon, il ne doit pas y avoir la moindre équivoque en ce qui concerne une question aussi importante et, à cet effet, nous proposons la modification suivante du passage en question : « ...de se prévaloir des Conventions Internationales pour le transport de marchandises, des lois et règlements nationaux basés sur ces conventions, et des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables... »

Cependant, malgré une modification de ce genre, il y aura certainement des cas où il sera malaisé de déterminer quelles sont les dispositions d'une loi nationale qui font ou ne font pas partie de la loi basée sur une Convention Internationale. Le problème réside dans l'impossibilité quasi-certaine de compléter un ensemble de règlements qui seront partiellement, ou ne seront pas, d'ordre public. C'est pourquoi l'Association néerlandaise se demande si, tout en retenant l'idée

convention and which do not. The problem is that it is virtually impossible to define a complete set of rules which may be partly mandatory and partly not. For this reason the Netherlands Association wonders whether, whilst retaining the compromise idea of restricting the network system to the cases when it can be proved where the loss or damage occurred, it would not be advisable in such cases to apply the law applicable to that particular stage of the transport even if it does not contain mandatory rules. This would be in accordance with the basic idea of the German proposal supported by the British Association, but in order to avoid the objections against the German proposal mentioned above, the text of article Y proposed by the Netherlands delegation might serve and article 11 might be read :

« Notwithstanding anything provided for in article 3, or 7-11, if it is proved on which stage of the transport the damage or loss occurred the CTO shall be liable to such extent, as he would be under the law governing that stage of the transport if he had made a separate and direct contract with the claimant for the transport on that stage only but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading ».

3. The problem created by the existence in some countries of alternative sets of rules of a mandatory nature might be solved by adding to article 11 (whether the text of Draft No 9 or any of the alternatives suggested above) a second paragraph reading :

« If, in the case referred to in the preceding paragraph, alternative laws might be applicable to the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, the CTO shall be liable if he would be so under either of such laws, and the extent of his liability shall be determined by the law on the basis whereof he is declared liable. »

Article 10. 1. Instead of « against such persons » should be read « against any person mentioned in article 3 ».

2. This article shall not be of much use against a seacarrier (Brussels Convention art. 3 par. 6,4), a road haulier (CMR art. 32), a railway-carrier (CIM art. 47), who may prevail themselves of Draft No 9 art. 11. If the air carrier is not the last carrier he may be entitled to invoke art. 20 of the Warsaw Convention. The inland navigator is the only one against whom or in whose favour this article can be applied.

Article 11. See our above remarks re « Articles 7 and 11 sub « B ».

Article 13, par 2. Freight should be added to « vessels » and « cargo ».

18th October 1968

d'un compromis limitant le système réseau dans les cas où le lieu de la perte ou du dommage peut être prouvé, il ne serait pas judicieux, le cas échéant, d'avoir recours à la loi applicable à cette phase du transport, même si elle n'est pas d'ordre public. Ceci se trouverait en harmonie avec l'idée de base de la proposition allemande qui est appuyée par l'Association britannique, mais afin d'éviter les objections à la proposition allemande déjà citée, l'on pourrait reprendre le texte de l'article Y proposé par la délégation néerlandaise à l'article 11 qui se trouverait modifié de la façon suivante :

« Nonobstant les dispositions de l'article 3, ou 7-11, si la phase » où s'est produit la perte ou le dommage peut être prouvée, l'étendue » de la responsabilité de l'OTC sera limitée par la loi régissant la » phase du transport si l'OTC avait conclu avec la partie requérante » un contrat séparé et direct, uniquement pour le transport au cours » de cette phase, mais sans quoi, aux mêmes conditions que celles dans » le Connaissance CT. »

3. Ce problème, que l'existence d'un ensemble de règlements alternatifs d'ordre public a fait naître dans certains pays, pourrait être résolu par l'inclusion à l'article 11 (soit le texte dans le rapport N° 9, soit la contre-proposition mentionnée antérieurement) d'un second paragraphe libellé comme suit :

« Si des lois alternatives étaient applicables à la phase-même du » transport où avait eu lieu la perte ou le dommage, comme dans le » cas auquel il a été fait allusion dans le dernier paragraphe, l'OTC » sera responsable s'il est sensé l'être suivant l'une ou l'autre de ces » lois, et la loi sur la base de laquelle il est déclaré responsable déter- » minera la limite de sa responsabilité. »

Article 10

1. A la place de « contre toute personne » on lira « ...contre toute personne citée à l'article 3... ».

2. Cet article ne sera pas de grande utilité contre un transporteur maritime (Convention de Bruxelles, art. 3, par. 6 :4), un transporteur routier (CMR art. 3^o), un transporteur ferroviaire (CIM, art. 47) qui tous pourront s'inspirer de l'art. 11 du Projet N° 9. Si le transporteur aérien ne se trouve pas en dernière place, peut-être sera-t-il qualifié pour invoquer l'art. 20 de la Convention de Varsovie.

C'est seulement dans le cas d'un transporteur utilisant des voies navigables intérieures que cet article sera applicable, à l'avantage ou au détriment de celui-ci.

Article 11

Voir nos remarques ci-dessus concernant « Articles 7 et 11, alinéa B ».

Article 13, par. 2

On ajoutera « fret » à « navire » et « cargaison ».

Le 18 octobre 1968.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The Canadian Maritime Law Association has considered the Draft Convention on International Combined Transport Number 9, as received from the C.M.I. International Subcommittee on « Containers » subsequent to its Brussels Meeting of June 10th and 11th, 1968 and is pleased to submit the following comments.

This Association is strongly of the view that insofar as Canada is concerned, international combined transport must be considered in the North American context and emphasis given to certain specific factors which are particular to this Continent. For example, in North America the principal impetus to international combined transport is the « inland » or « inland waterways » stage of transport.

Therefore, it should be stressed at the outset that the views of the Canadian Association have been formulated with regard to the following particular aspects of Canada's economic, geographic and legal situation :

- a) The fact that Canada is no longer a great shipowning nation, but rather is very active in international trade as importer and exporter.
- b) The fact that a great volume of international trade moving to and from Canada passes through the vast « inland waterway » of the St. Lawrence River, Seaway and Great Lakes system.
- c) The fact that Canada is a federal state, with numerous local jurisdictions having varying rules and regulations governing the several basic modes of inland transport.
- d) The fact that Canada is neither a party to nor familiar with the application of the important European Conventions governing carriage of goods by road, the Convention of the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 (C.M.R.) and by rail, the International Railway Convention, 1961 (C.I.M.).

Whilst the Canadian Association endorses the decision of the International Subcommittee to extend the Draft Convention to cover all contracts of international combined transport (rather than restricting it to Container Shipments) and at the same time to make it optional

ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

L'Association Canadienne de Droit Maritime a examiné le Projet de Convention N° 9 relatif au Transport Combiné International, document envoyé par la Commission Internationale « CONTAINERS » à la suite de sa réunion des 10 et 11 juin 1968 et a le plaisir de soumettre les commentaires suivants :

Cette Association a la ferme conviction que, en ce qui concerne le Canada, le transport combiné international doit être examiné dans un contexte Nord Américain et que certains éléments spécifiques particuliers à ce Continent doivent être mis en évidence. Ainsi, en Amérique du Nord, la principale particularité du Transport Combiné International est la phase « terrestre ou fluviale » du transport.

C'est la raison pour laquelle il faut insister sur le fait que les vues de l'Association Canadienne ont été exposées en tenant compte des particularités suivantes propres à l'économie, à la géographie et au système juridique du Canada :

- a) Le Canada n'est plus un grand pays d'armateurs mais plutôt un pays très actif dans le domaine du commerce international tant à l'importation qu'à l'exportation.
- b) Un grand volume du trafic international à destination et en provenance du Continent passe par le vaste réseau d'eaux navigables intérieures formé par le Saint Laurent, la Voie Maritime et les Grands Lacs.
- c) Le Canada est un Etat Fédéral avec de nombreuses juridictions locales appliquant aux différents modes de transport intérieur des règles et des réglementations divergentes.
- d) Le Canada n'est pas signataire des Conventions Européennes importantes qui régissent le transport de marchandise par route (CMR 1956) et par rail 1961 (C.I.M.) et n'a aucune pratique en cette matière.

Alors que l'Association Canadienne avalise la décision de la Commission Internationale de rendre le Projet de Convention applicable à tous les contrats de transport combiné international (plutôt que d'en limiter l'application au transport par Containers) et d'instaurer une

rather than mandatory, it cannot endorse the Network System of liability embodied in the Number 9 Draft.

It is felt in Canada that the entire concept of combined transport, especially containerization, is so different from conventional modes of transport that it would be very dangerous to place over-reliance on the provisions of the existing land, sea and air Conventions in seeking a liability system for the new Convention.

Is it not of the essence of international combined transport that an operator (C.T.O.) is prepared to offer a door-to-door service to shippers while at the same time accepting absolute responsibility for the goods throughout all stages of the transit? It is for this reason that the Canadian Association has received considerable opinion favouring a uniform and absolute liability system, with wording along the following lines :

« The Combined Transport Operator shall be liable for any loss or damage to the goods incurred from the time they are taken in charge by him, or his agent, servant or independent sub-contractor, until the time of their delivery to the Consignee at the final place of destination as provided in the Contract of Combined Transport.

The Combined Transport Operator shall be relieved of such liability if he can establish that the loss or damage arose or resulted from a cause or event which he could not avoid or the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence either personally or through his agents, servants or independent sub-contractors ».

The specific comments of the Canadian Association on the Number 9 Draft are as follows :

Article 1. It is suggested that 1 (b) be revised to read :

« Contract of International Combined Transport means a contract for the carriage of goods between two countries by at least two stages of transport of which at least one is by water and in respect of which contract the C.T.O. undertakes :

(i) to perform or to procure the performance of the entire transport; and

(ii) to issue a document called Combined Transport Bill of Lading (CT Bill of Lading) as prescribed in this Convention. »

Explanation : This revision, apart from several minor drafting changes, involves the deletion of 1(b) (ii) and the provision respecting « short range moving of an auxiliary nature » and the substitution of the words « stages » and « water » for « modes » and « sea ».

It is felt that since the Convention is to be optional and because it is desirable to grant maximum flexibility to those who wish to enjoy its benefits, all restrictive elements should be removed. The word « sea » is definitely restrictive in the Canadian context, ruling out, for

Convention facultative plutôt qu'impérative, elle ne peut pas avaliser le système de la responsabilité par réseau préconisé par le Projet N° 9.

L'avis prévaut au Canada que tout le principe du transport combiné et plus particulièrement celui du transport par Containers est tellement différent des modes de transport conventionnels, qu'il serait très dangereux de se fier trop aux dispositions des Conventions terrestre, maritime et aérienne actuelles pour déterminer un système de responsabilité pour la nouvelle Convention.

N'est-il pas essentiel que, dans un transport combiné international, l'opérateur (OTC) soit disposé à présenter au chargeur un service porte à porte tout en acceptant une responsabilité causale pour les marchandises pendant toutes les phases du transport ? C'est la raison pour laquelle l'Association Canadienne a rencontré un courant d'opinions important en faveur d'un système de responsabilité uniforme et causale formulé de la manière suivante :

« L'opérateur du transport combiné sera responsable de toute perte ou dommage causés aux marchandises entre le moment où l'opérateur, son agent, son préposé ou son sous-traitant indépendant, les a prises en charge et le moment où il les délivre à l'endroit prévu pour cette délivrance par le Contrat de Transport Combiné.

L'opérateur du transport combiné sera exonéré s'il peut rapporter la preuve que la perte ou le dommage résulte ou provient d'une cause ou circonstance qu'il ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier par l'exercice d'une diligence raisonnable, personnelle ou exercée par ses agents, préposés, ou sous-traitants indépendants ».

L'Association Canadienne formule les commentaires spécifiques suivants au sujet du Projet N° 9 :

Article 1. Elle suggère de modifier l'art. 1 (b) de la manière suivante : « Contrat de Transport Combiné International » signifie un contrat pour le transport de choses entre deux pays par au moins deux phases de transport, (l'une d'elles étant par voie d'eau) et aux termes desquels l'O.T.C. :

- (i) s'engage à effectuer l'intégralité du transport et
- (ii) émet un document intitulé Connaissance de Transport Combiné (Connaissance TC) comme le précise la présente Convention.

Explication :

Cette modification, abstraction faite de plusieurs modifications de rédaction mineures, entraîne la suppression du paragraphe 1 (b) (ii) et de la disposition concernant les « déplacements à petites distances et d'un caractère accessoire » et le remplacement des mots « modes » et « mer » par « phase » et par « voie d'eau ».

L'avis a prévalu que, l'application de la Convention devant être facultative, il est préférable de rendre celle-ci le moins rigide possible

example, application of the Convention to a Canada/U.S. shipment via St. Lawrence Seaway and rail. Also, if it is the wish of the parties, should not the Convention be available to cover shipments by two stages of water such as sea and inland waterway ?

As regards the « short range movements of an auxiliary nature », the parties will be able to designate clearly the « stages » in their contract.

Article 2. It is suggested that the introductory paragraph be revised to read : « The provisions of this Convention shall apply to every Contract of International Combined Transport if : »

It is also suggested that Article II (2) be deleted.

Article 3. This provision apparently comes directly from C.M.R. and it is difficult to see the necessity for same; certainly it would not be needed if the uniform and absolute liability system suggested above were adopted. In any event, it is felt that the concept expressed in Article 3 would be better tied in directly in the liability Articles.

Article 4. Sub-section (2) should be deleted to be consistent with the deletion of Article 3.

Article 5. The first phrase should be revised to read : « When the goods have been received into the charge of the C.T.O. or his agents, servants or independent sub-contractors, the C.T.O. shall issue to the consignor a CT Bill of Lading... ».

Sub-paragraph (f) follows too closely the Hague Rules wording and does not seem to account for the fact that limitation of liability will be based upon *gross weight* of the goods. It is, therefore, suggested that (f) be revised to read : « The gross weight of the goods and either the number of containers, packages and pieces or the quantity as furnished in writing by the Consignor ».

It is suggested that the words « if uncovered » in sub-paragraph (g) be deleted.

Article VI. No comment.

Article VII. Articles VII (1) and XI would be replaced by the following wording if a system of uniform and absolute liability were adopted :

« The Combined Transport Operator shall be liable for any loss or damage to the goods incurred from the time they are taken in charge by him, or his agent, servant or independent sub-contractor, until the time of their delivery to the Consignee at the final place of destination as provided in the contract of Combined Transport.

The Combined Transport Operator shall be relieved of such liability if he can establish that the loss or damage arose or resulted

pour ceux qui désirent en bénéficier et d'en écarter par conséquent tous les éléments limitatifs. Le mot « mer » est incontestablement restrictif dans le contexte canadien puisqu'il écarterait l'application de la Convention au transport Canada-Etats Unis par la voie maritime du Saint Laurent et par chemin de fer. En outre, la Convention ne devrait-elle pas pouvoir s'appliquer, si les parties le désiraient, au transport comprenant deux phases effectuées par voie d'eau, comme la voie maritime et la voie fluviale ?

En ce qui concerne « les déplacements à petite distance et d'un caractère accessoire » les parties pourront déterminer clairement les « phases » dans leur contrat.

Article II. L'Association propose de modifier le paragraphe introductif comme suit :

« Les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout Contrat de Transport Combiné International si ... »

Elle propose aussi de supprimer l'article II (2) »

Article III. Cette disposition a apparemment été approuvée à la C.M.R. et il est difficile de se rendre compte de son utilité; elle ne serait pas nécessaire si le système d'une responsabilité uniforme et causale, proposé précédemment, était adopté. De toute manière, il paraît préférable d'insérer le principe repris à l'art. III dans les articles qui traitent directement de la responsabilité.

Article IV. Le sous-paragraphe (2) devrait être biffé pour rester en concordance avec la suppression de l'article III;

Article V. La première phrase devrait être rédigée de la manière suivante : « Lorsque les marchandises auront été prises en charge par l'O.T.C., ou ses agents, préposés ou sous-traitants indépendants, l'OTC sera tenu de délivrer un Connaissance TC au chargeur. »

Le sous-paragraphe (f) suit de trop près la rédaction des Règles de La Haye et ne semble pas tenir compte du fait que la limitation de la responsabilité sera basée sur le *poids brut* des marchandises. C'est la raison pour laquelle l'Association suggère de rédiger ce paragraphe comme suit :

« Le poids brut des marchandises et soit le nombre de containers, colis et pièces, soit la quantité telle qu'elle est mentionnée par écrit par le chargeur ».

L'Association propose de biffer les mots « en cas de charge à nu » dans le sous-paragraphe (g).

Article VI. Pas de commentaire.

Article VII. Les articles VII (1) et XI devraient être remplacés par la formule suivante si un système de responsabilité uniforme et causale était adopté :

from a cause or event which he could not avoid or the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence either personally or through his agents, servants or independent sub-contractors. »

Article VII (2) is satisfactory.

Article VIII. After minor drafting changes this Article should be satisfactory.

Article IX. No comment.

Article X. It is suggested that this Article be deleted. It is not thought appropriate to embody in the Convention rules designed to govern the relationships between the C.T.O. and third parties. Surely the C.T.O. will always be free to conclude his own contractual arrangements with his agents, servants and independent sub-contractors.

Article XI. In view of the foregoing comments, this Article should be deleted.

Article XII. It is suggested that this entire Article, with the possible exception of sub-section (1), be deleted. The Article appears to deal strictly with matters of procedure which should be left to the various local or national jurisdictions. It is the view of the Canadian Association that any International Convention on Combined Transport should confine itself to substantive law on the subject.

Article XIII. (1) No Comment.

(2) It is suggested that this provision be deleted as being unnecessary. The Canadian Association feels the rights and liabilities of vessels and cargo in General Average would remain as heretofore, notwithstanding any Convention on Combined Transport.

W.T. SMITH,
Hon. Secretary.

« L'OTC sera responsable de toute perte ou dommage causé aux marchandises entre le moment où l'OTC, son agent, son préposé ou son sous-traitant indépendant les a prises en charge, et le moment où il les délivre au destinataire au lieu de destination finale prévu par le Contrat de Transport Combiné.

« L'OTC sera exonéré s'il peut prouver que la perte ou le dommage résulte ou provient d'une cause ou des circonstances qu'il ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier par l'exercice d'une diligence raisonnable, personnelle, ou exercée par ses agents, préposés ou sous-traitants indépendants. »

L'article VII (2) nous donne satisfaction.

Article VIII. Moyennant des modifications de rédaction mineures cet article pourrait nous donner satisfaction.

Article IX. Pas de commentaire.

Article X. L'Association propose de supprimer cet article. L'incorporation dans la Convention des règles destinées à régir les relations entre l'OTC ne paraît pas indiquée. Il va de soi qu'il sera toujours loisible à l'OTC de prendre des engagements contractuels à l'égard de ses agents, préposés et sous-traitants indépendants.

Article XI. Compte tenu des commentaires précédents, cet article devrait être supprimé.

Article XII. L'Association propose de supprimer cet article à l'exception éventuelle du sous-paragraphe (1). Cet article ne semble traiter que de questions de procédure qui devraient être tranchées par les juridictions locales ou nationales. L'Association Canadienne estime que toute Convention Internationale relative au Transport Combiné devrait se limiter à des règles particulières concernant ce sujet.

Article XIII. (1) Pas de commentaire.

(2) L'Association propose de supprimer cette disposition, celle-ci n'étant pas nécessaire et elle pense que les droits et les obligations du navire et de la cargaison en matière d'Avarie Commune devraient être maintenus indépendamment de l'existence d'une Convention de Transport Combiné.

W.T. Smith
Secrétaire

SWISS MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

A working Party of the Swiss Maritime Law Association has studied with great interest Draft No 9 of a Convention on International Combined Transports so usefully drawn up by the International Subcommittee « Containers » under the chairmanship of Mr K. Pineus.

This draft convention of the CMI, the scope of which extends well beyond the previous realm of purely maritime law, is, of course, a matter of vital importance to Switzerland and, in particular, its export-orientated industries and widespread forwarding and insurance interests. That being so, we feel it is not inappropriate for us to submit our observations in rather more detail than might be expected from a party in an inland state not particularly involved or versed in matters of maritime law.

We welcome the basic conception starting from the Network System extended to embrace a uniform minimum liability of the CTO in cases where it cannot be established where loss or damage occurred. This appears to us to achieve a reasonable sharing of the transportation risks between the CTO and the cargo interests and their insurers.

On a general plane we would suggest that, unless essential, the texts of the individual conditions and rules should not differ from the appropriate passages of other Conventions, that is the CMR and the Hague-Visby Rules. It is, we feel, imperative to avoid difficulties of interpretation and consequent juridical insecurity which would result from the introduction of new terms.

Likewise of a general nature is our suggestion that the text of the convention would be easier to use if the articles could also be furnished with short headings.

In particular we would propose that the following comments on the draft text should be given consideration.

Art. 1, paragraph 2. lit. b): We doubt whether a regulation concerning « short range moving of the goods » is really necessary. The convention will only be applicable when a combined transport bill of

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

Le Groupe de Travail de l'Association Suisse de Droit Maritime a étudié avec grand intérêt le très utile projet No 9 de Convention relatif aux Transports Combinés Internationaux, rédigé par la Commission Internationale sous la présidence de Monsieur Kaj Pineus.

Ce projet de Convention du Comité Maritime International, dont la portée dépasse de loin le ressort précédent du droit maritime pur, a bien sûr une importance vitale pour la Suisse et en particulier pour ses industries d'exportation et pour ses vastes intérêts en matière d'expédition et d'assurance. Ceci étant admis, nous pensons qu'il ne convient pas à notre avis que nous soumettions des observations dont la minutie dépasserait ce que l'on peut attendre de la part d'un état qui n'a pas beaucoup de pratique ou d'expérience des affaires de droit maritime.

Nous sommes partisans du système de base qui, partant du système réseau, applique une responsabilité uniforme minimum à l'OTC dans le cas où il est impossible d'établir le lieu où la perte ou le dommage s'est produit. Il nous semble que cela aboutit à une répartition raisonnable des risques de transport entre l'OTC et les intéressés à la marchandise et leurs assureurs.

Sur un plan général nous voudrions proposer que, sauf empêchement majeur, le libellé des conditions et des règles particulières ne s'écarte pas des passages correspondants dans les autres Conventions à savoir, le C.M.R. et les Règles de La Haye-Visby. Nous pensons qu'il est impérieux d'éviter les difficultés d'interprétation et l'insécurité judiciaire pouvant résulter de l'introduction de nouvelles notions.

Sur le même plan d'ordre général nous suggérons que le texte de la Convention soit rendu plus facile à consulter par l'ajoute de têtes de chapitre.

Sur le plan particulier nous voudrions proposer l'examen des commentaires suivants relatifs au libellé du Projet :

Article 1 paragraphe 2. Lit. b) : Nous nous demandons si une réclamation concernant « le déplacement à petite distance » est vraiment nécessaire. La Convention ne s'appliquera que si un Connaissance TC. est émis. Il appartiendra aux partis de décider d'une telle émission. Elles pourront décider aussi s'il y aura au moins un mode de transport.

lading is issued. Whether this is done is a matter for the parties to decide. They also can decide whether there are at least two modes of transport.

Article 2. The term « nuclear substances » is in our opinion too vague. Certain industries regularly ship precision instruments which contain a certain amount of radioactive material, the level of which is however so low as to be harmless to human health or other cargoes. We propose that « nuclear substances » be clarified by, for example, specifying a maximum allowable tolerance of radio-activity. Goods falling within this limit would then still be covered by the Convention.

We furthermore believe that *furniture removal* should in fact also be covered by this Convention, particularly since furniture shipments are almost invariably packed by professional packers, and experience has shown that bad packing or damage existing before shipment can in most cases be detected should a damage occur. The Hague Rules also embrace furniture removal.

Article 4. We do not know why Art. 4bis, paragraph 3 of the Hague-Visby Rules has been omitted. We would like this clause to be inserted again in this draft.

Art. 5, paragraph 1: lit. a): The CT Bill of Lading must be clearly distinguishable from other similarly called documents. *Lit. a.* should therefore read as follows: the heading « Combined Transport Bill of Lading according to the International Convention on Combined Transports of 19... ».

Lit. e): As the Combined Transport Conventions will especially be applicable to containers there is no objection to referring also to them. But also the leading marks necessary for the identification of the goods *in* the containers should be contained in the B/L. *Lit. e* should therefore read as follows: the leading marks... of the goods *and* the containers as the same... before such goods *and* containers are taken... if uncovered, *and* on the...

From a practical point of view it would be welcomed if the B/L would in all cases also contain the following data: the modes of transport, the name of the seagoing vessel, the intended ports of loading on and discharge from the seagoing vessel, the name and address of the consignee or party to be notified at the place of delivery.

Article 7, paragraph 1, al. 2. We think it advisable to state expressly that it is the CTO on whom the burden of proof falls and accordingly propose replacing « if it can be proved » by « if *he* can prove ».

Article 2. L'expression « substances nucléaires » est trop vague à notre avis. Certaines usines expédient régulièrement des instruments de précision qui contiennent une certaine quantité de matériel radio-actif dont le niveau est toutefois trop bas pour rendre d'autres cargaisons préjudiciables à la santé humaine. Nous proposons de préciser « substances nucléaires » en spécifiant, p. ex. : « le seuil de la radioactivité qui sera admis ». Les marchandises ne dépassant pas ce seuil seront couvertes par la Convention.

En outre nous pensons que le déménagement de meubles devrait lui aussi être couvert en fait par la présente Convention, plus particulièrement depuis que les envois de déménagement se font pratiquement toujours sous emballage fait par des professionnels et que l'expérience a montré qu'un mauvais emballage ou des dommages existants avant l'expédition peuvent être couverts dans la plupart des cas où des dommages sont survenus.

Les Règles de La Haye couvrent aussi les déménagements de meubles.

Article 4. Nous ne savons pas pourquoi l'art. 4bis, paragraphe 3 des Règles de La Haye-Visby n'a pas été repris. Nous aimerions voir insérer telle clause dans le Projet.

Article 5, paragraphe 1. lit. a): Le Connaissance TC doit être nettement différent d'autres documents portant un nom similaire. C'est la raison pour laquelle le *Lit. a* devrait être rédigé comme suit :

L'intitulé « Connaissance de Transport Combiné conformément à la Convention Internationale relative au Transports Combinés de 19... »

Lit. e) : Comme la Convention TC s'applique plus particulièrement aux Containers il n'y a aucune raison de ne pas s'y référer aussi. Mais les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises à l'intérieur des Containers devraient également être mentionnées dans le connaissance. C'est la raison pour laquelle la *Lit. e)* devrait être rédigée comme suit : « les marques principales des marchandises et des containers avant la prise en charge de ces marchandises et containers ... sur les marchandises non emballées et sur les containers ... »

Pour des considérations pratiques il serait souhaitable que le connaissance mentionne les points suivants dans tous les cas :

les modes de transport

le nom du navire de mer

les ports de chargement et de déchargement du navire de mer qui ont été prévus

le nom et l'adresse du destinataire ou de celui qui devra être avisé de l'arrivée au lieu de destination.

Article 7, Paragraphe 1, al. 2. Nous pensons qu'il est souhaitable de déclarer expressément que l'OTC a le fardeau de la preuve et de

Lit. a) : We would prefer « due diligence » to « reasonable diligence » as the first term is also used in the Hague-Visby Rules and can be defined more accurately.

It is, moreover, our view that the listing of some individual acts or events for which no liability attaches, as in Art. 17.4.CMR (but with addition of Art. 17.3 CMR) or Art. 4.2 of the Hague-Visby Rules, would be preferable; for the purpose of avoiding disputes, to only a general and less specific clause. At any event the exceptions contained in draft No 8, Art. 7 paragraph 2 a) and b) should be included.

Paragraph 2. lit. c) : This clause should be adapted to the new Art. 4 paragraph 5 of the Hague-Visby Rules and contain a limit per package as well as a limit per kilo of gross weight.

Furthermore we favour the same amount of 10.000 and 30 francs Poincaré as provided in the Hague-Visby Rules.

Lit. e) : We would prefer the wording of Art. 5 paragraph 5 of the Hague-Visby Rules.

We particularly feel that the phrase « against payment of a surcharge to be agreed upon » should be deleted. This is purely a tariff matter and does not as such apply to this Convention.

Article 8. We think that the delay for notification in cases of concealed damage is too short with 3 days and should be extended to at least 7 days.

At the same time a solution designed to protect the rights of the CTO, for example, against a road carrier (according to Art. 30 CMR, paragraph 1 also 7 days) should also be sought.

Article 9. From a practical point of view we would like to have Art. 32 paragraphs 2 and 3 CMR, inserted between the two paragraphs of the draft article.

Article 10. The first sentence of Art. 10 should probably read as follows : « Recourse actions by the CTO against *any person referred to in Art. 3* may be brought within the time allowed by the law of the court seized of the case ».

Article 11. The Hague Rules do not apply to cargo carried on deck. Accordingly, the sea carrier can decline liability for such cargo. If we have understood Art. 11 correctly, the CTO will nevertheless be liable under the terms of Art. 7 inasmuch as no regulation of a mandatory nature exists for deck cargo. The CTO would himself have to endeavour to obtain the agreement of the sea carrier to accept liability

remplacer les mots « si la preuve peut être rapportée » par « si l'OTC peut rapporter la preuve ».

Lit a) : Nous préférons « due diligence » à « reasonable diligence », la première expression ayant été employée dans les Règles de La Haye-Visby et pouvant être définie d'une manière plus appropriée.

En outre, nous préférons une énumération de certains actes ou faits particuliers auxquels s'attache une exonération de responsabilité, comme c'est le cas dans l'art. 17.4 CMR (en y ajoutant l'art. 17.3 CMR) ou dans l'art. 4.2 des Règles de La Haye, à une clause générale mais détaillée, ceci dans le but d'éviter des discussions. De toute manière les exceptions mentionnées dans le Projet No 8, art. 7 paragraphe 2 a) et b) devraient être reprises.

Paragraphe 2 : Lit. c) : Cette clause devrait être adaptée au nouvel art. 4, paragraphe 5 des Règles de La Haye-Visby et comprendre une limite par colis ainsi qu'une limite par kilo de poids brut.

En outre, nous sommes partisans d'un montant identique à celui prévu par les Règles de La Haye-Visby, à savoir 10.000 et 30 francs Poincaré.

Lit. e) : Nous préférons le libellé de l'art. 5, paragraphe 5 des Règles de La Haye-Visby.

En particulier, nous sommes d'avis que la phrase « moyennant paiement d'un supplément de prix à convenir » devrait être supprimée. Il s'agit d'une pure question de tarification qui ne concerne donc pas comme telle la Convention.

Article 8. Nous pensons que le délai de trois jours prévu pour la notification dans les cas de dommage occulte est trop court et devrait être porté à 7 jours au moins.

En même temps, il faudrait trouver une défense pour les droits de l'OTC, par exemple contre un transporteur routier (dans le cadre de l'art. 30 CMR, paragraphe 1, prévoyant 7 jours).

Article 9. Pour des raisons pratiques nous aimerions voir insérer les paragraphes 2 et 3 de l'art. 32 de la CMR entre les deux paragraphes de ce Projet d'Article.

Article 10. La première phrase de l'art. 10 devrait probablement se lire comme suit :

« Les actions récursoires contre toute personne spécifiée dans l'art. 3 peuvent être intentées dans le délai prévu par la loi de la juridiction saisie du litige ».

Article 11. Les Règles de La Haye ne s'appliquent pas aux marchandises transportées en pontée. Le transporteur maritime peut donc décliner toute responsabilité pour de telles marchandises. Si nous interprétons correctement l'art. 11, l'OTC sera néanmoins responsable aux

for deck cargo in the manner foreseen, for example, in the bill of lading (Art. 3) of the Atlantic Container Line. Should our understanding be incorrect it would then, we think, be necessary to incorporate in this Convention a provision making the CTO responsible also for loss of or damage to the goods transported in containers carried on deck.

October 25th, 1968.

R. Th. Sarasin, Hon. Secretary

termes de l'art. 7 dans la mesure où aucune disposition impérative n'existe pour la pontée. L'OTC devrait essayer lui-même d'obtenir l'accord du transporteur maritime, qu'il accepte une responsabilité pour la pontée de la façon prévue par exemple par l'art. 3 du Connaissance de l'Atlantic Container Line.

Sauf erreur, nous pensons qu'il est nécessaire d'incorporer dans cette Convention une disposition rendant l'OTC responsable d'une perte ou d'un dommage aux marchandises transportées dans des Containers arrimés en pontée.

Le 25 octobre 1968

R.Th. Sarasin
Secrétaire

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The British Maritime Law Association has considered Draft No 9 which was prepared at the meeting of the International Subcommittee at Brussels on the 10th and 11th June, and would propose that the amendments shown on the attached amendment draft be made.

It will be noted, *inter alia*,

i) that it was felt to be preferable to insert in Article 7 the more explicit provisions which had previously been included in Article 7 of Draft No 8;

ii) that Article 11 of Draft No 9 was considered to be unsatisfactory and capable of misconstruction and that therefore, Article 11 of the attached amended draft was to be preferred. The present text is that put forward by the German Delegation at the June meeting of the International Subcommittee.

It is also desired to call attention to the following matters :

- a) the inadequacy of the phrase « short range moving of goods of an auxiliary nature » in Article 1 (a);
- b) that Article 7(6) (d) as presently drafted prevents the CTO from limiting his liability even if the loss or damage was caused by the act or omission of a servant acting outside the scope of his employment;
- c) whether the General Average provision in Article 13 is necessary.

The proposed amendments to Draft No 9 are as follows :

Article 2,1. The provisions of this Convention shall apply to every contract evidenced by a CT Bill of Lading relating to the carriage of goods between places in two different States if :

Article 4,2. If such an action is brought against a person referred to in Article 3, such person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the CTO is entitled to invoke under this Convention.

However, *where* it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of such person done with the intent to cause damage

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

L'Association Britannique de Droit Maritime a examiné le projet No 9 élaboré à l'occasion de la réunion de la Commission Internationale de Bruxelles des 10 et 11 juin et elle suggère les amendements repris dans le projet modifié que l'on trouvera en annexe.

On notera, inter alia, que :

- i. nous avons pensé qu'il serait préférable d'introduire à l'article 7 les dispositions plus précises se trouvant à l'article 7 du projet No 8.
- ii. nous considérons l'article 11 du projet No 9 peu satisfaisant et susceptible d'engendrer une fausse interprétation et c'est pourquoi nous préférons l'article 11 dans le projet modifié en annexe. Le texte dont il s'agit est celui avancé par la délégation allemande à la réunion du mois de juin de la Commission Internationale.

Nous désirons attirer l'attention sur les questions suivantes :

- a) l'insuffisance de la phrase « le déplacement des marchandises à petite distance et d'un caractère accessoire » à l'article 1 (a);
- b) rédigé comme il l'est à l'heure actuelle, l'article 7(6) (d) ne permet pas à l'OTC de limiter sa responsabilité même si la perte ou le dommage a résulté d'un acte ou d'une omission d'un préposé n'agissant pas dans l'exercice de ses fonctions.
- c) la disposition concernant l'avarie commune à l'article 13 est-elle vraiment nécessaire ?

Nous soumettons les modifications suivantes au projet No 9 :

Article 2,1. Les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout *contrat matérialisé par un* connaissance TC relatif au transport de marchandises entre des lieux situés dans deux Etats différents si :

Article 4,2. Si une telle action est dirigée contre une des personnes visées à l'article 3, celles-ci pourront invoquer à leur profit les exonérations et limitations de responsabilité reconnues à l'OTC par la présente Convention. Toutefois, *là où il est prouvé que la perte ou le dommage sont le résultat de fautes ou négligences commises par ces personnes avec l'intention de provoquer un dommage, ou téméairement, et avec*

or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in this Convention.

Article 5,1. When the goods have been received into the charge of the CTO or any other person mentioned in Article 3, the CTO shall issue to the consignor a CT Bill of Lading which shall, among other things, contain the following data :

The CTO shall, however, be relieved of liability if the loss or damage was caused :

- a) *by the wrongful act or neglect of the sender or the receiver;*
- b) *by compliance with the instructions of the sender or the receiver;*
- c) *through circumstances which the CTO could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent by the exercise of reasonable diligence.*

3. *the CTO shall be relieved of liability when the loss or damage arises from one or more of the following circumstances :*

- a) *the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;*
- b) *handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the receiver or persons acting on behalf of the sender or the receiver;*
- c) *inherent vice of the goods;*
- d) *insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages or containers;*
- e) *Act of God;*
- f) *Act of War;*
- g) *strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general.*

4. *where under this article the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss or damage.*

5. *the burden of proving that loss or damage was due to one of the causes specified in subsection 2 of this Article shall rest upon the CTO. when the CTO establishes that in the circumstances of the case the loss or damage could have arisen from one or more of the circumstances referred to in subsection 3 of the Article it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these causes.*

conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ces personnes n'auront pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à la présente Convention.

Article 5.1. Lorsque les marchandises auront été prises en charge par l'OTC ou toute autre personne mentionnée à l'article 3, l'OTC devra émettre et délivrer au chargeur un Connaissance T.C. qui, entr'autres, devra contenir les données suivantes :

Article 7. Toutefois, l'OTC sera exonéré si la perte ou le dommage résultent de :

- a) un acte dommageable ou une négligence de l'expéditeur ou du destinataire;
- b) l'exécution fidèle des instructions données par l'expéditeur ou le réceptionnaire;
- c) des circonstances que l'OTC n'a pas pu éviter et dont les conséquences pourraient être évitées par l'exercice d'une diligence raisonnable.

3. L'OTC ne répondra pas de la perte ou du dommage provenant d'une des circonstances suivantes :

- a) l'absence, l'insuffisance ou le caractère déficient de l'emballage dans le cas de marchandises qui par leur nature sont sujettes à des pertes ou à des avaries si elles ne sont pas ou sont mal emballées;
- b) la manipulation, le chargement, l'arrimage ou le déchargement des marchandises par l'expéditeur, le réceptionnaire ou des personnes agissant pour leur compte;
- c) le vice propre des marchandises;
- d) l'insuffisance ou le caractère inapproprié des marques ou nombres sur les colis ou les containers;
- e) les cas de force majeure;
- f) les faits de guerre;
- g) les grèves ou lockouts ou arrêt de travail ou entrave au travail quelle qu'en soit la cause, soit partielle, soit générale.

4. comme en vertu du présent article, l'OTC ne répond pas des conséquences de certains facteurs générateurs de pertes ou dommages, il ne répondra des conséquences de certains facteurs dont il répond en vertu du présent article, que dans la mesure où ceux-ci ont contribué à la perte ou au dommage.

5. l'OTC devra prouver que la perte ou le dommage provient d'une des causes mentionnées à l'alinéa 2 du présent article. Si l'OTC démontre qu'en fait la perte ou le dommage aurait pu provenir d'une ou de plusieurs circonstances visées à l'alinéa 3 du présent article, cette cause présumée sera admise. Toutefois, le demandeur pourra prouver que la perte ou le dommage ne provient pas en tout ou partiellement d'une de ces causes possibles.

- d) the CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in (c) and (e) of this Article if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result;
- e) higher compensation may be claimed from the CTO only when the consignor has, against payment of a surcharge to be agreed upon, declared in the CT Bill of Lading a value for the goods exceeding the limit laid down in the provision in (c) of this Article. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. *Such higher compensation shall be available only in a claim against the CTO.*

Article 10. Recourse actions by the CTO against those persons mentioned in Article 3 of this Convention may be brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than *six months* commencing from the day after the expiration of the one year period set out in Article 9.

Article 11. *If the CTO or the claimant proves where the loss or damage occurred the CTO shall be responsible according to the provisions of law or contract which govern the relations between the CTO and the person in whose custody the goods were when the loss or damage occurred.*

If the goods were in the custody of the CTO himself or his servants or agents (not being an independent contractor) when the loss or damage occurred the CTO shall be responsible in the same manner as would have been the case had the CTO made a separate and direct contract with the shipper in respect of the transport or services in the execution of which the CTO received the goods into his custody. Such contract shall be deemed to conform with the recognized and customary contract for such service or transport at the place where the service or transport is performed.

28th October 1968.

L'OTC ne pourra pas bénéficier de la limitation de responsabilité prévue aux alinéa (c) et (d) du présent article s'il est prouvé que la perte ou le dommage a résulté d'un acte ou d'une omission de l'OTC commis, soit avec l'intention de causer le dommage, soit témérement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

Seul le CTO peut réclamer une indemnité plus élevée dans le seul cas où le chargeur, moyennant paiement d'un supplément de prix à convenir à déclaré dans le Connaissance T.C. pour les marchandises une valeur supérieure à la limitation prévue au (c) du présent Article. En ce cas le montant de la valeur déclarée remplacera celui de cette limitation. Une indemnité plus élevée ne sera disponible que dans le cas d'une action intentée contre le CTO.

Article 10. Les actions récursoires contre les personnes dont il est question à l'article 3 de la présente Convention peuvent être intentées par l'OTC dans le délai prévu par la loi de la Juridiction saisie du litige. Toutefois ce délai ne pourra pas être inférieur à une période de six mois prenant cours le lendemain de la date d'expiration du délai d'un an prévu à l'article 9.

Si l'OTC ou la partie requérante peut prouver où la perte ou le dommage est survenu la responsabilité de l'OTC sera établie suivant les dispositions de la loi ou du contrat régissant les relations entre le CTO et la personne qui avait la garde des marchandises au moment de la perte ou du dommage.

Si au moment de la perte ou du dommage, les marchandises se trouvent sous la garde de l'OTC ou de ses préposés ou représentants (s'il n'est pas un contractant indépendant), l'OTC est tenu responsable de la même façon que s'il avait conclu, avec l'expéditeur, un contrat séparé et direct relatif au transport ou aux services au cours desquels les marchandises auraient été placées sous la sauvegarde de l'OTC. Ce contrat sera sensé se conformer au contrat d'usage reconnu pour ces services et ce transport au lieu même où les services ont été rendus et le transport exécuté.

FINLAND MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The draft now presented by the Subcommittee forms a sound basis for the solution of the problem of Combined Transports. The CT is a short document. Its authors have confined themselves to subjects of paramount importance. Such a policy has been stressed in different quarters (see e.g. « Containers No 5, page 54) and might be the right one. On the other hand,

- a) goods being transported under CT might have to pass customs barriers in Countries which are not parties to the Convention, and
- b) containers might therefore, while in the care of the CTO, have to be opened for inspection.
- c) Heavy pieces of machinery in a container might break loose while at sea due to faulty stowing in the containers, which the CTO has not had the opportunity to inspect.
- d) Deposits due to General Average and salvage operations might have to be made on behalf of the cargo.

These and similar contingencies are taken care of in the Road Convention (CMR). The question arises whether CT should do likewise or whether such contingencies should be left to in casu arrangements between CTO and « consignor ».

CT and CMR are both to apply to contracts for the carriage of goods between two or more countries (of which in case of CMR at least one is in a contracting country). The difference between CT and CMR, as we understand it, is that according to CMR the contract can be fulfilled by one mode of transport, that is to say by road vehicle, but two or more modes, one of which may be by sea (provided the goods remain on the vehicle), are possible.

According to CT again, at least two modes of transport are required. As CT remains silent on the point, it seems possible that CT will apply even if during the transport by sea the goods remain on the vehicle which brought the goods to the ship.

ASSOCIATION FINLANDAISE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

Le projet présenté maintenant par la Commission Internationale constitue une base saine de solution du problème du Transport Combiné. Le Projet est un document court. Ses auteurs se sont limités à des sujets de première importance. Une telle politique avait été préconisée à plusieurs occasions, (voir entre autres « Containers N° 5 » page 54) et pourrait être la bonne. D'autre part :

- a) Les marchandises transportées en vertu d'un Connaissance TC pourraient devoir passer les frontières douanières de pays qui ne sont pas partie à la Convention et
- b) de ce fait les « containers » pourraient devoir être ouverts pour inspection lorsqu'ils sont sous la garde de l'« OTC ».
- c) Des pièces de machinerie lourde se trouvant dans le container pourraient se détacher en mer à la suite d'un arrimage défectueux à l'intérieur du container, arrimage que l'OTC n'a pas eu l'occasion de vérifier.
- d) On pourrait être amené à effectuer, pour compte de la cargaison, des dépôts pour Avarie Commune ou opérations de sauvetage. La

Convention Routière, CMR, s'est penchée sur ces cas et sur d'autres.

Le Projet doit-il agir de même ou ces problèmes doivent-ils être résolus individuellement par arrangements entre OTC et destinataire ?

Le Projet et la CMR devront s'appliquer tous deux au contrat de transport de marchandises entre deux ou plusieurs pays (dont pour le cas de la CMR l'un au moins devrait être pays signataire). A nos yeux, le Projet se distingue de la CMR, en ce sens, que la CMR permet l'exécution du contrat par un seul mode de transport, à savoir, par véhicule routier, mais que la Convention reste d'application si deux ou plusieurs modes de transport — dont un peut être maritime — sont employés, à condition que les marchandises restent à bord du véhicule.

En outre, aux termes du Projet deux modes de transport au moins sont nécessaires. Etant donné qu'il ne donne aucune indication à ce sujet, le Projet reste apparemment d'application, si pendant le transport par mer les marchandises restent à bord du véhicule qui les a amenées à bord du navire.

Due to the similarity of the two Conventions it seems possible that a person requiring the transport can in certain cases choose whether to dispatch his goods CMR or CT. In the former case he will receive a non-negotiable consignment note and — in case of loss or damage — compensation in Germinal francs. In the latter case, again, a negotiable CT-B/L will be issued and compensation paid in Poincaré francs.

For practical reasons, we are firmly of the opinion that CT should apply irrespective of whether goods when transported by sea are stowed on vehicles or not.

The Text.

Article 1. a) We would prefer to use « shipper » (as in the Hague Rules) or « sender » (as in CMR) instead of « consignor ».

Article 2. 1) No comments.

2) See comments above regarding relations and conflicts between CT and CMR.

Article 3 and 4. We would prefer to have what is now stipulated in these two articles i.e.

- a) CTO's liability for agents etc. (Art. 3) and
- b) CTO's (and that of his agents etc.) defences and limits of liability (Art. 4) removed to a place after the article (now Art. 7) fixing CTO's own liability.

Article 4. Under Art. 3 CTO is responsible for acts and omissions of his agents etc. and for such acts and omissions CTO pays compensation, but only up to his limit. If the damages are higher and if due to acts or omissions of the agent, then under ordinary law the consignor could claim against the agent for the difference even if the damage is not recklessly or wilfully done. In this article we therefore miss the stipulation relating to aggregate amounts as in Art. 4 bis 3, Hague Rules 1967.

Article 5. As in the case with the maritime B/L, there are or will be certain facts, which must be inserted in the CT-B/L. But the insertion of other facts and stipulations in the CT-B/L might be desirable. Will this be possible as long as such facts and stipulations do not derogate from the provisions of the Convention? In the maritime B/L a jurisdiction clause or even an arbitration clause is often inserted. Would this be possible as regards the CT-B/L or is it thought that Art. 12 should be exclusive law?

A la suite de la similitude des deux Conventions, celui qui demande le transport aurait dans certains cas le choix entre la CMR et le Projet. Dans le premier cas il obtiendra une note d'expédition non-négociable et — en cas de perte ou de dommage — il sera remboursé en francs Germinal. Dans le deuxième cas il obtiendra un Connaissance TC négociable et il sera payé en francs Poincaré.

A notre sens le Projet devrait, pour des raisons pratiques, être appliqué, que les marchandises transportées par mer se trouvent ou non à bord du véhicule.

Le Texte

Article 1. a) Nous préférons le mot « chargeur » (comme dans les Règles de La Haye) ou « expéditeur » (comme dans la CMR) à « consignoir » (texte anglais).

Article 2. 1. Pas de commentaire.

2. Voir les commentaires ci-dessus concernant les relations et les conflits entre le projet et la CMR.

Article 3 et *Article 4.* Nous préférons que les règles contenues dans ces deux articles, à savoir :

- a) La responsabilité de l'OTC pour ses agents etc. (*Art. 3*) et
- b) les exonérations et les limites de responsabilité (*Art. 4*) de l'OTC (et de ses agents etc.) soient insérées dans l'Article (actuellement *l'art. 7*) déterminant la responsabilité propre de l'OTC.

Article 4. En vertu de *l'Art. 3* l'OTC répond des actes et omissions de ses agents etc. et paye une indemnisation pour ses actes et omissions, mais uniquement à concurrence de sa limite. Si les pertes sont plus élevées et si elles sont dues à des actes ou des omissions des agents, le destinataire pourra tenter une action contre ces agents pour la différence, même si le dommage n'a pas été causé par négligence ou intentionnellement. Nous ne trouvons donc dans cet Article aucune stipulation de forfait comme dans *l'article 4 bis 3* des Règles de La Haye de 1967.

Article 5. Comme pour les connaissements maritimes certains cas devraient faire l'objet d'une clause insérée dans le Connaissance TC. Il pourrait être souhaitable d'insérer d'autres clauses et d'autres stipulations dans le Connaissance TC. Cela est-il possible si ces clauses et ces stipulations ne dérogent pas aux dispositions de la Convention ?

Une clause de juridiction ou d'arbitrage est souvent insérée dans un connaissement maritime. Une telle possibilité existerait-elle pour le Connaissance TC ou *l'art. 12* s'opposera-t-il à une telle pratique ?

Article 6. 1) No comments.

2) The suggestion that the CT-B/L should be governed by national laws does not seem to us to be well founded. As CT is worded, its stipulations can apply also in cases where the contract carriage touches a no Convention country (contract then based on Art. 2,1) (c).

In such cases and in cases of transports between countries with no coastline it might well be assumed that difficulties will arise in finding the law, which is to govern the CT-B/L. On the other hand, it should not be an overcomplicated matter to incorporate in Art. 5 such stipulations as would make the CT-B/L a fully negotiable document of title. A group of important bankers have stated the case as follows.

« What is needed is a document covering the shipment from shipper to consignee and giving adequate protection and security to bankers making advances on the underlying goods. These conditions seem to be covered by a document which imposes contractual liability upon the carrier and which represents the goods so that possession of the document is equivalent to possession of the goods. »

Negotiability of the maritime B/L is in our legal system achieved by an express stipulation in the Maritime Law. A similar stipulation could be incorporated in the Convention.

The CTO who has issued a negotiable CT-B/L will, when in order to fulfil his contract, he avails himself of services of intermediate carriers who do not carry the goods by sea, get from them a non-negotiable consignment note. This, however, will not cause difficulties, because the CTO (or his agent) in the consignment note can be named receiver and at the end of the intermediate voyage be there to receive the goods, and, as the case may be, hand the goods over to the consignee against the CT-B/L or cater for its further forwarding as per the contract of carriage.

Article 7. 1.

- a) We would prefer to have the exonerating contingencies enumerated as in the Hague Rules.
- b) should include deviation for the purpose of saving life and property at sea.
- c) Would suggest the limit as in the Hague Rules.
- e) A surcharge for right to claim higher compensation is here as in CMR, but not of much practical use.

Article 8 and Article 9. No comments.

Article 6. 1. Pas de commentaire.

2. La suggestion de soumettre le Connaissance TC aux lois nationales ne nous paraît pas fondée. En vertu du libellé actuel du Projet ces dispositions peuvent être d'application, même si le contrat de transport était soumis à un Etat Non Contractant. (le contrat est alors basé sur l'art. 2, 1) (c)).

Dans un tel cas et dans le cas d'un transport entre pays n'ayant pas de côtes, il faudrait prévoir des difficultés pour déterminer la loi régissant le Connaissance TC. D'autre part, il ne serait pas trop difficile d'incorporer dans l'art. 5 une disposition conférant au Connaissance TC le caractère d'un titre entièrement négociable. Un groupe de banquiers importants a déclaré :

« Ce qu'il faut, c'est un document couvrant les marchandises depuis l'Expéditeur jusqu'au destinataire et fournissant une protection et une sécurité adéquate aux banquiers qui font des avances sur ces marchandises. Ces conditions pourraient être remplies par un document imposant une responsabilité contractuelle au transporteur et représentant les marchandises si bien que la possession du document vaut possession des marchandises ».

Dans notre système juridique la négociabilité du connaissance maritime est consacrée par une disposition expresse du droit maritime. Une disposition similaire devrait être incorporée dans la Convention. L'OTC, qui a émis un Connaissance TC négociable et qui, pour l'accomplissement de ce contrat, fait appel à des transporteurs intermédiaires qui ne transportent pas les marchandises par mer, obtient de ces derniers une note de consignation non négociable. Toutefois, cela ne créera pas de difficultés, étant donné que l'OTC (ou son agent) peut être désigné comme réceptionnaire dans la note de consignation et peut, au terme du voyage intermédiaire, réceptionner les marchandises, les remettre éventuellement au destinataire en échange d'un Connaissance TC ou prendre soins de leur expédition ultérieure conformément au contrat de transport.

Article 7. 1.

- a) Nous préférons que les cas d'exonération soient énumérés comme dans les Règles de La Haye.
- b) devrait comprendre la déviation pour sauvetage de vies humaines et de biens en mer.
- c) Nous proposons la limite des Règles de La Haye et
- d) pas plus que lorsqu'il s'agit de la CMR, l'utilité pratique que peut présenter une surcharge, accordant le droit à une indemnisation plus élevée, paraît minime.

Article 8 et Article 9. Pas de commentaires.

Article 10. It is not clear to whom « such » in the first line refers. Stipulations relating to recourse should, in our opinion, follow the article (namely Art. 11), which stipulates to whom recourse may be had.

Article 11. From discussions carried on and from drafts circulated we have understood that if damage is proved to have occurred during a certain stage of the transport, then the carrier of that stage would be liable and that, in addition, if there are mandatory rules for that stage fixing damage in a different way than does the CT, then those rules would apply.

Further, we have understood that if it cannot be proved where damage has occurred, then there would be some kind of apportionment of the damage between all the carriers.

The wording of this Article 11 is very short and not quite clear in these respects.

Article 12. See comments under Article 5.

Perhaps in due time disputes arising under CT could be referred to fora mentioned in the (1966) Hague Convention on recognition and enforcement of foreign judgments in civil and commercial matters.

Article 13. As to General Average acts so might salvage affect the goods carried under CT.

If reference is made to the former, also the latter should be mentioned.

Helsinki, 25th October, 1968.

Herb. Anderson
President

Article 10. La personne visée par le mot « such » (dans le texte anglais) n'est pas clairement définie. Les dispositions concernant le recours devraient, à notre avis, suivre l'article (notamment l'art. 11) qui indique celui qui peut introduire l'action.

Article 11. Les discussions qui ont eu lieu et les documents qui ont été distribués nous ont fait comprendre que, s'il est prouvé qu'un dommage est survenu pendant une phase déterminée du transport, le transporteur de cette phase en répondra et qu'en outre si certaines règles obligatoires pour cette phase fixent l'indemnité d'une manière différente de celle du Projet, ces règles seront d'application.

De plus, nous avons compris que, s'il n'est pas possible de prouver où le dommage est survenu, une répartition du dommage entre tous les transporteurs aura lieu.

Le libellé de *l'art. 11* est très court et pas très explicite sous ce rapport.

Article 12. Voir nos commentaires concernant *l'art. 5*.

Le moment venu, les différends surgis dans le cadre du Projet pourraient peut-être être soumis au Tribunal désigné par la Convention de La Haye (1966) relative à la reconnaissance et à l'exécution de jugements en matière civile et commerciale.

Article 13. Les marchandises transportées dans le cadre du Projet pourraient non seulement faire l'objet d'actes d'Avarie Commune mais aussi de sauvetage.

Si une référence était faite au premier cas il faudrait mentionner aussi le deuxième.

Helsinki, 25 octobre 1968

Herb. Andersson
Président

SPANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The Spanish Maritime Law Association hereby informs the Comité Maritime International that after having studied Draft No 9 (file CR-32) it is happy to announce that, in the main lines, it agrees on principle with the contents.

At this stage, however, this Association would like to draw the attention of the Committee on the part it may be called upon to play in respect of the following points :

A. To clarify the present disparities in the English and French texts in Article 10; in the first text one reads : « such person », whereas in the French text one finds : « toute personne » (any person).

B. To give prominence to the concern which is felt by the Spanish Maritime Law Association over the possibility that some insurance formulas might benefit by the Convention system, with the result that, finally, this would obscure certain responsibilities which, in the interests of maritime trade, must remain perfectly clear.

C. To regulate the system of liability for any delay which is ascribable to the delivery of the goods.

D. To follow up the matter with the Comité Maritime International, or else to incorporate a recommendation intended for the different organizations whose work it is to revise and put the finishing touch to the text to be submitted to the Diplomatic Conference, the study of a uniform system of liability for whichever types, ways and means of transport are used in the journeys that make up international combined transport.

October, 1968.

For the S.M.L.A. Subcommittee,
F.M. Sanchez Gamborino
J.B. Montfort
Secretary-General,

ASSOCIATION ESPAGNOLE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

L'Association Espagnole de Droit Maritime communique au Comité Maritime International qu'elle a examiné le projet No 9 (document CR-32) et est heureuse de lui faire part de son acceptation en principe dans ses lignes générales.

Cependant, elle se permet pour le moment d'attirer l'attention du Comité pour son éventuel rôle futur sur les points suivants :

A. Eclaircir la disparité existante entre les textes anglais et français dans l'article 10, car dans le premier, on lit : « such person » tandis que le texte français dit : « toute personne ».

B. Mettre en relief la préoccupation de l'Association Espagnole de Droit Maritime sur la possibilité qu'au travers du système de la Convention puissent être favorisées des formules d'assurance ou autres, qui finalement puissent rendre imprécises des responsabilités qui, dans l'intérêt du commerce maritime, doivent être maintenues parfaitement claires.

C. Régler le régime de la responsabilité pour retard imputable à la remise des marchandises.

D. Poursuivre au sein du Comité Maritime International, ou bien adjoindre une recommandation pour les divers organismes qui devront intervenir dans la révision et la mise au point du texte que l'on doit soumettre à la Conférence Diplomatique, l'étude d'un régime uniforme de responsabilité, quel que soient les moyens voies ou modes de transport dans les trajets qui composent un transport international combiné.

Octobre 1968.

F.M. Sanchez Gaborino

J.B. Monfort

Secrétaire Général

YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The Yugoslav Maritime Law Association Subcommittee wishes to express its agreement with the general outline and the basic principles contained in Draft No 9 of the International Convention.

We concur especially with the definition which is given of a Contract of International Combined Transport laying down as a condition for its creation and, consequently, the application of the Convention, the issuance of a Combined Transport Bill of Lading, where the essential wording has been drawn up by the Convention itself. The second point, of vital importance and which, in our opinion, has already found a satisfactory solution, is the liability of the Combined Transport Operator. Although it has not been possible to introduce into the Convention a network system founded on international conventions for the unification of the various branches of transport law, the main reason being the lack of an international convention for the carriage of goods by inland waterways, we support the principles laid down in Draft No9 as they establish points of similarity with the solution which was considered by our Association in the Report of the 8th January 1968 and which applies to the provisions of mandatory law relating to the successive stages of combined transport from which there is no deviation owing to the parties being bound by contract.

We consider that Art. 12 in Draft No 9 is satisfactory; should it be carried in an international convention, this would contribute to the development of combined transport as the contracting parties would then be given the guarantee of efficaciously being able to enforce their respective rights by going to the law without having to submit their differences to jurisdiction which is not within easy reach.

Regarding the details, we wish to remark as follows :

Article 1 : We feel that a definite term is required to describe the party entering the contract with the CTO, as such a party is not necessarily the shipper or the consignor. It might be advisable to follow the wording found in international conventions relating to other branches of transport. It is merely a question of drafting.

We cannot refer to the French text as it has not reached us, but in the English text, para. b), the word « countries » should be replaced by

ASSOCIATION YUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

La Commission compétente de l'Association Yougoslave de Droit Maritime est d'accord sur les lignes générales et les principes fondamentaux du Projet N° 9 de la Convention Internationale.

Cet accord porte surtout sur la définition du contrat de Transport International Combiné qui pose comme condition pour l'existence d'un tel contrat et, partant pour l'application de la convention, l'émission d'un connaissement de transport combiné dont les énonciations essentielles sont établies par la convention elle-même. Le second point qui est de portée fondamentale, et qui a trouvé une solution, à notre avis, satisfaisante, est celle de la responsabilité de l'entrepreneur de transport combiné. Bien qu'il n'a pas été possible d'appliquer un net-work basé sur les conventions internationales d'unification dans le domaine de différentes branches du droit des transports surtout parce qu'il n'y a pas une convention internationale d'unification pour les transports des marchandises par les eaux navigables internes, nous acceptons les principes établis par le projet N° 9 puisqu'ils se rapprochent de la solution envisagée par notre Association dans son rapport du 8 janvier 1968, en permettant l'application des dispositions de loi relatives aux phases successives du transport combiné auxquelles les parties ne peuvent pas déroger par leur contrat.

En ce qui concerne l'art. 12 du Projet N° 9, nous considérons qu'il est acceptable et que son adoption dans une convention internationale faciliterait le développement du transport combiné en donnant aux parties au contrat l'assurance qu'elles pourront d'une façon efficace réaliser par la voie judiciaire leur droits respectifs sans devoir soumettre leurs différends à des juridictions qui ne sont pas facilement à leur portée.

En détail nous présentons les observations suivantes :

Art. 1 : Il nous semble qu'il serait nécessaire de trouver un terme précis pour désigner le co-contractant de l'entrepreneur du transport combiné (CTO), vu que cette personne n'est pas toujours le chargeur (ni le « consignoir »). Peut-être pourrait-on s'inspirer des textes des conventions internationales dans les autres branches du transport. C'est une question de rédaction.

« States », as in Art. 2 of the Draft. The term « States » is more accurate than the term « country ».

It seems desirable to find a more accurate definition than « short range moving » in order to avoid different interpretations where, in certain instances, the question arises as to whether the Convention should or should not be applied.

Article 2 : As we interpret it, the meaning of this Article is that the Convention applies if one of the conditions provided for in paras. a), b) or c) of § is fulfilled. Therefore, it is sufficient that a single condition be complied with for the Convention to take effect. The provision in para. C) is not necessary for the Convention to apply so long as one of the conditions as laid down in paras. a) and b) exists.

Article 3 : The words « as if such acts or omissions were his own » which were left out of Draft No 9 could be reinserted in the text as this would make it clearer and bring it more in line with the other texts to be found in conventions, such as Art. 3 in the CMR Convention.

Article 4 : In our opinion, it is desirable that the text in § 3 of Art. 4bis of the Hague-Visby Rules be inserted after the first sentence of § 2, namely :

« The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for this Convention ».

The omission of this wording in the present Convention might lead to difficulties of interpretation.

Article 5 : The wording of para. h) in § 1 in this Article seems to imply that a CT Bill of Lading shall not be valid as such in a Contracting State if there is no mention that it is subject to the provisions contained in the present Convention. It looks as if the wording does not conform with the text in Art. 2 in respect of the scope of the Convention, this being contrary to the intention of the drafters. To our minds, to determine the application of the Convention provisions relating to the scope of the Convention, as stipulated in Art. 2, it would be sufficient simply to have it subordinated to the issuance of a Bill of Lading with the heading : « Combined Transport Bill of Lading », or the corresponding phraseology in other languages, as well as the other enunciations in the present Article except para h). We therefore propose that para. h) in this Article be omitted.

Article 6 : According to the way we interpret this Article, the national laws ruling negotiable Bills of Lading apply to CT Bills of Lading only in a subsidiary manner, and the mandatory provisions of the

Dans le texte anglais de la litt. b) (nous ne disposons pas du texte français, qui ne nous est pas parvenu) on devrait substituer les mots « countries » par « States » comme il a été fait dans l'art. 2 du Projet. Le terme « State » est plus précis que le terme « country ».

Il serait souhaitable de trouver une définition plus précise du « short range moving » pour éviter des interprétations différentes qui impliqueraient dans certains cas la question de savoir si la convention doit être appliquée ou non.

Art. 2 : Nous comprenons le texte de cet article dans le sens que la convention sera appliquée si une des conditions prévues dans les litt. a), b) ou c) du § 1^{er} se vérifie. Donc il suffit qu'une seule de ces conditions soit présente pour l'application de la convention. La clause prévue dans la litt. c) n'est pas nécessaire pour que la convention soit applicable si une des conditions énumérées dans les litt. a) et b) existent.

Art. 3 : Les mots « comme de ses propres actes et omissions » qui ont été omis dans le projet N° 9, pourraient être réinsérés dans le texte pour le rendre plus clair et pour être plus près d'autres textes des conventions (comme l'art 3 de la CMR).

Art. 4 : Il faudrait à notre avis, insérer après la première phrase du § 2 le texte du § 3 de l'art. 4 bis des Règles de la Haye et de Visby et préciser :

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

L'omission de ce texte dans la présente convention pourrait créer des difficultés d'interprétation.

Art. 5 : Le texte de la litt. h) du § 1^{er} de cet article semble prévoir qu'un connaissement de transport combiné ne sera pas valable, dans un Etat contractant en tant que tel s'il n'énonce pas qu'il est soumis aux dispositions de la présente convention. Il nous semble que ce texte n'est pas conforme au texte de l'art. 2 relatif au champ d'application de la convention et qu'il pourrait porter à une restriction du champ d'application de la convention, ce qui serait contraire au but poursuivi par les auteurs du Projet. Il nous semble qu'il serait suffisant de faire dépendre l'application (en ce qui concerne le champ d'application fixé par l'art. 2) de la convention uniquement du fait qu'on a émis un connaissement qui porte l'énonciation « Combined Transport Bill of Lading » (ou son correspondant dans les autres langues) et les autres énonciations énumérées dans le présent article, mais en supprimant la litt. h). Nous proposons donc de supprimer la litt. h) de cet article.

Art. 6 : Nous comprenons cet article dans le sens que les dispositions nationales relatives aux connaissements négociables ne s'appli-

present Convention remain in force even in respect of contractual obligations resulting from a CT Bill of Lading which is made out to a nominee and therefore non-negotiable. Should this problem raise any doubts, we think it advisable to review the wording in line with the foregoing. It seems to us that the system of liability which closely follows the network system in Draft No 9 should apply, the possibility of a deviation being excluded as regards parties to the contract as well as parties in possession of a CT Bill of Lading.

Articles 7, 8 and 9 : We have no comments to offer regarding the provisions in these Articles.

Article 11 : A textual interpretation of the wording of this Article would imply that all the provisions contained in Art. 7 to 10 are to be superseded by the mandatory rules in the appropriate national law with a direct bearing on the provisions relating to the system of liability, the methods used for establishing the extent of the damages, the limits of liability, the forfeiture of the right to limit liability, Art. 7), notice of loss or damage, Art. 8), time limitation, Art. 9), and recursory actions, Art. 10). It should be borne in mind that the law which applies shall not always conform with the international conventions for the unification of transport laws but instead may be the law of a non-Contracting State. Therefore, we submit that much too large a scope is subjected to the mandatory rules of the relevant law. The words used in Art. 11 « the nature and the extent of the liability » imply that the authors of the text merely wished to limit this derogation simply to the questions ruled by Art. 7 § 1. Perhaps it would be advisable to redraft Art. 11 in a way which would express the basic idea in a more precise form, e.g. « Notwithstanding anything provided for in Art. 7, subsection 1, if it can be... ».

Article 12 : The stand we have taken regarding this Article is commented upon in the general remarks.

Article 13 : We are in agreement with the text contained in this Article.

In conclusion, we wish to express our conviction that the efforts of the President of the International Subcommittee will result in an adoption of the present Convention Draft by the Tokyo Conference for the ultimate approval of the Diplomatic Maritime Law Conference.

Zagreb, 22nd October 1968

Rapporteurs :
E. Pallua
N. Percic

quent aux connaissements de transport combiné, que subsidiairement et que l'indérograbilité des dispositions de la présente convention reste en vigueur même pour les rapports découlant des connaissements à personne dénommée et donc non-négociables. Si des doutes existent sur ce problème, nous considérons qu'il serait nécessaire de revoir le texte dans ce sens. Il nous semble que le système de responsabilité, qui suit le network dans le Projet N° 9, devrait s'appliquer sans possibilité d'y déroger aussi bien aux rapports des co-contractants qu'aux tiers porteurs du connaissement.

Art. 7, 8 et 9 : Nous n'avons pas de remarques à faire aux dispositions de ces articles.

Art. 10 : Cet article est en contradiction avec les autres conventions dans le domaine des transports et les dispositions de l'art. 11 en suppriment toute portée pratique. Nous considérons que cet article devrait être omis complètement, comme d'ailleurs son premier paragraphe (du Projet N° 8) a déjà été supprimé.

Article 11 : Le texte actuel de cet article permet l'interprétation selon laquelle toutes les dispositions des articles 7 à 10 sont dérogees par le *jus cogens* de la loi applicable, donc les dispositions relatives au système de responsabilité, aux méthodes pour la fixation de dommages-intérêts, à la limite de responsabilité, à la déchéance du droit de limiter la responsabilité (art. 7), avis de pertes ou dommages (art. 8), prescription (art. 9) et actions récursoires (art. 10). Il faut tenir compte que la loi applicable ne sera pas toujours conforme aux conventions internationales d'unification du droit, mais qu'elle pourra être la loi des Etats non-contractants de ces conventions. Donc c'est un domaine beaucoup trop large qui est soumis aux règles du *jus cogens* de la loi applicable. Les mots utilisés dans l'art. 11 (« the nature and the extent of the liability ») impliquent que les rédacteurs désiraient limiter cette dérogeation aux questions relatives réglées à l'art. 7, § 1^{er}. Peut-être serait-il utile de rédiger l'art. 11 d'une façon qui exprimerait l'idée de base avec plus de précision (p.e. « Notwithstanding anything provided for in art. 7, subsect. 1, if it can be... »).

Art. 12 : Dans les remarques générales nous avons pris position en ce qui concerne cet article.

Art. 13 : Nous trouvons le texte de cet article satisfaisant.

En concluant, nous exprimons la conviction que les efforts du Président de la Commission internationale réussiront à faire adopter un texte de projet de convention, par la Conférence de Tokyo, qui pourra être soumis à la Conférence Diplomatique de Droit Maritime.

Zagreb, le 22 octobre 1968.

Rapporteurs
E. Pallua
N. Percic

SWEDISH ASSOCIATION
OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

COMMENTS

The Swedish Association of International Maritime Law has appointed 3 reporters to study the Draft Convention on Combined Transports. The reporters are the Vice President of the Association Mr Erik Haghberg, the Honorary Secretary Mr Claës Palme and a member of the board Mr L. Zetterman.

The report has been accepted by the Association and we would therefore like to submit the following view.

Against the background of previous discussions, the Draft Convention No 9 seems to represent an acceptable solution of many of the problems associated with combined transports. On some points, however, further considerations appear to be necessary and these points will be summarized below :

At the end, some observations, mostly of formal nature, will be offered.

I

It has been noted that the Draft Convention No 9 introduces a new concept of the network system.

The Superseding Clause, which appeared in Draft No 8 as article 14 has been deleted, as it appeared that the new Draft will not be in conflict with any other Convention. It is felt, however, that before a final decision is taken, the subject of a Superseding Clause should be reviewed once more.

Let it for instance be assumed that the CTO issues a through freight document covering a carriage by motor vehicle from the interior of England to the interior of Western Germany, by road and ferry. The CTO has, then, issued a document which — whatever stipulations it may contain — will be governed entirely by the CMR Convention. This means that the CMT Convention's stipulations regarding the performance on the contract apply.

Therefore, unless some Superseding Clause exists, the nature of the freight document issued is extremely obscure; the CMR Convention permits only non-negotiable freight documents whereas, obviously, the intention of the Draft Convention is that the CT-B/L should be a negotiable document.

ASSOCIATION SUEDOISE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

L'Association Suédoise de Droit Maritime a chargé trois rapporteurs d'examiner le projet de Convention relatif au Transport Combiné. Ces rapporteurs sont Monsieur Erik Hagbergh, vice-président de l'Association, Monsieur Claës Palme, secrétaire honoraire et Monsieur L. Zetterman, membre du Conseil.

Le rapport ayant été accepté par l'Association, nous aimerions faire part de la façon dont nous envisageons la question.

Le projet de Convention No 9 qui a tiré parti des éléments recueillis lors de débats préalables, semble apporter une réponse acceptable à maints problèmes se rattachant au Transport Combiné. Néanmoins, un examen plus approfondi de certains points — que nous avons résumés ci-dessous — s'avère nécessaire.

Les quelques commentaires in fine sont faits essentiellement pour la forme.

I

Le projet de Convention No 9 apporte une nouvelle conception du système « réseau ». Nous en avons pris bonne note.

Apparemment, le nouveau projet ne s'opposera pas à d'autres conventions de sorte que la *Clause Suprême* à l'article 14 du projet No 8 a été supprimée. Néanmoins, nous pensons qu'il faudrait revoir la question de la *Clause Suprême* avant de prendre une décision définitive.

Imaginons, par exemple, que l'OTC émette un document fret-à-forfait couvrant le transport d'un véhicule motorisé de l'intérieur de l'Angleterre à destination de l'intérieur de l'Allemagne Occidentale, par route et par ferry-boat. L'OTC émet alors un document qui, quelles qu'en soient les stipulations, sera entièrement régi par la Convention CMR. Cela revient à dire que les stipulations de la Convention CMR concernant l'observation du contrat seront d'application.

Aussi, il est très malaisé de déterminer le type de document devant être émis, à moins d'avoir une *Clause Suprême*.

II

If it is proved that an accident has occurred during *a certain stage of the transport* then, under the Convention, the CTO can invoke those mandatory Rules and Regulations that may apply to the carriage during that stage.

Normally, when determining if mandatory Rules apply or not, the Cargo Owner would desire to have a look at the contracts made by the Sub-Contractor effecting the voyage during which the accident occurred.

However, it may happen that the Carrier employed by the CTO has issued only one Contract of Carriage for the entire voyage. Then, the question arises if we are facing a « one stage voyage » — in which case the Convention would not apply — or if the carriage should be regarded, not in its contractual, but in its geographical sense so that, when a part of the voyage has in fact been effected by sea, the Convention should be made applicable.

Obviously, the intention of the Draftsmen has been that the word « stage » should be understood in its geographical sense. Even so, some question marks remain, however.

Is a transit by railway ferry to be regarded as a transit by sea? Is it important if the railway carrier can invoke CIM article 63 or not?

Admittedly, the problems dealt with under this point and under point 1 will not arise too often. Contracts of Carriage of the kind described are principally made for comparatively short voyages and the Cargo Owner only seldom requires a negotiable document (e.g. a CT-B/L). However, it is possible that the word « stage » may require some discussion and, perhaps, an explanation. (See the attempted rewording of article 11 under point XI).

III

It is felt that in article 1 some changes would be conducive to greater clarity. The point (b) could read :

« Contract of international combined transport means a contract for the carriage of goods between two countries by at least two means of transport of which at least one is *a seagoing vessel* and *at least* one is not, in respect of which contract the CTO.

i) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport covered by the contract *and to issue a document* named Combined Transport Bill of Lading CT-B/L.

ii) assumes liability for the whole transport as prescribed in this Convention.

Short range movement of a nature auxiliary to the main transport of the goods does not for the purpose of this Convention constitute a separate means of transport. »

Aux termes de la Convention TRM, seuls les documents de fret non-négociables sont admis, tandis que manifestement il était bien dans les intentions du Projet de Convention de faire du Connaissance TC un document négociable.

II

S'il est prouvé que l'accident a eu lieu lors d'une *phase déterminée du transport*, l'OTC peut alors, aux termes de la Convention, invoquer les lois et règlements d'ordre public qui sont applicables au transport pendant cette phase.

Lorsque le propriétaire de la cargaison décide si les règlements d'ordre public seront ou ne seront pas applicables, il demande généralement à examiner les contrats établis par le sous-traitant assumant le transport durant lequel a eu lieu l'accident.

Cependant, il arrive que le transporteur nommé par l'OTC n'a émis qu'un seul Contrat de Transport pour tout le voyage. S'agit-il, dès lors, d'un « transport en une seule phase » — et dans ce cas la Convention ne serait pas applicable — ou d'un transport qui doit être considéré au sens géographique plutôt qu'au sens contractuel, de sorte que lorsqu'une partie en aura été effectuée par voie de mer, la Convention devra être applicable.

Il est évident que l'intention de l'auteur était que le mot « phase » soit interprété au sens géographique. Et pourtant, des points d'interrogation subsistent.

Peut-on considérer un transport en transit par ferry-boat comme un transport en transit par mer ? Est-il tant soit peu important que le transporteur de chemin de fer puisse invoquer ou non l'article 63 du CMI ?

Il faut avouer que les problèmes envisagés ici et au premier paragraphe ne se présenteront pas très souvent. Les contrats de transport du genre énoncé sont établis principalement pour des voyages de courte distance et ce n'est qu'occasionnellement que le propriétaire des marchandises requiert un document négociable (p.e. un Connaissance TC). Toutefois, le mot « phase » pourrait prêter à discussion et demande une explication; (voir au paragraphe XI l'essai de refonte du texte de l'article II).

III

Nous pensons que certains changements apportés à l'article 1 contribueraient à une plus grande clarté du texte. Le par. (b), pourrait être conçu comme suit :

« Contrat de Transport Combiné International » signifie un contrat pour le transport de choses entre deux pays, par au moins deux moyens de transport, l'un au moins étant un navire de haute mer et l'un au moins ne l'étant pas et aux termes duquel l'OTC :

IV

The complicated *jurisdiction clause* in article 12 can most certainly be excluded. Instead, the article 5, § 1, should contain a mandatory stipulation to the effect that the CT-B/L must contain a jurisdiction clause.

V

The definition of the word « *Franc* » in article 1 (d) might conveniently be transferred to article 7, § 2 (c).

It is the Association's view that the *limitation rules* of the Draft Convention should be formed on the pattern of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading (the Hague-Visby Rules) as adopted at the Diplomatic Conference in Brussels 1968.

VI

It is suggested that the Draft Convention's « *Himalaya Clause* », article 4, § 2 had better form an independent article to appear after article 7 in the Draft Convention. If so, article 4, § 1, could be transferred to article 3.

Possibly more clarity will be achieved if article 4, § 2, is styled as follows :

« If an action as envisaged in article 3 is brought... which the CTO is entitled to invoke under this Convention unless it is proved that... with knowledge that damages would probably result. »

In the penultimate line the words « defences and » seem to have got lost, but these words will, of course, not appear if the suggested amended wording is adopted.

VII

In *article 5* it is provided that the Contract of Carriage must contain « among other things » some specified data.

Again, in article 6, § 2, it is stipulated that the applicable national law relating to Maritime Bills of Lading shall apply. This may lead to confusion in certain situations. For instance, it is seldom possible for the CTO to name the ship which is to perform the carriage. On the other hand, some national law may stipulate that the name of the ship must appear in the Bill of Lading. Thus, unless the name of the ship appeared, it might be argued that the conditions required by the Convention No 9 have not been fulfilled. It may be recommendable to strike out the word « among other things ».

i) s'engage à effectuer l'intégralité du transport couvert par le contrat et émet un document intitulé Connaissance de Transport Combiné (Connaissance TC),

ii) assume la responsabilité de l'intégralité du transport tel que prescrit à la présente Convention.

Le déplacement des marchandises à petite distance, et d'un caractère accessoire par rapport au transport principal ne constitue pas un mode de transport séparé pour l'application de la présente Convention ».

IV

On peut très certainement éliminer la *clause de juridiction* à l'article 12, qui est compliquée. A sa place, on devrait pouvoir stipuler impérativement à l'article 5, § 1, que le texte du Connaissance TC doit contenir une clause de juridiction.

V

La définition du mot « *franc* » à l'article 1 (d) pourrait, sans inconvénient, être transférée à l'article 7, § 2 (c).

✓ L'Association est d'avis que les *règles de la limite* du Projet de Convention devraient être calquées sur celles de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissances (Règles de la Haye et de Visby) adoptées par la Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1968.

VI

Nous proposons que « L'Himalaya Clause », article 4, § 2 dans le Projet de Convention, soit rédigée sous forme d'article paraissant après l'art. 7 dans le Projet de Convention. De cette façon, l'art. 4, § 1, pourrait être déplacé à l'art. 3.

L'article 4, § 2, pourrait gagner en clarté en étant rédigé comme suit :

« Si une action telle que l'envisage l'art. 3 est dirigée... reconnues à l'OTC par la présente Convention à moins qu'il ne soit prouvé que... avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. »

Les mots « défenses et » à l'avant-dernière ligne semblent s'être égarés mais il est évident que ces mots n'apparaîtront pas si la modification de rédaction que nous proposons est acceptée.

VII

L'art. 5 stipule que le Contrat de Transport devra contenir « entre autres » certaines données précises.

VIII

According to *article 5, § m, section 2*, the CTO shall not be bound to state or show in the CT-B/L any marks-number etc. which he has no reasonable means of checking. It is not made clear (as indeed it is not clear in the Hague Rules from which this Clause has been imported) if the CTO can refuse to include these facts or if he must include them but make a reservation as to their correctness. It appears to be desirable that this point is clarified in the Draft Convention.

IX

The rule in *article 7, § 1 (a)*, seems to defy the rule in *article 3*, where it is stipulated that the CTO shall be responsible for the persons whose services he utilises for the performance of the contract.

Possibly, the exceptions appearing in Draft No 8, *article 7, § 2 (a), (b) and § 3 (a) - (d)* should appear also in Draft No 9.

It has already been pointed out that the limitation amount per weight unit should be the same as in the *Hague-Visby Rules*, which are of recent date and which have been drafted expressly for the purpose of dealing with combined transports.

X

Article 8. This article may be amended to read :

« Unless notice of loss of or damage to the goods has been given in writing to the CTO or to his nearest agent or servant in the country of delivery before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the Ct-B/L or, if the loss or damage is not readily apparent, *within five working days* thereafter, such removal shall constitute prima face evidence that the CTO has delivered the goods as described in the CT-B/L. ».

XI

Here are some observations mostly of formal nature :

Article 2, § 1. Is the last part really necessary ?

Article 3. This article may be easier to read if it is stipulated that : « ... The CTO shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons whose services he utilises for the performance of the contract... »

Article 5. In § 1 section (e) the words « the same are » should be struck out. Further, the word « uncovered » in (e) and (g) should be exchanged for « if not covered by packing ». In section 2 of the same

L'art. 6, § 2, mentionne, une fois de plus, que la loi nationale applicable aux Connaissements Maritimes négociables sera appliquée. Dans certaines situations, ceci peut prêter à confusion. Il est rarement possible, par exemple, que l'OTC puisse nommer le navire qui est appelé à assurer le transport. Par contre, une loi nationale peut stipuler que le connaissement doit mentionner le nom du navire. Si le nom du navire n'est pas mentionné, on pourrait ainsi soutenir que les conditions requises par la Convention No 9 n'ont pas été remplies. Il serait peut-être souhaitable de biffer les mots « entr'autres ».

VIII

D'après l'article 5, § 1, sect. 2, l'OTC n'est pas tenu de déclarer ou de faire paraître dans le Connaissance TC les marques, numéros, etc., qu'il n'aurait pas eu les moyens raisonnables de vérifier. Il n'est pas clairement spécifié (et d'ailleurs les règles de la Haye et de Visby qui ont inspiré cette clause sont tout aussi peu claires à ce sujet) si l'OTC peut refuser d'inclure ces détails ou bien s'il doit les inclure mais avec des réserves quant à leur exactitude. Il serait souhaitable que cette question soit élucidée dans le Projet de Convention.

IX

La règle de l'article 7, § 1, (a), semble braver la règle de l'article 3 qui stipule que l'OTC sera responsable des personnes dont il utilise les services pour l'exécution du contrat.

Les exceptions paraissant dans le Projet No 8, art. 7, (a), (b) et § 3, (a) - (d) devraient peut-être figurer aussi dans le projet No 9.

Il a déjà été signalé que le montant de la limite par unité de poids devrait correspondre à celui mentionné par les règles de la Haye et de Visby qui sont récentes et qui ont été rédigées expressément pour les besoins du Transport Combiné.

X

Article 8. Cet article peut être modifié comme suit : « A moins qu'un avis de perte ou dommages aux marchandises en soit donné par écrit à l'OTC ou à son représentant ou ses préposés les plus proches dans le pays de la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de la marchandise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du Connaissance TC ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans les *cinq jours ouvrables* de la délivrance, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'OTC telles qu'elles ont été décrites au Connaissance T.C. »

paragraphs the words « provided that » should be exchanged for the word « however ». § 2 should begin as follows :

« The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy at the time when the goods were taken in charge by the CTO of the particulars relating to marks, number, quantity or weight furnished by him to the CTO. The consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage or expense arising or resulting from inaccuracies in such particulars... ».

Article 7. In § 1, the first section, words in fine « by the CTO » should be exchanged for « in the CT-B/L ».

§ 2, (b) the word « fixed » is exchanged for the word « determined ».

In § 2 (e) the first words should read : « Higher compensation may otherwise only... »

Article 10. This article should be clarified. Who is « such person » ?

Article 11. The finishing word should read : « ...laws and regulations of a mandatory nature as would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the actual carrier in respect of particular stage of the transport over water, by road, by rail or by air — during which the loss or damage occurred. »

Article 13. Is section 2 really necessary ?

October 31, 1968.

*Erik Hagbergh,
Vice President
Claës Palme,
Honorary Secretary*

Voici quelques *commentaires rédigés principalement pour la bonne forme.*

Article 2, § 1. La dernière partie est-elle vraiment nécessaire ?

Article 3. La lecture de cet article se trouverait simplifiée s'il y était stipulé que : « ... l'OTC sera responsable des fautes et négligences commises par ses représentants et préposés et par toute autre personne dont il *utilise* les services pour l'exécution du Contrat... »

Article 5. Au § 1, section (e), les mots « the same are » doivent être biffés. (*Modification de rédaction dans le texte anglais n'influençant pas le texte français*). En outre, les mots « non-emballés » à (e) et (g) doivent être remplacés par « si celles-ci ne sont pas revêtues d'un emballage ». A la section 2 du même paragraphe, les mots « provided that » doivent être remplacés par le mot « however ». (*Ici encore, modification de rédaction dans le texte anglais l'influençant pas le texte français*). Le § 2 devrait débiter de la façon suivante :

« Le chargeur sera censé avoir garanti à l'OTC, au moment de la prise en charge des marchandises, l'exactitude des détails des marques, du nombre, de la quantité ou du poids, tels qu'ils sont indiqués par lui à l'OTC. Le chargeur indemniserà l'OTC pour toutes pertes, dommages ou dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points... »

Article 7. Au § 1, première section, les mots in fine « par l'OTC » seront remplacés par « dans le Connaissance TC ».

§ 2 (b), le mot « fixé » sera remplacé par le mot « déterminé ». (*Le mot « déterminé » est déjà employé dans le texte français*).

Au § 2 (2) on devrait lire au début du texte : « Par ailleurs, une indemnité plus élevée ne peut être réclamée... »

Article 10. Cet article devra être élucidé. Qu'entend-on par « toute personne » ?

Article 11. Les derniers mots devront être rédigés comme suit : « ... lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables si le demandeur avait conclu avec le transporteur actuel un contrat séparé et direct relatif à la partie distincte du transport par voie fluviale ou maritime, par route, par chemin de fer ou par avion, au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit. »

Article 13. La section 2 est-elle vraiment nécessaire ?

Stockholm, le 31 octobre 1968.

*Eric Hagbergh,
Vice-Président
Claës Palme,
Secrétaire Honoraire*

THE MARITIME LAW ASSOCIATION
OF THE UNITED STATES

REPORT OF THE BILL OF LADING COMMITTEE

I

VISBY AMENDMENTS TO THE HAGUE RULES

At the 1968 Annual Meeting, the following recommendation by your Committee was approved by the Association :

« Your Committee recommends (1) that the Association take no position with regard to the question whether or not there should be a ceiling limiting the amount of liability for any package or unit to which the Fr. P. 30 per kilogram (\$ 90 per lb.) limitation would be applicable and (2) before or in connection with any ratification or legislative enactment of the principle of Article 2 of the Protocol, inserting a new Article 4, Paragraph 5 (c) it should be made certain whether or not alternative freight rates may be charged, depending on whether or not the consolidated packages or units are enumerated in the bill of lading. With those exceptions, your Committee recommends that the Association approve the Visby Amendments and further that the Association urge the United States Government to give the amendments the force of law by enactment of domestic legislation and by ratification of the Visby Protocol ».

So far as your Committee is aware, the Government has made no move to seek approval of the Convention by the U.S. Senate or the Congress.

II

THE PROPOSED CONVENTION ON INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORTS

The draft Convention proposed by the CMI Sub-Committee on « Containers » was circulated to the members of the Association as an appendix to the Special Report of your Committee dated July 29, 1968 in Document No. 530. That report contemplated that it would be mailed promptly and requested that the members' comments be submitted to your committee by September 15, 1968 so that they could be considered by your Committee in preparing its recommendation to the Association.

Due to the reorganization of the Association's mailing system, that special report was not mailed until early October. As a result, your

ASSOCIATION AMERICAINE DE DROIT MARITIME

RAPPORT DU COMITE " CONNAISSEMENTS "

I

AMENDEMENTS VISBY AUX REGLES DE LA HAYE

Les recommandations suivantes de votre Comité ont été approuvées à la réunion annuelle de 1968 :

« Votre Comité recommande (1) que l'Association ne prenne pas position sur la question de savoir s'il doit ou non y avoir un plafond limitant le montant de la responsabilité par colis ou unité à laquelle serait applicable la limitation de 30 francs par kilogramme (\$ 0,90 par livre) et (2) avant toute rectification ou décret législatif sur le principe à l'article 2 du Protocole incorporant le nouvel article 4 ou à propos d'un tel décret ou ratification l'on élucide le point de savoir si oui ou non l'on peut imposer des tarifs de frêt alternatifs suivant que les colis ou unités assemblés sont ou non énumérés dans le connaissance. Compte tenu de ces exceptions, votre Comité recommande que les amendements Visby soient agréés par l'Association et, en outre, que celle-ci insiste auprès du gouvernement des Etats-Unis pour qu'il accorde force de loi à ces amendements, par décret de législation intérieure et par la ratification du Protocole Visby ».

A la connaissance de votre Comité, le gouvernement n'a rien fait pour que la Convention soit approuvée par le Sénat ou le Congrès américain.

II

LE PROJET DE CONVENTION RELATIF AU TRANSPORT COMBINE

Le Projet de Convention proposé par la Commission CMI « Containers » et annexé au Rapport Spécial de votre Comité du 29 juillet 1968, Document No. 530, a été distribué aux membres de l'Association. Dans son rapport, le Comité avait prié les membres de lui faire parvenir leurs commentaires sans délai et avant le 15 septembre 1968 afin de pouvoir les examiner et transmettre ses recommandations à l'Association.

L'envoi par l'Association de ce Rapport Spécial s'est trouvé retardé jusqu'à la mi-octobre en raison de la réorganisation de son système « expéditions ». En conséquence, votre Comité a dû abandonner l'idée

Committee had to abandon its intention to distribute a second Special Report in advance of the Association's Fall Meeting.

The proposed Convention will be the basis of debate and decision at the Plenary Session of the CMI to be held at Tokyo March 30-April 5 1969. The Sub-Committee has requested that it be informed of the views of the National Associations not later than November 1, 1968 so that it can digest those views and distribute them to all the National Associations for their guidance in final preparation for the Tokyo Conference. The Chairman of the Sub-Committee is aware that our Association's statement of its views will necessarily be slightly delayed because the fixed date of our Fall Meeting coincides with the date set for submission of national views.

The draft Convention as proposed would not be compulsorily applicable, since merely by avoiding the use of the heading « Combined Transport Bill of Lading » (Art. 1 (a) (iii)) the Convention would be made inapplicable. Thus conventional through bill of lading arrangements may continue to be used and other contractual methods can freely be devised. However, if the requirements for applicability of the convention are complied with, all its terms are compulsorily applicable. The intention is to create a standard system of contract protected and strengthened by law.

A. General Comment

Your Committee is not convinced that a Convention on this subject is necessary at the present time and also considers that the state of the art of through transportation is in such a state of development that definite agreement on a convention at the present time would be premature. However, your Committee recommends that the matter should be studied by the Association and by the CMI, paralleling developments in the Industry. Subject to the foregoing overriding comment, your Committee considers the proposed Draft No 9 to be the best basis so far put forward on which to study the matter.

Subject to that reservation, your Committee recommends that the Association approve the following comments as contributions to such study :

B. Applicability of the Convention

The applicability of the provisions of the Convention is the subject of Articles 1 and 2 of the draft. Article 2 deals with the applicability of the Convention in principle and Article 1 deals with applicability of the provisions of the Convention to individual bills of lading. It is respectfully submitted that the acceptability of the proposed Convention would be greatly increased if these provisions were revised and clarified.

Under the Sub-Committee draft, neither the CTO nor the holder of the bill of lading can take advantage of the Convention without the concurrence of all of the following elements :

de distribuer un second Rapport Spécial avant la réunion de l'Association en automne dernier.

Le Projet de Convention sera discuté et voté à la Conférence Plénière du CMI qui se tiendra à Tokyo du 30 mars au 5 avril 1969. La Commission a invité les Associations Nationales à lui faire parvenir leurs commentaires avant le 1er novembre 1968 afin de pouvoir les assimiler et les distribuer aux Associations Nationales pour leur gouverne en vue de leur préparation définitive de la Conférence de Tokyo. Le Président de la Commission se rend compte que notre Association apportera un retard à rédiger nos commentaires en raison de la coïncidence de la date de notre réunion en automne et de la date extrême fixée pour la réception des commentaires émanant des Assurances Nationales.

La Convention n'étant pas applicable dès que l'entête « Connaissance de Transport Combiné » est omise (article 1 (a) (iii)) l'application du Projet de Convention, tel qu'il a été proposé, ne serait pas obligatoire. Ainsi, on continuera à utiliser les aménagements conventionnels pour un connaissance transitaire, et d'autres méthodes contractuelles seront librement conçues. Toutefois, tous les termes de cette Convention seront obligatoirement appliqués si les exigences requises pour son application sont exécutées. L'intention serait de créer un système de contrat standardisé, protégé et renforcé par la loi.

A. Commentaires d'ordre général

Votre Comité n'est pas convaincu de la nécessité actuelle d'une Convention sur ce sujet et elle estime aussi que la technique du transport en transit est en telle voie de développement qu'un accord définitif à propos d'une convention serait prématuré à l'heure actuelle. Cependant, votre Comité recommande que le CMI mette la question à l'étude en établissant un parallèle entre les différents progrès réalisés dans ce domaine. Sous réserve de la remarque qui précède, l'Association estime que le Projet No 9, tel qu'il est proposé, offre la meilleure base présentée jusqu'ici à une étude de la question.

Sous réserve de ce qui précède, votre Comité recommande que l'Association donne son approbation aux commentaires ci-dessous offerts en contribution à cette étude :

B. Application de la Convention

L'application des dispositions de la Convention est traitée aux articles 1 et 2 du Projet. L'article 2 traite de l'application de la Convention en principe et l'article 1 traite de l'application des dispositions de la Convention aux connaissements émis individuellement. Nous nous permettons de faire remarquer que le Projet de Convention serait accepté bien plus volontiers si les dispositions en étaient revues et si certains points en étaient élucidés.

D'après le Projet de la Convention, ni l'OTC, ni le détenteur du

1. There must be at least two modes of transport, of which at least one is by sea and at least one is not [Art. 1(b) introductory sentence].

2. « Short range » moving of the goods of an « auxiliary nature » does not count as a mode of transport [Art. 1(b) closing sentence], therefore there must be at least one mode of transportation by sea and at least one not by sea, neither of which is « short range » or of an « auxiliary nature ».

3. The CTO must have undertaken to perform or to procure the performance of the entire transport [Art. 1(b) (i)].

4. The CTO must have assumed liability for the whole transport as prescribed in the Convention [Art. 1(b) (ii)].

5. The bill of lading must be entitled « Combined Transport Bill of Lading ». [Art. 1(b) (iii)].

It is your Committee's view that this scheme is entirely too complex to be satisfactory in practice. Even if the document were entitled, « Combined Transport Bill of Lading », the consignor and consignee would still have to assure themselves that all the other conditions precedent to the applicability of the Convention were complied with. Elements (3) and (4) could be taken care of by a lawyer's examination of the document but there certainly will be borderline cases as to whether one of the modes of transport is « by sea » or by inland waterway. The question whether trucking to or from a ship's side constitutes a « mode of transport » (depending on whether or not it is « short » and « of an auxiliary nature ») is an open invitation to litigation in many circumstances.

Your Committee submits that the applicability of the Convention needs to be looked at from two points of view :

1. The consignor, consignee or other taker of the bill of lading should be able, as simply as possible, to be certain that he will have the benefit of the Convention.

2. The CTO must be prevented from using the Convention as a means of avoiding the applicability of a more onerous regime of law, which could be done by adding a short range mode of transport of an auxiliary nature, dressed up to pass for a separate mode of transport.

Looked at from these points of view, it is apparent that the bill of lading holder should be given the benefit of the Convention whenever the document is clearly made subject to the Convention and that the CTO, who has control of the circumstances, should bear the risk of inapplicability of the Convention in case one or another of the necessary conditions is not complied with.

It also seems preferable not to require the CTO affirmatively to undertake responsibility for the through transport including liability for the negligence of his subcontractors, but rather to place that responsibility upon him as a consequence of his having issued a CT B/L.

Connaissance, ne pourra bénéficier de la Convention sans le concours des éléments suivants :

1. Il faut au moins deux modes de transport, l'un d'eux étant maritime, l'un au moins ne l'étant pas. (art. 1 (b) dans la phrase préliminaire).

2. Le déplacement des marchandises « à petite distance » d'un « caractère accessoire » ne constitue pas un mode de transport (art. 1 (b) dernière phrase), par conséquent, il doit y avoir au moins un mode de transport maritime et un mode de transport qui ne l'est pas, ni l'un ni l'autre n'étant « à petite distance » ou d'un « caractère accessoire ».

3. L'OTC doit s'engager à effectuer ou à faire effectuer l'intégralité du transport (art. 1 (b) (i)).

4. L'OTC assume la responsabilité de l'intégralité du transport comme le prescrit la présente Convention (art. 1 (b) (ii)).

5. Le connaissance doit être intitulé « Connaissance de Transport Combiné ». (art. 1 (b) (iii)).

D'après l'avis du Comité, ce projet est beaucoup trop complexe pour être mis en pratique. Même si le document était intitulé « Connaissance de Transport Combiné », l'expéditeur et le destinataire devraient s'assurer que toutes les autres conditions fixées avant l'application de la Convention ont été remplies. On pourrait confier l'étude du document à un homme de loi qui s'occuperait des éléments (3) et (4) mais il y aurait certainement des cas limites où il faudrait décider si l'un des modes de transport est « maritime » ou par voie navigable intérieure. La question de savoir si oui ou non le camionnage jusqu'au navire ou à partir du navire constitue un « mode de transport » (suivant que le déplacement des marchandises est « à petite distance » ou « d'un caractère accessoire ») serait, en maintes circonstances, un véritable encouragement à un litige.

Votre Commission fait observer que l'application de la Convention doit être examinée à deux points de vue :

1. L'expéditeur ou le distributeur, ou toute autre personne détenant le connaissance, devrait pouvoir assurer aussi simplement que possible qu'il pourra se prévaloir des avantages de la Convention.

2. L'on doit obvier à ce que l'OTC puisse se servir de la Convention pour empêcher l'application d'un régime de loi plus onéreux, ce qui serait possible si l'on y ajoutait, camouflé en mode de transport séparé, un mode de transport à petite distance d'un caractère accessoire.

Vu de cette façon, il semble que le détenteur du connaissance devrait se prévaloir des avantages de la Convention lorsqu'il est clairement indiqué que le document a bien été soumis aux règles de la Convention et que l'OTC, dont dépendent les circonstances, doit courir le risque d'une non-application de la Convention si l'une ou l'autre des conditions n'est pas remplie.

It is therefore your Committee's view that the Convention should provide that, by the act of making the document subject to the Convention, the CTO shall take upon himself the responsibilities of the Convention, whether or not the transport in question was actually a combined transport, involving two or more modes of transport, but that the CTO should not be entitled to the benefits of the Convention unless a combined transport was in fact involved.

It is also your Committee's view that the Convention should be applicable in cases where the preliminary contract contemplates the issuance of a CT B/L, even though the B/L is not issued. Of course, a carrier's refusal to issue a CT B/L when he had agreed to do so would be a breach of contract, the damages for which would theoretically put the shipper in the same position as though a CT B/L had been issued, but it seems best to deal specifically with that point.

To put into effect the foregoing views, your Committee recommends revision of Articles 1 and 2 of the Convention to read as follows (and the renumbering of Articles 3 *et seq.* to be Articles 4 *et seq.*):

Article 1

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every Bill of Lading which provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract which :

- a) is issued in a contracting State, or
- b) provides for the carriage of goods from a place in a contracting State, or
- c) provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the means of transports, the CTO, the consignor, the consignee or any other interested person.

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

Article 2

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

- a) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person concluding a contract of International Combined Transport with a consignor.
- b) « Contract of International Combined Transport » means a contract for the carriage of goods between the countries by at least two modes of transport, of which at least one is by sea and at least one is not.

Il semble qu'il serait également préférable de ne pas exiger que l'OTC soit en tout cas tenu responsable de la négligence de ses sous-contractants, mais plutôt pour avoir émis un Connaissance TC.

Par conséquent, d'après votre Comité, il devrait être prévu dans la Convention que l'OTC, ayant fait de la sorte que le document soit régi par la Convention, il endossera les responsabilités pour le compte de la Convention, que le transport soit ou non un transport combiné comprenant au moins deux modes de transport, mais que l'OTC, à moins qu'il ne soit question d'un transport combiné, ne devra pas se prévaloir des avantages de la Convention.

Il entre également dans les vues de votre Comité que la Conférence devrait être appliquée lorsque dans le contrat préliminaire il a été prévu l'émission d'un Connaissance TC, bien que le connaissance n'ait pas été émis. Le refus d'un transporteur d'émettre un Connaissance TC, lorsqu'il y avait consenti, constituerait, bien sûr, une rupture de contrat, les dommages en découlant mettant théoriquement l'affréteur dans une situation similaire à celle qui existerait si un Connaissance TC avait été émis, mais il semblerait plus logique de traiter ce cas séparément.

Afin de pouvoir appliquer les opinions formulées, votre Comité recommande la révision des articles 1 et 2 de la Convention qui se lira comme suit (les art. 3 *et seq.* étant renumérotés art. 4 *et seq.* :

Article 1

Les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout connaissance prévoyant que les règles de la présente Convention ou la loi de tout Etat qui fait produire ses effets aux dites règles régissent le contrat qui :

- a) est émis dans un Etat Contractant, ou
- b) est prévu pour le transport de marchandises d'un lieu situé dans un Etat Contractant, ou
- c) prévoit que les règles de la présente Convention ou la loi de tout Etat qui fait produire ses effets aux dites règles régissent le contrat, quelque soit la nationalité des modes de transport, de l'OTC, du chargeur, du destinataire, ou de toute autre personne intéressée.

Le présent article n'interdit pas à un Etat contractant d'appliquer des règles de la présente Convention à des connaissances non inclus dans les paragraphes précédents.

Article 2

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

- a) « Opérateur de Transport Combiné » (OTC) signifie une personne qui conclut avec un chargeur un contrat de Transport Combiné International.

- c) « Combined Transport Bill of Lading » (« CT B/L ») means a document entitled « Combined Transport Bill of Lading ».
- d) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
- e) « Franc » means a unit consisting of 65.5 mgs of gold of millesimal fineness 900.

Article 3

By the issuance of a bill of lading incorporating the terms of this Convention, the CTO :

- a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport and
- b) assumes liability for the entire transport as prescribed in this Convention.

However, the CTO shall not be entitled to any benefit of this Convention unless the carriage of goods contracted for is in fact by at least two modes of transport of which at least one is by sea and at least one is not, and short range moving of the goods of an auxiliary nature does not, for the purpose of this Convention, constitute a separate mode of transport. »

Your Committee also recommends the following minor improvements in the draft :

C. Present Article 4 (1)

Delete the words, « covered by a contract of International Combined Transport ».

D. Present Article 5 (1)

Substitute « shall issue » for « issues ».

E. Present Article 5 (2)

Delete, « under the Contract of International Combined Transport ».

F. Present Article 7 (1) (b)

Substitute « waterway » for « waterways » in three places.

G. Present Article 10

The reference to « such person » appears to be an accident of drafting, the persons intended apparently having been the CTO's subcontractors. Your Committee suggest that the following sentence (based on Article 1 (3) of the Visby Amendments to the Hague Rules) be substituted for the first sentence of present Article 10 :

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

- b) « Contrat de Transport Combiné International » signifie un contrat pour le transport de choses entre deux pays, par au moins deux modes de transport, l'un d'eux étant maritime, l'un au moins ne l'étant pas.
- c) « Connaissance de Transport Combiné » (« Connaissance TC ») signifie un document intitulé « Connaissance de Transport Combiné ».
- d) « Personne » comprend toute corporation, société ou personne morale, civile ou juridique.
- e) « Franc » signifie une unité constituée par 65,5 mgs d'or au titre de 900/1000 de fin.

Article 3

L'OTC, par le fait qu'il émet un connaissance incorporant les termes de la présente Convention :

- a) s'engage à exécuter ou à faire exécuter le transport intégral et
- b) endosse la responsabilité pour le transport intégral comme le prescrit la présente Convention.

Toutefois, l'OTC ne pourra pas bénéficier de la présente Convention à moins que le transport des marchandises pour lesquelles un contrat a été émis comprenne, de fait, au moins deux modes de transport, l'un d'eux étant maritime, l'un au moins ne l'étant pas, et que le déplacement des marchandises à petite distance et d'un caractère accessoire ne constitue pas un mode de transport séparé pour l'application de la présente Convention.

Il est également recommandé par le Comité que les améliorations suivantes de moindre importance soient apportées au projet :

C. Présent article 4 (1)

Supprimer les mots « ...faisant l'objet d'un contrat de Transport Combiné International... »

D. Présent article 5 (1)

« ...sera tenu d'émettre et de délivrer... » au lieu de « émettra et délivrera... »

E. Présent article 5 (2)

Supprimer « ...sous l'empire du contrat de Transport Combiné International... »

F. Présent article 7 (1) (b)

Substituer « eau intérieure » à « eaux intérieures » en trois endroits.

G. Présent article 10

La référence à « toute personne » semblerait indiquer une erreur de rédaction, les personnes visées étant apparemment les sous-contructants de l'OTC. Le Comité propose que la phrase ci-dessous (basée sur l'art. 1 (3) des Amendements Visby aux Règles de la Haye) remplace la première phrase du présent article 10 :

ceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. »

H. *Present Article 12 (5)*

This provision would exempt all nationals of Contracting States who reside in or have their place of business in a Contracting State from the obligation of giving security for costs. This exemption would apply to shipowners and cargo owners alike.

Your Committee does not consider such a provision necessary or advisable. The question whether a party should insist that his adversary give security for costs is not a question of the adversary's nationality but a question of his credit standing. There will inevitably be bad credit risks in Contracting States and good credit risks in noncontracting states and the usual rule making the cost of giving security a taxable cost of the case is a sufficient deterrent. Except in cases where security is given in large amounts to release a vessel, this question is not very important in the United States, where costs are nominal. However, in other countries where the taxable costs include a substantial fee to counsel for the winning side, the question is important.

Respectfully submitted,

*J. Edwin Carey
James J. Donovan
David I. Gilchrist
El Carol V. Greenwood
* Harry L. Haehl, Jr.
* William L. Hamm
**Walter P. Hickey
John P. Kipp
* Herbert M. Lord
** Elmer C. Maddy
Francis J. O'Brien
Cyril F. Powers
*C. Eugene Spitz Jr.
* Leon Sarpy
* Edward C. Schmeltzer
Dewey R. Villareal, Jr.
** Benjamin W. Yancey
John W.R. Zisgen
John C. Moore, Chairman*

October 30, 1968

* Prevented from attending and therefore not concurring in this report.

** Abstaining with respect to Point I.

« Les actions récursoires par un OTC pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. »

H. *Présent article 12 (5)*

Suivant la disposition actuelle, tous les ressortissants d'un Etat Contractant, résidant ou ayant leur principal établissement dans un Etat Contractant, seraient dispensés d'une caution judicatum. Cette exception serait applicable indifféremment aux armateurs et aux propriétaires de cargaisons.

Votre Comité estime qu'une telle proposition n'est ni nécessaire, ni judicieuse. La question de savoir si la partie intéressée doit insister pour que l'adversaire verse une caution judicatum ne porte pas sur la nationalité de l'adversaire mais bien sur sa solvabilité. En matière de crédit il y aura inévitablement de mauvais risques dans les Etats Contractants et de bons risques dans les Etats non-Contractants et la règle habituelle d'après laquelle les frais d'émission d'un cautionnement sont imposables est, en elle-même, un élément suffisamment dissuasif. Exception faite des cas où le montant de la garantie libérant un navire est élevé, aux Etats-Unis cette question n'est pas importante, les frais étant fictifs. Par contre, la question est importante dans certains autres pays où des honoraires élevés pour la partie ayant gain de cause sont inclus dans les frais imposables.

*J. Edwin Carey
James J. Donovan
David I. Gilchrist
El Carol V. Freenwood
* Harry L. Haehl Jr
* William L. Hamm
** Walter P. Hickey
John P. Kipp
* Herbert M. Lord
** Elmer C. Maddy
Francis J. O'Brien
Cyril F. Powers
* C. Eugene Spitz Jr
* Leon Sarpy
* Edward C. Schmeltzer
Dewey R. Villareal Jr
** Benjamin W. Yancey
John W.R. Zisgen
John C. Moore, Chairman*

October 30, 1968

* N'a pas pris part à la réunion en raison d'empêchement.

** S'est abstenu concernant le chapitre I.

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

Before commenting on the Draft Convention agreed upon by the International Subcommittee during meetings in Brussels June 10th and 11th, 1968, we wish to make the observation that such transports have already been performed for a rather long time and that the interested parties have solved the various problems of responsibility by special insurance.

After having made these general remarks we wish to state as follows :

Article 1. No comments.

Article 2. No comments.

Article 3. No comments.

Article 4. No comments.

Article 5. 1). In the last paragraph which is reading, « Provided that the CTO shall not be bound to state or show in the CT Bill of Lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable grounds for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking », nothing has been mentioned regarding quality — but this is presumably because the CTO is not bound to state or accept in the CT Bill of Lading anything regarding the quality of the goods.

Article 6. No comments.

Article 7. 1). We feel that draft No. 8 is preferable and that Article 7 1) should be replaced by the following :

1) Subject always to the provisions of Article 12 the provisions as set out in this Article and Articles 8-11 shall govern the responsibility of the CTO.

The CTO shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he receives

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

Avant de commenter le Projet de Convention agréé par la Sous-Commission Internationale à Bruxelles les 10 et 11 juin 1968, nous aimerions faire remarquer que ce genre de transport est en service depuis assez longtemps déjà et que, grâce à des assurances spéciales, les parties intéressées ont apporté une solution aux différents problèmes de la responsabilité.

Après ces remarques d'ordre général, nous désirons exposer ce qui suit :

Article 1. Pas de commentaires.

Article 2. Pas de commentaires.

Article 3. Pas de commentaires.

Article 4. Pas de commentaires.

Article 5. 1. Au dernier paragraphe ainsi conçu : « L'OTC ne sera pas tenu de déclarer ou de mentionner dans le Connaissance TC des marques, un nombre, une quantité ou un poids qu'il pourrait raisonnablement soupçonner de ne pas représenter exactement les marchandises effectivement prises en charge ou qu'il n'aurait pas eu les moyens raisonnables de vérifier », rien n'a été dit concernant la qualité — ceci vraisemblablement en raison de ce que l'OTC n'est pas tenu de donner ou d'agréer dans le Connaissance TC la moindre référence se rapportant à la qualité de la marchandise.

Article 6. Pas de commentaires.

Article 7. 1) Nous préférons le Projet No 8 et nous sommes d'avis que l'Article 7 1) devrait être remplacé par le texte ci-dessous :

1) Toujours sous réserve des dispositions de l'Article 12, la responsabilité de l'OTC sera régie par les dispositions du présent article et par celles des Articles 8 et 11.

L'OTC répondra de toute perte, totale ou partielle des marchandises et de toute avarie subie par celles-ci, survenues depuis le moment

the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place of their destination.

2) The CTO shall, however, be relieved of liability if the loss or damage was caused :

- a) by the wrongful act or neglect of the sender or the receiver;
- b) by compliance with the instructions of the sender or the receiver;
- c) through circumstances which the CTO could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent by the exercise of reasonable diligence.

3) The CTO shall be relieved of liability when the loss or damage arises from one or more of the following circumstances :

- a) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- b) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the receiver or persons acting on behalf of the sender or the receiver;
- c) inherent vice and the nature of those goods which are particularly exposed to total or partial loss or to damage;
- d) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages or containers;
- e) the carriage of livestock;

4). Where under this article the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss or damage.

Article 7. 2) (a), (b), (d), (e). We have no comments but 2 (c) should read as follows :

The compensation shall not, however, exceed...frs. per kilo of the gross weight of the goods lost or damaged, or the equivalence of 10.000 frs. per package or unit, whichever is the higher.

Article 8. No comments.

Article 9. No comments.

Article 10. The words in line 1 « such person » should be amended to « any person mentioned in Article 3 ».

Article 11. The Danish Branch feels Article 11 should be worded to more clearly establishing the network system by determining — in

où il en a pris réception jusqu'au moment où il les délivre au lieu de leur destination finale.

2) L'OTC ne sera toutefois pas responsable si la perte ou le dommage trouve son origine dans :

- a) un acte dommageable ou une négligence de l'envoyeur ou du destinataire;
- b) l'exécution fidèle des instructions données par l'envoyeur ou le réceptionnaire;
- c) des circonstances que l'OTC n'a pas pu éviter, et dont les conséquences ne pouvaient pas être évitées par l'exercice d'une diligence raisonnable.

3) L'OTC ne répondra pas de la perte ou du dommage provenant d'une des circonstances suivantes :

- a) l'absence, l'insuffisance ou le caractère déficient de l'emballage dans le cas de marchandises qui, par leur nature sont sujettes à des pertes ou à des avaries si elles ne sont pas ou sont mal emballées;
- b) la manipulation, le chargement, l'arrimage ou le déchargement des marchandises par l'envoyeur, le réceptionnaire ou des personnes agissant pour leur compte;
- c) le vice propre ou la nature des marchandises qui sont particulièrement sujettes à une perte totale ou partielle ou à un dommage;
- d) l'insuffisance ou la caractère inapproprié des marques ou nombres sur les colis ou les containers;
- e) le transporteur d'animaux vivants;

4) Etant donné que, aux termes de cet article, l'OTC ne répond pas des conséquences de certains facteurs générateurs de pertes ou dommages, il ne répondra des conséquences des facteurs dont la responsabilité lui incombe en vertu du présent article, que dans la mesure où ceux-ci ont contribué à la perte ou aux dommages.

Article 7. 2), (a), (b), (e). Nous n'avons pas de commentaires à faire; toutefois le 2 (c) devrait être modifié comme suit :

Toutefois, l'indemnité ne dépassera pas francs le kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée ou l'équivalent de 10.000 fr. par paquet ou unité, la cote la plus élevée devant être appliquée.

Article 8. Pas de commentaires.

Article 9. Pas de commentaires.

Article 10. Les mots se trouvant à la ligne 1 « ... toute personne ... » devraient être remplacés par « ... toute personne mentionnée à l'Article 3 ... ».

Article 11. L'Association Danoise est d'avis que l'Article 11 devrait être rédigé de façon à établir plus clairement le système réseau

cases where it can be proved where the loss or damage occurred — the responsibility on either party request as being governed by the law which would have been applicable if separate contract had been concluded with the person in whose custody the goods were at the time of loss or damage.

Article 12. Rule 1) (b) « the place where the goods were taken over by the CTO or the place designated for delivery is situated » may prove to be too extensive and unnecessary; the rule 1) (a) is, as far as we can see, giving the plaintiff adequate protection.

Article 12. 2). The word « enforceable » in the last sentence but one should presumably be substituted by the word « enforceable » — which latter word is used in Article 12 3).

Article 13. No comments.

en déterminant — lorsque l'on peut prouver où est survenu la perte ou le dommage — la responsabilité d'une des parties pouvant se prévaloir des lois qui eussent été applicables si un contrat séparé avait été conclu avec la personne à qui les marchandises étaient confiées au moment de la perte ou du dommage.

Article 12. La Règle 1) (b) « est situé le lieu où l'OTC a pris les marchandises en charge ou le lieu prévu pour leur délivrance » pourrait s'avérer trop longue et inutile : la Règle 1) (a) pour autant que nous puissions en juger, offre une garantie suffisante à la partie requérante.

Article 12. 2) Le mot « exécutoire » (exécutoire) à l'avant-dernière phrase devrait vraisemblablement être remplacé par le mot « enforceable » (exécutoire), conformément au libellé de l'Article 12,3).

Article 13. Pas de commentaires.

Copenhague, le 8 novembre 1969.

HELLENIC ASSOCIATION OF MARITIME LAW

I

The Hellenic Association of Maritime Law wishes to lay emphasis on the fact that the most important question which the increasing use of containers in maritime traffic has given rise to, to wit the question of the limit of liability of the maritime carrier per package or unit or else container, has now found a happy solution in Art. 4, paragraph 5c, of the Hague-Visby Rules. In this way, the International Subcommittee « Containers » will be able to devote its efforts entirely to the broader and all embracing problems of Combined Transport, without any further fear of not being able to attain the goal which it had initially set itself.

II

The Hellenic Association of Maritime Law observes that Draft No 9 for a Convention of International Combined Transport seems to have reached the stage of perfection whereby it will be carried at the International Maritime Commission's Plenary Conference at Tokyo. Nevertheless, some of the points, as well as provisions of more or less secondary importance, could probably lend themselves to revision; and so, the Hellenic Association of Maritime Law, whilst wishing to underline the gratification it feels for the draft as a whole and its appreciation of the very deserving work performed by the International Subcommittee « Containers », would like to make the following remarks :

1. Taking a systematic view of the matter, it would appear that the liability of the CTO for the acts and omissions of his agents and servants, as laid down in Art. 3, is subordinate to his own liability as set out in Art. 7 where the principles for such liability will be found. For this reason, it might be advisable to alter the sequence of the provisions in the Draft and place Art. 5, 6 and 7 before Art. 3 and 4.

2. Again, viewing the subject systematically, the provision in Art. 6, para. 2, is of such importance that it deserves being placed either at the beginning or the end of the Draft, or at least, being made into a separate Article.

3. The provision as set forth in Art. 8 of the Draft, which obviously must be accounted for, as it has been adapted from the provision contained in para. 6, of the Hague-Visby Rules, also of doubt-

ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

I

L'Association Hellénique de Droit Maritime voudrait mettre en relief que la plus importante question, à laquelle l'utilisation croissante des containers dans le trafic maritime a donné naissance, à savoir la question de la limitation de la responsabilité du transporteur maritime par colis ou unité ou bien par container, trouve maintenant une solution heureuse dans l'article 4 alinéa 5 c des Règles de la Haye et de Visby. C'est ainsi que l'attention de la Commission Internationale « Containers » du C.M.I. peut se donner toute entière aux problèmes plus vastes et plus généraux du transport combiné sans avoir la crainte que son but initial ne serait plus atteint.

II

L'Association Hellénique de Droit Maritime remarque que le Projet No 9 d'une Convention sur les Transports Combinés Internationaux semble avoir abouti maintenant au degré de perfection nécessaire pour son adaptation par la Conférence Plénière du C.M.I. à Tokyo. Quand même, quelques points et quelques dispositions plus ou moins secondaires dudit Projet pourraient probablement être révisées. C'est ainsi que l'Association Hellénique de Droit Maritime voudrait faire les observations suivantes, tout en soulignant sa satisfaction pour l'ensemble du Projet et son appréciation pour l'œuvre bien respectable de la Commission Internationale « Containers ».

1. Du point de vue systématique, il semble que la responsabilité de l'O.T.C. pour les fautes et négligences de ses représentants et préposés établie dans l'art. 3 est secondaire à sa responsabilité visée dans l'art. 7, qui contient le principe de cette responsabilité. Il serait, peut-être, pour cette raison souhaitable de changer la suite des dispositions et de mettre les art. 5, 6 et 7 avant les art. 3 et 4 du Projet.

2. Encore une fois du point de vue systématique, la disposition de l'art. 6 alinéa 2, est d'une telle importance, qu'elle mériterait être mise à la tête ou à la fin du Projet ou, au moins, comme article indépendant.

3. La disposition de l'art. 8 du Projet, qui s'explique évidemment par l'adaptation de la disposition, d'une efficacité douteuse d'ailleurs,

ful efficacy, is in danger of being not only ineffectual, as the consignee shall always carry the burden of proof of the damage, but likewise unfair; for « the person entitled to delivery thereof under the CT Bill of Lading » may, in this particular case, be a simple go-between who will forward the goods for his account to the final place of destination without examining the goods and without even opening the containers.

4. However, a good deal of attention should certainly be given to the provision contained in Art. 11 of the Draft, for it undermines all the regulations with which we are concerned and might well be the source of considerable uncertainty in the matter of law. The question of which laws and regulations are considered as being of a mandatory nature is so difficult to resolve, especially by the courts of one country dealing with the laws and regulations of another country, that this might give rise to many problems and perhaps to certain abuses. If therefore, the parties to a contract of combined transport may be allowed to choose, not only should they be entitled to invoke provisions of a mandatory nature, they should be entitled to the integrality of the law itself.

Athens, November 1968.

*On behalf of the Hellenic
Association of Maritime Law
"Containers" Subcommittee
S. Makrymichalos,
President*

*A. Argyriadis, Th. Caratzas, G. Rediadis,
Members*

de l'art. 3, alinéa 6, des Règles de la Haye, risque d'être dans le cas non seulement vaine, puisque le destinataire des marchandises aura toujours le fardeau de la preuve du dommage survenu, mais aussi injuste; car « la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du Connaissance T.C. » peut être en espèce un simple intermédiaire, qui enverra de sa part les marchandises au lieu final de leur destination, sans examiner la marchandise et même sans ouvrir les containers.

4. La plus grande attention mérite pourtant la disposition de l'art. 11 du Projet, qui mine toute la réglementation visée et consisterait un facteur considérable d'incertitude de droit. La question, quelles lois et règlements sont d'ordre public, est tellement difficile à résoudre, surtout par les cours d'un pays quelconque pour les lois et règlements d'un autre pays, qu'elle donnerait naissance à maints problèmes et peut-être à des abus. Si alors un choix doit être donné aux parties du contrat de transport combiné ce choix devrait se référer sur l'ensemble d'un droit et non seulement sur ses dispositions d'ordre public.

Athènes, novembre 1968

Pour la Commission " Containers "
de l'Association Hellénique de
Droit Maritime
S. Makrymichalos, Président
A. Argyriadis, Th. Caratzas, G. Rédiadis, Membres

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The principles of the present Convention have been approved by the French Maritime Law Association as well as the terms in which it has been drafted, subject to certain reservations which will be found hereafter.

Nevertheless, the Association believes that it would be advisable to make the following alterations :

Article 1. The French Maritime Law Association wishes to recall that it does not agree with the idea of a Convention which would be applicable only if a seaborne stage were included in the Combined Transport. As pointed out some time ago by the Dutch Maritime Law Association, out of 26 possibilities of Combined Transport, only 13, that is to say half the number, would be governed by the Draft Convention and consequently further Conventions would be required in order to govern the Combined Transport, the present Convention being inapplicable.

It also wishes to recall that it was the question of carriage by containers which the CMI had decided would be made a study of in September 1965 and that it has always regretted that the question was abandoned. It seems to the Association that if the study had materialized the above-mentioned problem would have presented itself in a different light.

Article 3. This Article provides that the CTO shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants. The wording seems to imply that the fault or negligence must be proved by the plaintiff, whereas in Article 7 the liability of the CTO is presumed.

It would appear more regular and juridical to provide that the CTO is liable for his agents and servants and any other persons of whose services he makes use for the performance of the Contract of Combined Transport, without alluding to their acts and omissions.

Article 5, subparagraph 1. d) should read as follows : « the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery. » (delete : by the CTO).

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

L'Association Française du Droit Maritime approuve les principes de cette Convention et, sous réserve de ce qui sera dit ci-après, les termes dans lesquels elle est rédigée.

Elle pense néanmoins qu'il sera opportun de lui apporter les modifications suivantes :

Article 1

L'Association Française du Droit Maritime rappelle son désaccord avec la conception d'une Convention qui ne serait applicable que lorsque le transport combiné comporterait une phase maritime. Comme l'a indiqué naguère l'Association Néerlandaise du Droit Maritime, il en résulterait que, sur 26 possibilités de transport combiné, 13 seulement, c'est-à-dire la moitié, seraient régies par la Convention en projet et, de ce fait, d'autres Conventions seraient nécessaires pour régir les transports combinés auxquels cette Convention ne serait pas applicable.

Elle rappelle également que c'est la question du transport par containers que le CMI avait décidé en septembre 1965 de mettre à l'étude et qu'elle a toujours regretté que cette question ait été abandonnée. Il lui apparaît que si l'on avait donné suite à cette étude, le problème évoqué ci-dessus ne se serait pas posé dans les mêmes termes.

Article 3

Cet article prévoit que l'O.T.C. sera responsable des fautes et négligences commises par ses représentants et préposés. Cette rédaction paraît impliquer que le demandeur aura à apporter la preuve de cette faute ou de cette négligence alors qu'ainsi que le prévoit l'article 7, la responsabilité de l'O.T.C. est une responsabilité présumée.

Il paraîtrait plus normal et juridique de prévoir que l'O.T.C. serait responsable de ses représentants et préposés et de toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution du contrat de transport combiné, sans faire allusion à leurs fautes ou négligences.

Article 5

— alinéa 1 : il faudrait lire au d) « le lieu où les marchandises ont été prises en charge et le lieu prévu pour la délivrance » (suppression de : par l'O.T.C.).

Subparagraph 2 : The French Maritime Law Association would prefer to have in the French text : « The consignor shall be *presumed* to have guaranteed the CTO... » rather than « deemed ».

Article 7. The French Maritime Law Association does not think it advisable that a reference should be made to Art. 7-1-b), concerning carriage by inland waterways as :

- a) at present, there is no international Convention in this matter and in the absence of such a Convention, it seems neither normal nor advisable to have this question legislated on an international level through the agency of a Convention on Combined Transport.
- b) The French Association believes that the adoption of a Draft International Convention can be of interest only insofar as there are reasonable chances of a ratification by the Diplomatic Conference. Now, in an individual case such chances would not seem to exist if the provisions relating to the carriage by inland waterways are maintained in Article 7-1-b).

The French Association believes that Art. 7-1 would gain in clarity if it were drawn up as follows :

The CTO shall be liable for loss or damage to the goods between the time when he receives the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place designated for delivery (see the modification we suggested in our Commentaries of the 27th November 1968 in respect of Art. 5, Subparagraph 1).

The CTO shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if it can be proved that such loss or damage arose or resulted from

- a) any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence or,
- b) a fire which broke out during carriage by sea, unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea, or
- c) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier by sea in the navigation or in the management of the ship.

Art. 7-2 does not call for any remarks from the French Maritime Association.

Article 10. To the French Association, the delay of one year for the prescription of recourse actions seems excessive.

A delay of three months, as provided in Article 3 in the Brussels Convention, new paragraph 6bis, would be more adequate.

Article 11. The French Association believes that Article 11 would be clearer if it were drafted as follows :

— alinéa 2 : l'Association Française préférerait qu'il soit dit, dans le texte français : « le chargeur sera *présumé* avoir garanti à l'O.T.C. », plutôt que : sera censé.

Article 7

Il ne semble pas souhaitable à l'Association Française de faire allusion à l'article 7-1-b) au transport par eaux fluviales intérieures car :

- a) il n'existe pas actuellement de convention internationale en la matière et en l'absence d'une telle convention, il ne lui paraît pas normal et souhaitable de légiférer sur cette question au plan international par le biais d'une convention sur le transport combiné.
- b) l'Association Française pense que l'adoption d'un projet de Convention Internationale ne présente d'intérêt que dans la mesure où il existe des chances raisonnables de ratification par une Conférence Diplomatique. Or, dans le cas d'espèce, ces chances ne lui paraissent pas exister si l'on maintient les dispositions relatives au transport par eaux fluviales intérieures à l'article 7-1-b).

L'Association Française pense que l'article 7-1 gagnerait en clarté à être rédigé comme suit :

L'O.T.C. sera responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises entre le moment où il les a prises en charge et le moment où il les délivre à l'endroit prévu pour la délivrance (voir modification proposée le 27 novembre pour l'article 5, alinéa 1).

Toutefois, l'O.T.C. sera exonéré si la preuve peut être rapportée que la perte ou le dommage résultent ou proviennent :

- a) de toute cause ou circonstance que l'O.T.C. ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier par l'exercice d'une diligence raisonnable, ou
- b) d'incendie survenu au cours d'un transport maritime à moins qu'il ait été causé par le fait ou la faute du transporteur maritime, ou
- c) d'actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur maritime dans la navigation ou l'administration du navire.

L'article 7-2 n'appelle pas de remarque de la part de l'Association Française du Droit Maritime.

Article 10

Le délai d'un an pour la prescription des actions récursoires paraît excessif à l'Association Française.

Elle pense qu'un délai de trois mois, comme prévu au nouveau paragraphe 6 Bis de l'article de la Convention de Bruxelles serait plus satisfaisant.

Article 11

L'Association Française pense que l'article 11 gagnerait en clarté à être rédigé comme suit :

Notwithstanding the provisions in Art. 7 to 10, if it can be proved that the loss or damage occurred during the course of one of the transport operations specified in Art. 1 of Combined Transport, the peremptory conditions prescribed by the laws and regulations (this expression being used in Art. 2 of the CMR Convention) which would have applied had the claimant made a separate and direct contact with the CTO in respect of the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, shall apply between the CTO and the claimant.

To the French Association it seems consistent that Art. 7 and 11 should follow each other in the final text of the Convention.

Article 13, Subparagraph 2 in para. 1. The wording in the French text is not a true reflection of the English text.

The French Association considers that the text should read as follows :

« The CTO shall, however, be at liberty to increase the *scope* of his responsibilities and obligations under this Convention ».

As a matter of fact, the French Association would like to propose that this subparagraph be replaced by the wording to be found in Art. 3-8 in the Convention of the 25th August 1924.

Paris, 20th December 1968.

Alain Tinayre
President of the « Containers »
Combined Transport Subcommittee
Michel Choquet
Rapporteur

Nonobstant les dispositions des articles 7 à 10, s'il est prouvé que la perte ou le dommage s'est produit au cours de l'un des transports au sens de l'article 1 que comporte le transport combiné, il sera fait application entre l'O.T.C. et le réclamant des dispositions impératives (expression utilisée par l'article 2 de la C.M.R.) des lois et règlements qui eussent été applicables si le réclamant avait conclu avec l'O.T.C. un contrat séparé et direct relatif à la partie distincte du transport au cours duquel la perte ou le dommage s'est produit.

Il apparaîtrait logique à l'Association Française que les articles 7 et 11 se suivent dans le texte définitif de la Convention.

Article 13

alinéa 2 du paragraphe 1er :

La rédaction du texte français n'est pas satisfaisante et ne reflète pas le texte anglais.

L'Association Française considère que le texte devrait se lire comme suit :

« Toutefois, l'O.T.C. aura le droit d'augmenter l'étendue de sa responsabilité et de ses engagements sous l'empire de la présente Convention ».

L'Association Française suggère même que cet alinéa soit remplacé par une rédaction inspirée de l'article 3-8 de la Convention du 25 août 1924.

Paris, le 20 décembre 1968.

*Le Président de la Commission
« Containers »/Transports Combinés, Alain Tinayre
Le Rapporteur, Michel Choquet*

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

OBSERVATIONS

Accepting the principle involved in the Draft Convention No. 9 on the International Combined Transports, we have the following opinion on the details of the Draft.

Article 5

« The name and address of the consignor » shall be added as the data to be contained in the Bill of Lading.

Article 6

1. The following clause shall be included in Paragraph 1-bis of Article 6.

« The CTO shall not be legally bound by the descriptions on the contents of package or the nature and quantity of the goods packed into container by the consignor, if such descriptions are accompanied by the words such as « said to contain » or « shippers load and count ».

2. Since Paragraph 2 of Article 6 is the provision to make clear the applicability of national law relating to negotiable Maritime Bills of Lading, this provision shall be stated in the independent Article, not in Article 6.

Article 7

1. Sub-paragraph in Paragraph 1 shall be amended as follows :

- a) caused by act of war, riot, civil commotion;
- b) caused by strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- c) caused by the wrongful act or neglect of or compliance with the instructions of the consignor or the consignee;
- d) arisen from the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- e) arisen from handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor, the consignee or persons acting on behalf of the consignor or the consignee;
- f) arisen from inherent vice and the nature of those goods which are particularly exposed to total or partial loss or to damage;

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

D'accord sur les principes énumérés dans le projet de la Convention Transports Combinés Internationaux No 9, nous nous permettons d'émettre les opinions suivantes quant aux détails du projet.

Article 5. « Le nom et l'adresse du chargeur seront ajoutés aux données contenues dans le Connaissance. »

Article 6. 1. La clause suivante sera insérée au paragraphe Ibis de l'article 6 :

« L'OTC ne sera pas lié légalement par la description du contenu des colis ou de la nature et de la qualité des marchandises emballées dans le container par l'expéditeur, si des indications telles que « sensé contenir » ou « pesé et compté par le chargeur » complètent cette description.

2. Etant donné que le paragraphe 2 à l'article 6 contient les dispositions suivant lesquelles le Connaissance TC sera régi par les règles de la loi nationale applicable aux connaissements maritimes négociables, les dispositions ne doivent plus être comprises à l'article 6 mais doivent faire l'objet d'un article séparé.

Article 7. L'alinéa au paragraphe 1 sera modifié comme suit :

- a) causé par fait de guerre, émeute, troubles civils;
- b) causé par grèves ou lockouts ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- c) causé par un acte dommageable ou une négligence dans l'exécution fidèle des instructions données par l'envoyeur ou le réceptionnaire;
- d) provenant de l'absence ou l'insuffisance ou le caractère déficient de l'emballage dans le cas de marchandises qui, par leur nature, sont sujettes à des pertes ou avaries si elles ne sont pas ou sont mal emballées;
- e) provenant de la manipulation, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur, le destinataire ou des personnes agissant pour leur compte;
- f) provenant du vice propre ou de la nature des marchandises qui sont particulièrement sujettes à une perte totale ou partielle ou à un dommage;

- g) arisen from insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages or containers;
- h) arisen from efficiency in a cargo container when such a container is supplied by the consignor;
- i) arose or resulted from any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence; or
- j) occurred during carriage by sea or inland waterways and arose or resulted from either fire (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland waterways) or act, neglect or default of the master, mariner pilot or the servants of the carrier by sea or inland waterways in the navigation or in the management of the ship ».

2. The figure of the limitation per kilo in sub-paragraph c) of Paragraph 2 shall be the same as the figure in the Hague-Visby Rules.

3. After « gross weight of the goods », the words « (in case of the goods contained in a container, such contained goods) » shall be added.

4. The question whether the CTO shall be liable on delayed arrival of the cargo, or not are still under our consideration.

5. We are preparing the suitable draft provisions relating to the on-deck container.

6. Following provisions shall be inserted in this Article : « After the CTO knew that the claim might be brought against him, the CTO shall inform the subcarrier ».

Article 11

In Article 11, the part of « ...such laws and regulations of mandatory nature, which would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the CTO... » shall be amended as « ...such laws and regulations or the contract clauses to be applied to the contract between the CTO and the subcarrier... ».

Rapporteur : Hisashi Tanikawa

- g) provenant de l'insuffisance ou du caractère inapproprié des marques ou nombres sur les colis ou les containers;
- h) provenant d'une déficience à un container pour cargo lorsqu'il est fourni par l'expéditeur;
- i) provenant ou résultant d'une cause que l'OTC ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas éviter les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
- j) survenu au cours d'un transport maritime sur des eaux intérieures et provenant ou résultant soit d'un incendie (à moins qu'il ait été causé par le fait ou la faute du transporteur maritime ou du transporteur par eaux intérieures) soit des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur maritime ou du transporteur par eaux intérieures, dans la navigation ou dans l'administration du navire ou du bateau. »

2. Le chiffre de la limitation par kilo à l'alinéa C du paragraphe 2 correspondra au chiffre cité dans les Règles de la Haye et de Visby.

3. Les mots : « si les marchandises se trouvent dans un container, ces marchandises » seront ajoutés après les mots « poids brut de la marchandise ».

4. La question touchant la responsabilité ou l'exonération de l'OTC à la suite d'un retard de la marchandise fait toujours l'objet d'une étude de la part de l'Association.

5. La disposition suivante sera reprise dans cet article : « Si l'OTC apprend qu'il pourrait être l'objet d'une réclamation il sera tenu d'en informer le sous-transporteur. »

Article 11. A l'Article 11, la partie où il est dit « ... des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables si le demandeur avait conclu avec l'OTC un contrat séparé et direct... » sera modifié comme suit : « ... des lois et règlements ou des clauses du contrat devant être appliqués au contrat conclu entre l'OTC et le sous-transporteur... »

*Le rapporteur,
Hisashi Tanikawa*

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The German Maritime Law Association feels after careful consideration that Draft No 9, as submitted by the International Subcommittee, represents a workable and acceptable compromise being based on the network system and avoiding the majority of its disadvantages. It should be borne in mind that commerce is used to deal with the various types of through-transport and has found a way a handling the risks involved. In an international convention, therefore, emphasis should be put on workable principles and not on legalistic perfectionism.

With these considerations in mind the German Maritime Law Association should like to concentrate on a few points of major importance, reserving further suggestions with regard to other questions, particularly questions of drafting.

1) *Article 3* : The words « when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment » should be deleted.

The construction of this provision is ambiguous and not in line with the principles of the Hague Rules, and whilst it is contained in the CMR it has been established that in view of the nature of the « scope of employment » it is of no practical importance.

2) *Article 7* : The German Maritime Law Association would definitely prefer Article 7 to be replaced by Articles 7, 8 and 9 of Draft No 8.

It seems desirable that the basis of liability (with the appropriate exclusions), the provisions dealing with the burden of proof and those fixing the amount of liability should be dealt with in separate articles.

Article 7 of Draft No 8 does not contain a provision similar to Article 7, para. 1 b of Draft No 9. The German Maritime Law Association is of the opinion that such a provision should *not* be included in the final wording. It is felt that such a provision dealing exclusively with the carriage by sea and/or inland waterways is not in line with the

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES

Après mûre réflexion, l'Association Allemande de Droit Maritime pense que le Projet No 9 tel qu'il est soumis par la Commission Internationale, constitue un compromis pratique et acceptable basé sur le système réseau, mais tout en évitant la plupart de ses inconvénients. Il ne faut pas perdre de vue que les praticiens sont habitués aux différents types de transport direct et ont trouvé le moyen de faire face aux risques qui y sont inhérents. C'est la raison pour laquelle une Convention Internationale devrait mettre l'accent sur des principes pratiques et non sur un perfectionisme juridique.

Ayant ces considérations présentes à l'esprit, l'Association Allemande de Droit Maritime voudrait porter son attention sur quelques points d'importance majeure et remettre à plus tard certaines suggestions concernant d'autres questions surtout d'ordre rédactionnel.

Article 3. Les mots « ces représentants, préposés ou autres personnes agissant dans l'exercice de leur fonction » devraient être supprimés. La construction de cette disposition est ambiguë et ne se conforme pas aux principes des Règles de La Haye, la CMR contient pareille disposition mais il s'est avéré que la nature des fonctions des personnes visées n'a pas d'importance pratique.

Article 7. L'Association Allemande de Droit Maritime tient formellement au remplacement de l'Article 7 par les articles 7,8 et 9 du Projet No 8.

Il semble préférable de traiter dans des articles séparés les fondements de la responsabilité (moyennant des exceptions appropriées), les dispositions relatives au fardeau de la preuve et celles qui déterminent le montant de la responsabilité.

L'Article 7 du Projet No 8 ne comprend pas de disposition similaire à l'Article 7, paragraphe 1 b) du Projet No 9. L'Association Allemande de Droit Maritime est d'avis qu'une telle disposition ne devrait pas être incorporée dans le texte définitif. Elle pense que pareille disposition traitant exclusivement du transport maritime et/ou fluvial n'est pas dans la ligne du système préconisé en matière de responsabilité par l'Article 7 surtout par rapport au principe du système réseau de

system laid down for the liability under Article 7 particularly in view of the network principles of Article 11. Moreover, the question of an exclusion for nautical faults is disputed with regard to a possible future convention for transport on inland waterways, and should not be solved in the convention under consideration.

3) *Article 8* : The time limit of three days for notification of loss of or damage to the goods will need further deliberation in the light of the practices of the trade.

4) *Article 11* : In view of the difficult construction of the words « mandatory nature » contained in Article 11 of Draft No 9 the German Maritime Law Association would like to revert to its original proposal which reads as follows :

« If the CTO or the claimant proves where the loss or damage occurred the CTO shall be responsible according to the provisions of law or contract which govern the relations between the CTO and the person in whose custody the goods were when the loss or damage occurred.

If the goods were in the custody of the CTO himself or his servants or agents (not being an independent contractor) when the loss or damage occurred the CTO shall be responsible in the same manner as would have been the case had the CTO made a separate and direct contract with the shipper in respect of the transport or services in the execution of which the CTO received the goods into his custody. Such contract shall be deemed to conform with the recognized and customary contract for such service or transport at the place where the service or transport is performed. »

There should, however, be added a paragraph to the effect that « the provisions contained in Articles 3, 6, 8 and 9 shall be applied and supersede any provisions contrary thereto ».

It could be said that the wording suggested in the first two paragraphs would allow the CTO to contract out of liability in certain cases. This possibility should not be overrated but if it is felt that the freedom of contract even in these few cases should be excluded it might be suitable to add a further paragraph :

« If, however, there is no law imposing a minimum liability on the CTO the liability of the CTO shall be determined by this convention » or some similar wording.

Hamburg, December 1968

l'Article 11. En outre, l'exonération pour faute nautique fait l'objet de discussions dans le cadre d'une Convention éventuelle relative aux transports fluviaux internationaux et ne devrait donc pas être tranchée dans la Convention que l'on élabore en ce moment.

Article 8. Compte tenu de la pratique commerciale, le délai de 3 jours prévu pour la notification des pertes et/ou dommages relatifs aux marchandises ne devrait pas faire l'objet de nouvelles délibérations.

Article 11. Compte tenu de la difficulté de limiter la portée des mots « ordre public » repris à l'Article 11 du Projet No 9, l'Association Allemande de Droit Maritime voudrait reprendre sa proposition initiale libellée comme suit :

« Si l'OTC ou le réclamant prouve où la perte ou le dommage s'est produit, la responsabilité de l'OTC sera déterminée par les dispositions de la loi ou du contrat qui régit les relations entre l'OTC et le gardien des marchandises au moment où la perte ou le dommage est survenu.

Si les marchandises se trouvaient sous la garde de l'OTC lui-même ou de ses préposés ou agents (à l'exclusion des soustraitants indépendants) au moment où la perte ou le dommage s'est produit, la responsabilité de l'OTC sera celle de celui avec qui l'OTC aurait conclu un contrat direct pour le transport ou d'autres services pour l'exécution desquels l'OTC est entré en possession des marchandises. Ces obligations contractuelles seront sensées être conformes à celles qui régissent habituellement pareil service au transport à l'endroit où ces services ou ces transports sont exécutés ».

Toutefois, il faudrait ajouter un paragraphe afin que « les dispositions des Articles 3-6, 8 et 9 soient d'application et priment toutes autres dispositions contraires ».

On pourrait faire valoir que le libellé proposé dans les deux premiers paragraphes permettra à l'OTC d'écarter sa responsabilité dans certains cas. Cette possibilité ne devrait pas être exagérée mais si l'avis prévaut que la liberté contractuelle devrait même être écartée dans ces quelques cas, il pourrait convenir d'ajouter un paragraphe supplémentaire :

« Toutefois, s'il n'y a pas de loi imposant une responsabilité minimum à l'OTC, la responsabilité de l'OTC sera déterminée par la présente Convention » — ou un texte similaire.

Hambourg, Decembre 1968.

SUMMARY OF COMMENTS

to Draft no 9 on

COMBINED TRANSPORTS

INTRODUCTION

Up to December 30th 1968 comments to Draft no 9 have been submitted by the National Associations of the following countries : Canada, Denmark, Finland, Greece, Israel, Japan, Netherlands, Spain, Sweden, Switzerland, UK, USA and Yugoslavia.

A meeting was arranged by the Unidroit in October 1968 in order to prepare for the Round Table Conference in June 1969. At that meeting I took upon myself to invite the Organizations represented to submit their views on Draft no 9. Following this the suggestion comments have been received from the International Chamber of Commerce, (ICC), The International Road Transport Union (IRU), The Central Office of International Railways (CIT and OCTI). These comments also appear in this synopsis.

How is the material presented ?

Under A a short summary of the general observations in each commentary is given; under B the material is presented as a commentary to the various Articles of Draft no 9.

A

CANADA

The Canadian Association cannot endorse the Network System of Draft no 9. The Association has received considerable opinion favouring a uniform and absolute liability system with the wording along the following lines :

« The Combined Transport Operator shall be liable for any loss or damage to the goods incurred from the time they are taken in charge by him, or his agent, servant or independent sub-contractor, until the time of their delivery to the Consignee at the final place of destination as provided in the Contract of Combined Transport.

The Combined Transport Operator shall be relieved of such liability if he can establish that the loss or damage arose or resulted from

RESUME DES COMMENTAIRES

sur le Projet No 9 relatif au

TRANSPORT COMBINE

INTRODUCTION

Les Associations Nationales suivantes nous avaient envoyé leurs commentaires sur le Projet No 9 à la date du 30 décembre 1968 : Le Canada, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, Israël, le Japon, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse, les U.S.A., la Yougoslavie.

En octobre 1968 l'Unidroit a organisé une réunion afin de préparer la Table Ronde de juin 1969. A cette conférence, j'ai pris l'initiative d'inviter les organisations présentes à donner leur opinion sur le Projet No 9. A la suite de cette proposition, des commentaires émanant de la Chambre Internationale de Commerce (ICC), de l'Union Internationale du Transport Routier (IRU), du Bureau Central des Chemins de Fers Internationaux (CIT et OCTI)) me sont parvenus. Ces commentaires apparaissent également au tableau synoptique en annexe.

Présentation du sujet

Le chapitre « A » donne un bref résumé des remarques générales sur chaque commentaire; le chapitre B présente le sujet sous forme de commentaire des différents Articles du Projet No 9.

A

CANADA

L'Association canadienne ne souscrit pas au Système Réseau du Projet No 9. De nombreux avis favorables au système de la responsabilité uniforme lui sont parvenus, système dont le libellé peut s'établir comme suit :

« L'Opérateur du Transport Combiné répondra de toute perte ou dommage causé aux marchandises entre le moment où lui les a prises en charge, ses représentants et préposés, ou sous-traitants indépendants, et le moment de leur délivrance au destinataire au lieu final de leur destination, comme le stipule le Contrat de Transport Combiné.

L'Opérateur du Transport Combiné sera exonéré s'il peut prouver que la perte ou le dommage résulte ou provient de toute cause ou

a cause or event which he could not avoid or the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence either personally or through his agents, servants or independent sub-contractors. »

THE CENTRAL OFFICE OF INTERNATIONAL RAILWAYS (CIT AND OCTI)

The Convention should not apply unless a document of title, negotiable or not according to what the parties decide, is issued. The Convention should only apply between Contracting States.

DENMARK

The Danish Association points out that combined transports have been performed for a long time and the interested parties have solved the various problems of responsibility by special insurance.

As to Article 11, the Association would favour a Network System to the effect that — in cases where it can be proved where the loss or damage occurred — the responsibility is to be governed by the law which would have been applicable if a separate contract had been concluded with the person in whose custody the goods were at the time of loss or damage.

FINLAND

The Draft is a sound basis for solving the problem of Combined Transports. It appears that the person requiring a transport can in certain cases choose whether to dispatch his goods under the CMR convention or the CMI convention. This is highly unsatisfactory. The Finnish Association is firmly of the opinion that in such cases only one convention should apply and that that convention should be the CMI convention.

The suggestion that the CT B/L should be governed by national law is not well founded. The negotiability of the maritime B/L is in our legal system achieved by an express stipulation in the Maritime Law. A similar stipulation could be incorporated in the Convention.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC)

It is essential to arrive at a single convention under which the CTO is liable for the combined transport from end to end. It should be clearly stipulated that where the Hague/Visby Rules apply containers carried on deck are covered by the convention on combined transports. In view of the experience of the ICC it might be preferable to exclude the transport by inland waterways from the convention in order to avoid difficulties.

circonstance qu'il ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier en exerçant une diligence raisonnable ou par le truchement de ses agents, préposés ou sous-traitants indépendants. »

LE BUREAU CENTRAL DES CHEMINS DE FER INTERNATIONAUX (CIT et OCTI)

La Convention ne sera applicable que dans le cas où un document de titre est émis, négociable ou non, suivant la décision des parties. La convention ne sera applicable qu'entre Etats Contractants.

DANEMARK

L'Association danoise fait remarquer que les Transports Combinés existent depuis longtemps déjà et que les différents problèmes visant la responsabilité ont été résolus par les parties intéressées grâce à des assurances spéciales.

Quant à l'article 11, l'Association approuverait le système Réseau afin que, dans les cas où l'on peut prouver le lieu de la perte ou du dommage, la responsabilité soit régie par la jurisprudence qui aurait été applicable si un contrat séparé avait été conclu avec la personne ayant pris les marchandises en charge au moment de la perte ou du dommage.

FINLANDE

Le Projet apporte une base solide à la solution des problèmes relatifs au Transport combiné. Il semblerait que quiconque veut effectuer un transport, a, dans certains cas, le choix pour l'expédition de ses marchandises, entre la Convention CMR et la Convention CMI, ce qui laisse beaucoup à désirer. L'association finlandaise a la ferme conviction que, dans de tels cas, une seule Convention, celle du CMI, devrait être applicable.

La proposition suivant laquelle la loi nationale régirait l'émission du Connaissance TC n'a pas de fondement valable. Conformément à notre système juridique, le Connaissance maritime est négocié grâce à une clause spéciale incorporée dans les lois maritimes. Une stipulation similaire pourrait être reprise dans la Convention.

CHAMBRE INTERNATIONALE DE COMMERCE (ICC)

Il est essentiel que l'on élabore une Convention unique aux termes de laquelle le CTO répondrait du Transport Combiné du début jusqu'à la fin. Il faudrait stipuler clairement que les containers en pontée sont effectivement couverts par la Convention relative au Transport Combiné lorsque les Règles de La Haye et de Visby sont applicables. En raison de l'expérience acquise par l'ICC et afin d'éviter des difficultés, il serait sans doute judicieux d'exclure de la Convention le transport par voies navigables intérieures.

a cause or event which he could not avoid or the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence either personally or through his agents, servants or independent sub-contractors. »

THE CENTRAL OFFICE OF INTERNATIONAL RAILWAYS (CIT AND OCTI)

The Convention should not apply unless a document of title, negotiable or not according to what the parties decide, is issued. The Convention should only apply between Contracting States.

DENMARK

The Danish Association points out that combined transports have been performed for a long time and the interested parties have solved the various problems of responsibility by special insurance.

As to Article 11, the Association would favour a Network System to the effect that — in cases where it can be proved where the loss or damage occurred — the responsibility is to be governed by the law which would have been applicable if a separate contract had been concluded with the person in whose custody the goods were at the time of loss or damage.

FINLAND

The Draft is a sound basis for solving the problem of Combined Transports. It appears that the person requiring a transport can in certain cases choose whether to dispatch his goods under the CMR convention or the CMI convention. This is highly unsatisfactory. The Finnish Association is firmly of the opinion that in such cases only one convention should apply and that that convention should be the CMI convention.

The suggestion that the CT B/L should be governed by national law is not well founded. The negotiability of the maritime B/L is in our legal system achieved by an express stipulation in the Maritime Law. A similar stipulation could be incorporated in the Convention.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC)

It is essential to arrive at a single convention under which the CTO is liable for the combined transport from end to end. It should be clearly stipulated that where the Hague/Visby Rules apply containers carried on deck are covered by the convention on combined transports. In view of the experience of the ICC it might be preferable to exclude the transport by inland waterways from the convention in order to avoid difficulties.

circonstance qu'il ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier en exerçant une diligence raisonnable ou par le truchement de ses agents, préposés ou sous-traitants indépendants. »

LE BUREAU CENTRAL DES CHEMINS DE FER INTERNATIONAUX (CIT et OCTI)

La Convention ne sera applicable que dans le cas où un document de titre est émis, négociable ou non, suivant la décision des parties. La convention ne sera applicable qu'entre Etats Contractants.

DANEMARK

L'Association danoise fait remarquer que les Transports Combinés existent depuis longtemps déjà et que les différents problèmes visant la responsabilité ont été résolus par les parties intéressées grâce à des assurances spéciales.

Quant à l'article 11, l'Association approuverait le système Réseau afin que, dans les cas où l'on peut prouver le lieu de la perte ou du dommage, la responsabilité soit régie par la jurisprudence qui aurait été applicable si un contrat séparé avait été conclu avec la personne ayant pris les marchandises en charge au moment de la perte ou du dommage.

FINLANDE

Le Projet apporte une base solide à la solution des problèmes relatifs au Transport combiné. Il semblerait que quiconque veut effectuer un transport a, dans certains cas, le choix pour l'expédition de ses marchandises, entre la Convention CMR et la Convention CMI, ce qui laisse beaucoup à désirer. L'association finlandaise a la ferme conviction que, dans de tels cas, une seule Convention, celle du CMI, devrait être applicable.

La proposition suivant laquelle la loi nationale régirait l'émission du Connaissance TC n'a pas de fondement valable. Conformément à notre système juridique, le Connaissance maritime est négocié grâce à une clause spéciale incorporée dans les lois maritimes. Une stipulation similaire pourrait être reprise dans la Convention.

CHAMBRE INTERNATIONALE DE COMMERCE (ICC)

Il est essentiel que l'on élabore une Convention unique aux termes de laquelle le CTO répondrait du Transport Combiné du début jusqu'à la fin. Il faudrait stipuler clairement que les containers en pontée sont effectivement couverts par la Convention relative au Transport Combiné lorsque les Règles de La Haye et de Visby sont applicables. En raison de l'expérience acquise par l'ICC et afin d'éviter des difficultés, il serait sans doute judicieux d'exclure de la Convention le transport par voies navigables intérieures.

INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)

The provision that one leg of the transport should be by sea should be struck out. The definition of the combined transport should follow the one given in 1966 by the UN Economic Council for Europe.

The convention should not apply unless a document of title is issued. The responsibility of the CTO should in no case exceed the responsibility laid down in CMR. The responsibility should always be channelled to the CTO and the road haulier entitled to deliver the goods against the first copy of the road bill.

The limitation provision should be in harmony with those of the other conventions in the field of transport.

ISRAEL

The definition of « Contract of International Combined Transport » should *not* be restricted by making it conditional upon the actual issue of the CT Bill of Lading.

The convention should also apply to furniture removal.

The principle of Article 11 is acceptable but the text should be improved.

The wording of Article 12 (1) is unclear and the Association therefore suggests an alternative.

JAPAN

The Japanese Association accepts the principle involved in Draft no 9.

The words « said to contain » or « shippers load count » should relieve the CTO of responsibility for description, value or quantity of goods packed in container by the consignor.

As to Article 7, the Association favours the idea of setting out the various exceptions in full detail.

The Association has not made up its mind yet whether the CTO should be liable for delay or not.

The Association is presently preparing suitable draft provisions relating to the on-deck container.

NETHERLANDS

Draft no 9 is a great improvement on the previous one. In most respects acceptable solutions have been found.

However, the Association still favours the pure network system. At the Subcommittee Meeting in June 1968 the Netherlands delegation drafted a text on the basis of the outlines given in the report of the Netherlands Association (CR-21, Containers 5 pages 50-53) which gave

UNION INTERNATIONALE DE TRANSPORT ROUTIER (IRU)

La disposition suivant laquelle une phase du transport doit se faire par voie maritime devrait être biffée. La définition du Transport Combiné devrait suivre celle exprimée en 1966 par le Conseil Economique pour l'Europe des Nations Unies.

La Convention ne devrait être appliquée que lorsqu'un document de titre a été émis. En aucun cas, la responsabilité de l'OTC ne doit dépasser celle stipulée dans la Convention CMR. La responsabilité devrait toujours être canalisée vers l'OTC et le transporteur routier devrait être autorisé à délivrer des marchandises contre l'original de la lettre de voiture.

La disposition de la limitation devrait s'harmoniser avec les dispositions des autres Conventions traitant des transports.

ISRAEL

La définition du terme « Contrat de Transport Combiné International » ne devrait pas être restreinte étant donné qu'elle est conditionnelle à l'émission de fait du Connaissance TC.

Les déménagements de meubles devraient être repris dans la Convention.

Le principe contenu dans l'article 11 est acceptable mais le texte demande à être revu.

Le texte de l'article 12 (1) n'étant pas clair, l'Association propose une nouvelle rédaction.

JAPON

L'Association japonaise accepte le principe contenu dans le Projet No 9. Grâce aux mots « sensé contenir » ou « pesé et compté par le chargeur » l'OTC sera relevé de sa responsabilité concernant la description, la valeur ou la quantité des marchandises emballées dans le container par l'expéditeur.

Quant à l'article 7, l'Association marque son accord sur la publication détaillée des différentes exceptions.

L'Association n'a pas encore décidé si l'OTC devrait ou non répondre d'un retard.

L'Association prépare actuellement un projet de dispositions visant les containers en pontée.

PAYS-BAS

Le Projet No 9 marque une amélioration sensible par rapport au projet précédent. Des solutions heureuses ont été élaborées dans la plupart des cas. Cependant, notre Association continue à préférer le Système Réseau intégral. Lors de la réunion de la Commission en juin 1968, la délégation néerlandaise a rédigé un texte se basant sur les grandes lignes esquissées dans le rapport de l'Association néerlandaise.

full application in the network system. That text would (with small amendments in order to meet the special problem as to mandatory rules raised by the British delegation) form a liability system which would be the most appropriate way to deal with the problems of combined transports and which would also be accepted by the commercial world as a workable one. However, if the majority of the National Associations should be in favour of maintaining the compromise solution of Draft no 9, it is suggested that Article 11 is given the wording that appears under section B.

SPAIN

The Spanish Association accepts the principle of Draft no 9. The question of delay should be dealt with. The CMI should undertake the study on how to achieve a uniform liability system in respect of combined transports before the final text is submitted to the International Diplomatic Conference.

SWEDEN

Draft no 9 seems to represent an acceptable solution of many of the problems associated with combined transports.

It is felt that the subject of a superseding clause that appeared in former drafts should be considered once more as the new convention will apply to transports, which are today governed by for instance CMR. In particular, the nature of the freight document will be extremely obscure, unless some superseding clause exists.

It is further suggested that Article 1 (b) should be given a new wording.

The document should preferably not be called « CT Bill of Lading » but « Combined Transport Certificate » or « Through Freight Bill ».

The limitation rules should be formed on the pattern of the Hague/Visby rules.

Possibly, the exceptions appearing in Draft no 8 (Article 7 (2) (a) - (b) and (3) (a) - (b) should appear also in Draft no 9.

The jurisdiction clause can most certainly be excluded.

SWITZERLAND

The Swiss Association welcomes the basic liability concept, which appears to achieve a reasonable sharing of the transportation risks between the CTO and the cargo interests and their insurers.

The convention should cover also furniture removal, as primo furniture shipments are most invariably packed by professional packers and secundo the Hague Rules embrace such shipments.

daise (CR-21, Containers 5, pages 50-53) et mettant en pratique le Système Réseau. Ce texte (auquel on a fait subir quelques modifications mineures afin de faire face au problème engendré par les règlements d'ordre public qui fut soulevé par la délégation britannique) donnerait naissance à un système qui apporterait la solution la plus opportune aux difficultés de transport combiné et qui, de plus, serait accueilli comme solution pratique dans le monde du commerce. Toutefois, si la majorité des Associations Nationales favorise le maintien de la solution du compromis dans le Projet No 9, nous proposons que l'article 11 reprenne le texte de la section B.

ESPAGNE

L'Association espagnole accepte le principe contenu dans le Projet No 9. On devrait trouver une solution à la question du retard. Le CMI devrait étudier le moyen d'arriver à un système de la responsabilité uniforme en ce qui concerne le transport combiné avant que le texte final ne soit soumis à la Conférence Diplomatique Internationale.

SUEDE

Le Projet No 9 semble apporter une solution acceptable aux nombreux problèmes se rapportant au Transport Combiné.

L'Association est d'avis que la question de la clause suprême, qui a été soulevée lors de projets antérieurs, devrait être examinée à nouveau, la nouvelle Convention s'appliquant aux transports qui, par exemple, sont actuellement régis par le CMR. En particulier, la nature du document de fret émis sera extrêmement obscure s'il n'existe pas de clause suprême.

L'Association suédoise propose aussi que le texte de l'article 1 (b) soit modifié.

Le document ne devrait pas s'appeler « Connaissance TC » mais plutôt « Certificat de Transport Combiné » ou « Facture Inter fret ».

Les règles de la limitation doivent s'inspirer des Règles de La Haye et de Visby.

Les exceptions mentionnées par le Projet No 8 (art. 7 (2) (a) - (b) et (3) (a) - (b) devraient peut-être apparaître également dans le Projet No 9.

La clause de juridiction peut certainement être éliminée.

SUISSE

Le concept de la responsabilité de base a été bien accueilli par l'Association suisse car il s'emb'e avoir mené à bien un partage raisonnable des risques du transport entre l'OTC, les affréteurs et leurs assureurs.

La Convention devrait également couvrir les déménagements de meubles car, primo, les meubles, lorsqu'il sont expédiés, sont invaria-

The Association would like to have Article 4 bis, paragraph 3 of the Hague/Visby Rules inserted in this convention.

The Bill of Lading should also contain the following data : The modes of transport, the name of the seagoing vessel, the intended ports of loading on and discharge from the seagoing vessel, the name and address of the consignee or party to be notified at the place of delivery.

It would be preferable to list some individual acts or events for which no liability attaches as in Art 17.4 CMR (but with the addition of Art. 17.3 CMR) or Art 4.2. of the Hague/Visby Rules. At any event the exceptions contained in Draft no 8 Art 7 paragraph 2 a) and b) should be included.

Art. 4, paragraph 5 of the Hague/Visby Rules should be adopted. Also the limitation figures. Also Art 5, paragraph 5 of Hague/Visby Rules.

Is it not necessary to incorporate a provision making the CTO responsible for loss of or damage to cargo transported in containers carried on deck ?

YUGOSLAVIA

The Association is in general agreement with the outline and basic principles of Draft no 9.

Subsection 2 of Article 4 should be followed by the wording of subsection 3 of Art 4 bis of the Hague/Visby Rules (The aggregate ...).

It is suggested that Article 10 be deleted in toto.

Article 11 should be redrafted so that it appears more clearly that the special mandatory rules should govern the case only as far as the nature and extent of liability is concerned. (« Notwithstanding anything provided for in Art 7 subsection 1 ... »).

UNITED KINGDOM

The British Association is of opinion :

a) that the more explicit provisions which were included in Article 7 of the previous draft (Draft no 8) should be inserted in Article 7;

b) that Article 11 should be substituted by the text put forward by the German Delegation at the June Meeting of the International Subcommittee;

c) that the phrase « short range moving of goods of an auxiliary nature » in Article 1 (a) is inadequate;

d) that Article 7 (2) (d) is not satisfactory; and

e) that the provision concerning General Average in Article 13 may be unnecessary.

blement emballés par des professionnels, et secundo, de telles expéditions sont reprises dans les Règles de La Haye et de Visby.

L'Association aimerait que l'article 4bis, par. 3, des Règles de La Haye et de Visby soient reprises dans la présente Convention.

Le connaissance devrait contenir également les données suivantes : les modes de transport, le nom du navire de haute mer, les noms des ports projetés pour le chargement et le déchargement du navire, les nom et adresse du destinataire ou de la personne au lieu de la délivrance des marchandises devant être avertie.

Il serait souhaitable d'énumérer des actes ou des faits individuels où la responsabilité n'est pas engagée, comme le fait l'art. 17.4 CMR (mais en y ajoutant l'art. 17.3 CMR) ou l'art. 4.2. des Règles de La Haye et de Visby. De toute façon, les exceptions reprises dans le Projet No 8, art. 7, paragraphe 2 a) et b) devraient être incluses dans le Projet No 9.

L'article 4, paragraphe 5, des Règles de La Haye et de Visby devrait être agréé, ainsi que les chiffres limitatifs et l'article 5, paragraphe 5 des Règles de La Haye et de Visby.

N'est-il pas nécessaire d'incorporer une disposition rendant l'OTC responsable de la perte ou du dommage aux marchandises transportées dans des containers en pontée?

YUGOSLAVIE

L'Association marque son accord général sur les grandes lignes et les principes de base du Projet No 9.

L'alinéa 2 de l'article 4 devrait être suivi du texte de l'alinéa 3 de l'article 4bis des Règles de La Haye et de Visby (l'ensemble...)

L'Association propose la suppression totale de l'article 10.

L'Article 11 devrait être refondu afin qu'il soit clairement stipulé que chaque cas doit être régi par les règlements d'ordre public dans le seul cadre de la nature et de l'étendue de la responsabilité. (« Nonobstant les dispositions de l'art. 7, alinéa 1... »).

GRANDE-BRETAGNE

L'Association britannique pense :

- a) qu'il faut reprendre à l'article 7 les dispositions plus détaillées de l'article 7 dans le projet précédent (Projet No 8);
- b) qu'il faut substituer à l'article 11 le texte avancé par la délégation allemande lors de la réunion de la Commission Internationale en juin 1968;
- c) que la phrase « ...le déplacement des marchandises à petite distance et d'un caractère accessoire... » à l'art. 1 (b) est inappropriée;
- d) que l'article 7 (2) (d) laisse à désirer; et
- e) que la disposition visant l'Avarie Commune à l'article 13 est peut-être superflue.

U.S.A.

The US Association is not convinced that a convention is necessary at the present time and also considers that the state of the art of through transportation is in such a state of development that definite agreement on a convention at the present time would be premature. The matter should, however, be studied by CMI, paralleling developments in the industry. Subject to the foregoing overriding comment the Association considers the proposed Draft no 9 to be the best basis so far put forward on which to study the matter.

The convention should provide that, by the act of making the document subject to the convention the CTO shall take upon himself the responsibilities of the convention, whether or not the transport in question was actually a combined transport, involving two or more modes of transport but that the CTO should not be entitled to the benefits of the convention unless a combined transport was in fact involved. It is also the view of the Association that the convention should be applicable in cases where the preliminary contracts contemplates the issuance of a CT Bill of Lading even though the Bill of Lading is not issued.

To put into effect the foregoing views the US Association has suggested that Articles 1 and 2 should be replaced by 3 new Articles.

FRANCE

The French Association approves the principles of the draft. That the convention should become applicable only where there is a maritime leg is however not acceptable. The original question of the containers has been allowed to disappear in the background which causes some of the difficulties a pointed out by the Netherlands Association during the preliminary studies.

GREECE

The Greek Association thinks that now that the Hague/Visby Rules have solved the problem of limitation in respect of Containers it is right that the attention of the CMI is concentrated on combined transports. Draft no 9 is well suited to form the basis of the discussions in Tokyo. However the Association entertains grave doubts as to whether Article 11 can be made to work as it is certainly not easy to say what laws are mandatory; and particularly so for a Court in a different country. Moreover the question of ordre publique may also have a bearing on the question.

L'Association américaine n'est pas certaine qu'une Convention soit présentement nécessaire et elle estime également que la technique du transport en transit est dans une phase de développement telle qu'un accord définitif à propos d'une Convention serait prématuré à l'heure actuelle. Le C.M.I., cependant, devrait mettre la question à l'étude en établissant un parallèle entre les différents progrès accomplis dans ce domaine.

Sous réserve de la remarque qui précède, l'Association estime que le Projet No 9, tel qu'il est proposé, offre la meilleure base présentée jusqu'ici à une étude de la question.

La Convention devrait stipuler qu'en assujettissant le document à la Convention, l'OTC prendra à sa charge les responsabilités de la Convention, que le transport en question soit ou non un transport combiné entraînant au moins deux modes de transport, mais que l'OTC n'aura pas droit aux avantages accordés par la Convention à moins qu'il ne s'agisse, en fait, d'un transport combiné. L'Association est également d'avis que la Convention devrait être applicable dans les cas où le contrat préalable mentionne l'émission d'un Connaissance TC bien que le Connaissance usuel n'ait pas été émis.

Afin que les conceptions ci-dessus puissent être mises en pratique, l'Association américaine propose que les articles 1 et 2 soient remplacés par trois nouveaux articles.

FRANCE

L'Association française approuve les principes du Projet. Toutefois, elle s'oppose à la conception d'une Convention qui ne serait applicable que lorsqu'une phase de transport se fait par voie maritime.

La question du transport par Containers, soulevée au début, a été abandonnée, ce qui donne lieu à certaines difficultés, comme l'a indiqué l'Association néerlandaise lors des travaux préliminaires.

GRECE

L'Association hellénique pense que, puisque les Règles de La Haye et de Visby ont apporté une solution aux problèmes de la limitation en ce qui concerne les Containers, il serait juste que le CMI accorde toute son attention à la question des Transports Combinés. Le Projet No 9 est bien fait pour fournir une base de discussion à la Conférence de Tokyo.

Pourtant, l'Association nourrit de sérieux doutes au sujet de savoir si l'on pourra mettre l'article 11 en vigueur car il est difficile de déterminer les lois mandataires, particulièrement en ce qui concerne les tribunaux différents pays. En outre, le problème soulevé par l'ordre public peut également influencer la question.

B

Article 1 (a)

FINLAND

« Shipper » or « Sender instead of « consignor ».

YUGOSLAVIA

It would be convenient to find out a more precise term to designate the party entering with the contract with the CTO.

U.S.A.

Articles 1 and 2 should be replaced by the following three articles :

Article 1

Each Contracting State shall apply the provisions of this convention to every Bill of Lading which provides that the rules of this convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract and which :

- a) is issued in a contracting State, or
- b) provides for the carriage of goods from a place in a contracting State, or
- c) provides that the rules of this convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

whatever may be the nationality of the means of transports, the CTO, the consignor, the consignee or any other interested person.

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

Article 2

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

- a) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person concluding a contract of International Combined Transport with a consignor.
- b) « Contract of International Combined Transport » means a contract for the carriage of goods between two countries by at least two modes of transport, of which at least one is by sea and at least one is not.
- c) « Combined Transport Bill of Lading » (« CT B/L ») means a document entitled « Combined Transport Bill of Lading.
- d) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
- e) « Franc » means a unit consisting of 65.5 mgs of gold of millesimal fineness 900.

B
Article 1 (a)

FINLANDE

« Affréteur ou « Expéditeur » au lieu de « Chargeur ».

YOUGOSLAVIE

Il serait opportun de découvrir un terme plus précis pour désigner la partie concluant un contrat avec l'OTC.

ETATS-UNIS

Les articles 1 et 2 devraient être remplacés par les trois articles suivants :

Article 1

Tout Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention à tout Connaissance stipulant que les règles de la présente Convention ou la législation de tout Etat leur donnant effet, régiront le Contrat, qui

- a) est émis dans un Etat Contractant, ou
- b) prévoit le transport de marchandises à partir d'un lieu situé dans un Etat Contractant, ou
- c) prévoit que les règles de la présente Convention ou la législation de tout Etat leur donnant effet régiront le Contrat, quelle que soit la nationalité, de l'OTC, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée et quel que soit le moyen de transport utilisé.

Cet article ne s'opposera pas à ce qu'un Etat Contractant applique les règles de la présente Convention à tout connaissance qui n'est pas repris aux paragraphes précédents.

Article 2

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

- a) « Opérateur de Transport Combiné » (OTC) signifie une personne qui conclut avec un chargeur un contrat de Transport Combiné International.
- b) « Contrat de Transport Combiné International » signifie un contrat pour le transport de choses entre deux pays, par au moins deux modes de transport, l'un d'eux étant maritime, l'un au moins ne l'étant pas.
- c) « Connaissance de Transport Combiné » (Connaissance TC) signifie un document intitulé : « Connaissance de Transport Combiné ».
- d) « Personne » comprend toute corporation, compagnie, ou personne morale, civile ou juridique.
- e) « Franc » signifie une unité constituée par 65,5 mgs d'or au titre de 900/1000 de fin.

Article 3

By the issuance of a Bill of Lading incorporating the terms of this convention, the CTO :

- a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport and
- b) assumes liability for the entire transport as prescribed in this convention.

However, the CTO shall not be entitled to any benefit of this convention unless the carriage of goods contracted for is in fact by at least two modes of transport of which at least one is by sea and at least one is not, and short range moving of the goods of an auxiliary nature does not, for the purpose of this convention, constitute a separate mode of transport. »

Article 1 (b)

CANADA

Article 1 (b) (ii) should be deleted.

« short range nature » should be deleted.

Why is not the Convention applicable to two stages of water transports, such as sea and inland waterways ?

The words « modes » and « sea » should be replaced by « stages » and « water » respectively. « Water » because that word would not rule out the applicability of the convention to a Canada/US shipment via St Lawrence seaway and rail.

CIT

The issuing of a document of title, negotiable or not according to the wishes of the parties, should be a prerequisite for making the convention applicable.

ISRAEL

(iii) of this Article should be omitted.

IRU

The definition : « ... transport de marchandises effectué dans un même engin de transport qui emprunte successivement plusieurs modes de transport. »

NETHERLANDS

Should « country » in this Article be distinguished from « State » in Article 2 ?

SWEDEN

Completely new wording is suggested.

« Contract of International Combined Transport means a contract for the carriage of goods between two countries by at least two means

Article 3

L'OTC, par le fait qu'il émet un connaissement incorporant les termes de la présente Convention :

- a) s'engage à exécuter ou à faire exécuter le transport intégral et
- b) endosse la responsabilité pour le transport intégral comme le prescrit la présente Convention.

Toutefois, l'OTC ne pourra pas bénéficier de la présente Convention à moins que le transport des marchandises pour lesquelles un contrat a été émis comprenne, de fait, au moins deux modes de transport, l'un d'eux étant maritime, l'un au moins ne l'étant pas, et que le déplacement des marchandises à petite distance et d'un caractère accessoire ne constitue pas un mode de transport séparé pour l'application de la présente Convention. »

Article 1 (b)

CANADA

L'article 1 (b) (ii) devrait être supprimé.

« Le déplacement accessoire », devrait être supprimé.

Pourquoi la Convention n'est-elle pas applicable à deux phases différentes de transport par eau, comme la voie maritime et la voie fluviale intérieure ?

Les mots « modes » et « mer » devraient être remplacés respectivement par « phases » et « eau ». Ce dernier terme n'éliminant pas l'application de la Convention à une expédition de marchandises Canada/États-Unis par le Seaway et le chemin de fer du St. Laurent.

CIT

L'émission d'un document de titre, négociable ou non, suivant le désir exprimé par les parties contractantes, devrait constituer une condition préalable à l'applicabilité de la Convention.

ISRAEL

Le (iii) de cet article devrait être supprimé.

IRU

La définition « ...transport de marchandises effectué dans un même engin de transport qui emprunte successivement plusieurs modes de transport ».

PAYS-BAS

Y a-t-il une nuance entre « pays » dans le présent article et « Etat » à l'article 2 ?

SUEDE

Nous proposons une refonte complète du texte.

« Contrat de Transport Combiné International » signifie un contrat pour le transport de marchandises entre deux pays par au moins

of transport of which at least one is a seagoing vessel and at least one is not, and in respect of which contract the CTO.

(i) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport covered by the contract and to issue a document named Combined Transport Bill of Lading CT B/L

(ii) assumes liability for the whole transport as prescribed in this convention.

Short range movement of a nature auxiliary to the main transport of the goods does not for the purpose of this convention constitute a separate means of transport ».

SWITZERLAND

Doubtful whether regulation concerning « short range moving » is necessary.

UNITED KINGDOM

« short range nature » is an inadequate text.

U.S.A.

(See under Article 1 (a)).

YUGOSLAVIA

« Countries » should be « States ». A more precise definition of « short range moving » is necessary.

Article 1 (c)

Article 1 (d)

SWEDEN

Should be transferred to Article 7 § 2 (c).

Article 2 (1)

CANADA

« The provisions of this convention shall apply to every contract of International Combined Transport if : ».

CIT

The convention should apply only between Contracting States.

NETHERLANDS

Propose the following wording : « The provisions of this convention shall apply to a contract of International Combined Transport for the carriage of goods between places in two different states if : ».

U.S.A.

(See under Article 1 (a)).

deux moyens de transport, l'un au moins étant un navire de haute mer et l'un au moins ne l'étant pas et aux termes duquel l'OTC : (i) s'engage à effectuer ou à procurer l'intégralité du transport couvert par le contrat et émet un document intitulé Connaissance de Transport Combiné (Connaissance TC)

(ii) assume la responsabilité de l'intégralité du transport comme le prescrit le présente Convention.

Le déplacement des marchandises à petite distance et d'un caractère accessoire par rapport au transport principal ne constitue pas un mode de transport séparé pour l'application de la présente Convention ».

SUISSE

Nous doutons de la nécessité du règlement s'appliquant à « déplacement à petite distance ».

GRANDE-BRETAGNE

Le texte « le déplacement accessoire... » est inapproprié.

ETATS-UNIS

(Voir l'article 1 (a)).

YUGOSLAVIE

« Pays » doit être remplacé par « Etats ». Une définition plus concise de « déplacement à petite distance » est nécessaire.

Article 1 (c)

Article 1 (d)

SUEDE

Cet article doit être transféré à l'article 7 § 2 (c).

Article 2 (1)

CANADA

« Les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout Contrat de Transport Combiné si ... ».

CIT

La Convention ne devrait être applicable qu'entre Etats Contractants.

PAYS-BAS

Nous proposons le texte suivant :

« Les dispositions de la présente Convention seront applicables à un Contrat de Transport Combiné International pour le transport de marchandises entre des lieux situés dans deux Etats différents si : ».

ETATS-UNIS

(Voir l'article 1 (a)).

YUGOSLAVIA

Does the convention apply if the conditions under (b) and (c) (but not conditions under (a)) exist ?

Article 2 (2)

CANADA

Delete this paragraph.

CIT

Transport mentioned in CIM Art 2 paragraph 1 and 4 should be excluded.

ISRAEL

Delete « furniture removal ».

SWEDEN

Is this paragraph really necessary ?

SWITZERLAND

The term « nuclear substances » is too vague. The convention should apply also to furniture removal.

U.S.A.

(See under Article 1 (a)).

Article 3

CANADA

Is this Article necessary ? In any case the concept expressed in the Article would be better tied in directly in the liability Articles.

CIT

This Article had better appear after Art 7.

FINLAND

This Article should be placed after Article 7.

FRANCE

The CTO should preferably be responsible for his agents or servants whether they have been negligent or not.

GREECE

Articles 5, 6 and 7 should come before Articles 3 and 4.

ISRAEL

Delete the words « when such agentsemployment ».

YUGOSLAVIE

Si les conditions à (b) et à (c) mais non à (a) sont remplies, la Convention sera-t-elle appliquée ?

Article 2 (2)

CANADA

Ce paragraphe serait à annuler.

CIT

Les transports visés à l'art. 2, paragraphe 1 et 4 dans la Convention CIM devraient être exclus.

ISRAEL

Supprimer les mots « déménagements de meubles ».

SUEDE

Ce paragraphe est-il vraiment nécessaire ?

SUISSE

Le terme « substances nucléaires » est trop vague. La Convention devrait être appliquée aux déménagements de meubles.

ETATS-UNIS

(Voir l'article 1 (a)).

Article 3

CANADA

Cet article est-il nécessaire ? De toute façon il faudrait mieux raccorder directement le concept exprimé dans cet article aux articles visant la responsabilité.

CIT

Il serait préférable que cet article paraisse après l'article 7.

FINLANDE

Cet article devrait paraître après l'article 7.

FRANCE

Il serait préférable que l'OTC réponde des fautes et négligences commises par ses représentants et ses préposés, qu'ils soient ou non négligents.

GRECE

Les articles 5, 6 et 7 devraient paraître avant les articles 3 et 4.

ISRAEL

Supprimer les mots « lorsque ces représentants fonctions ».

NETHERLANDS

Propose the following wording : « For the purpose of this convention, but except for determining whether the CTO is entitled to invoke limitation of his liability and subject to ».

SWEDEN

New wording is suggested.

« The CTO shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons whose services he utilises for the performance of the contract ».

YUGOSLAVIA

The words « as if such acts and omissions were his own » should be reinserted.

Article 4 (1) and (2)

CANADA

If Article 3 is deleted then also subsection (2) of Article 4 should be deleted.

CIT

This Article had better appear after Article 7.

FINLAND

This Article should better be placed after Article 7.

We miss the stipulation relating to aggregate amounts as in Art 4 bis 3, Hague/Visby Rules 1967.

NETHERLANDS

« the CTO » should be « a CTO ».

SWEDEN

Article 4 (2) should form an independent Article to appear after Article 7. Article 4 (1) could then be transferred to Article 3. Article 4 (2) should also be more clear if new wording was adopted.

SWITZERLAND

Why has Article 4 bis, paragraph 3 of the Hague/Visby Rules been omitted ?

U.S.A.

Delete the words « covered by a contract of International Combined Transport » in Article 4 (1).

YUGOSLAVIA

Add the following : « The aggregate of the amounts recoverable from the carrier and such servants and agents shall in no case exceed the limit provided for in this convention ».

PAYS-BAS

Proposent le texte suivant : « En vue de l'application de la présente Convention, mais sauf si l'on doit décider de ce que l'OTC peut invoquer les limites de la responsabilité et sous réserve de... »

SUEDE

Un nouveau texte est proposé :

« ...L'OTC sera responsable des fautes et négligences commises par ses représentants et préposés et par toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution du Contrat. »

YUGOSLAVIE

Les mots « comme de ses propres actes et omissions » doivent être réinsérés.

Article 4 (1) et (2)

CANADA

Si l'on supprime l'article 3, l'alinéa (2) à l'article 4 doit également être supprimé.

CIT

Il serait préférable de placer cet article après l'article 7.

FINLANDE

Cet article devrait être placé après l'article 7.

Une stipulation se référant à l'ensemble des montants comme le fait l'article 4 bis, 3, des Règles de La Haye et de Visby de 1967, fait défaut.

PAYS-BAS

« l'OTC » devrait se lire « un OTC ».

SUEDE

L'article 4 (2) devrait être rédigé sous forme d'article indépendant paraissant après l'article 7. L'article 4 (1) pourrait alors être transféré à l'article 3. L'article 4 (2) gagnerait en clarté si la modification de rédaction était acceptée.

SUISSE

Pourquoi a-t-on supprimé l'article 4bis, paragraphe 3, des Règles de La Haye et du Visby ?

U.S.A.

Il faudrait supprimer les mots « ...faisant l'objet d'un Contrat de Transport Combiné International » à l'article 4 (1).

YUGOSLAVIE

Il faudrait ajouter : « L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses représentants et préposés ne dépassera en aucun cas la limite prévue par la présente Convention. »

Article 5 (1) and (2)

CANADA

« Shall issue » instead of « issues ».

Article 5 (1) (f) should read : « The gross weight of the goods and either or the quantity as furnished in writing by the Consignor ». This in order to account for the fact that limitation of liability is based upon *gross weight*. The words « if uncovered » in subparagraph (g) should be deleted.

DENMARK

Nothing has been mentioned about « quality ».

FINLAND

Would it be possible to include a jurisdiction clause in the Bill of Lading or should Article 12 be exclusive law ?

ICC

Points deemed essential to appear in CT B/L. (a) quality and condition of goods (various aspects as to this discussed in ICC Doc 470/168; 23/8 1968) (b) « on board » or equivalent = « accepted by CTO from the shipper in apparent good order and condition for transportation from the place of acceptance to place of delivery ». c) evidence whether shipped on deck or not. (d) numbers of originals issued in a set.

ISRAEL

« Shall issue » instead of « issues ».

JAPAN

« The name and address of the Consignor » should be added to the date to be contained in the Bill of Lading.

FRANCE

Under point d) strike out the words « by the CTO » in fine.

NETHERLANDS

Strike out the word « container » and add to Article 1 (a) a definition of goods, which might read : « Goods » includes containers, pallets and similar articles of transport used to consolidate goods.

SWEDEN

Article 5 (1), second paragraph, is unclear as it does not say if the CTO can refuse to include these facts or if he must include them but make a reservation as to their correctness. Clarification is needed.

Article 5 (1) et (2)

CANADA

« Sera tenu d'émettre et de délivrer... » au lieu de « ...émettra et délivrera... »

On devrait lire à l'article 5 (1) (f) « Le poids brut des marchandises et soit... soit la quantité tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur », ceci afin de justifier le fait que c'est le poids brut qui délimite la responsabilité; les mots « ...en cas de chargement à nu... » à l'alinéa (g) devraient être supprimés.

DANEMARK

On ne fait aucune mention de la « qualité ».

FINLANDE

Pourrait-on inclure dans le connaissement une clause déterminant la juridiction, ou bien l'article 12 doit-il se référer exclusivement à la loi ?

ICC

Il serait essentiel que les détails suivants soient repris dans le Connaissement TC : (a) qualité et condition des marchandises (les différents aspects de la question ont été discutés dans le rapport ICC Doc 470/168; 23/8/1968) (b) « à bord » ou l'équivalent = accepté par l'OTC de l'expéditeur en bon état et conditionnement apparents ... pour le transport du lieu de la réception au lieu de la délivrance ». (c) preuve certaine, ou non, de mise à bord en pontée. (d) nombre d'originaux émis dans la série.

ISRAEL

(Mêmes remarques que pour le Canada, voir première ligne de l'Article 5).

JAPON

Les nom et adresse du chargeur devraient être ajoutés aux indications contenues dans le connaissement.

FRANCE

Biffer le mot « Container » et ajouter à l'article 1 (a) une définition des marchandises libellée comme suit : « marchandises » comprend containers, pallets ou tout autre article de transport servant à grouper les marchandises.

SUEDE

L'article 5 (1) second paragraphe, n'est pas clair, car il ne spécifie pas si l'OTC peut refuser d'inclure ces détails ou bien s'il doit les inclure, mais avec des réserves quant à leur exactitude. Il serait souhaitable que cette question soit élucidée. (A vrai dire, les mêmes remarques s'appliquent aux Règles de La Haye et de Visby).

(The same goes for the Hague Rules, for that matter.) « If not covered by packing » instead of « uncovered » (see (e) and (g)).

New wording of (2) is suggested :

« The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy at the time when the goods were taken charge by the CTO of the particulars relating to marks, number, quantity or weight furnished by him to the CTO. The consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage or expense arising or resulting from inaccuracy in such particulars ».

SWITZERLAND

Article 5 (1) (a) should read : the heading « Combined Transport Bill of Lading according to the International Convention on Combined Transports of 19... ».

« Or » in Article 5 (1) (e) should be « and ».

The Bill of Lading should also contain the following data : The modes of Transport, the name of the seagoing vessel, the intended ports of loading and discharge from the seagoing vessel, the name and address of the consignee or party to be notified on the place of delivery.

YUGOSLAVIA

Subsection (h) of Article 5 should be omitted as it restricts the application of the convention.

Article 6 (1)

JAPAN

The following clause should be added :

« The CTO shall not be legally bound by the descriptions on the contents of package or the nature and quantity of the goods packed into container by the consignor, if such descriptions are accompanied by the words such as « said to contain » or « shippers load and count ».

Article 6 (2)

CIT

See observation under Art 1 (b).

FINLAND

Suggestion that CT B/L should be governed by national law is not well founded. Negotiability of the maritime B/L is in our legal system achieved by an express stipulation in the Maritime Law. A similar stipulation could be incorporated in the convention.

This Article is unclear and might lead to confusion.

Remplacer les mots « non-emballées » par « si celles-ci ne sont pas revêtues d'un emballage » (voir (e) et (g)).

Le paragraphe (2) pourrait être modifié comme suit :

« Le chargeur sera sensé avoir garanti à l'OTC, au moment de la prise en charge des marchandises, l'exactitude des détails, des marques, du nombre, de la quantité ou du poids, tels qu'ils sont indiqués par lui à l'OTC.

Le chargeur indemnisera l'OTC pour toutes pertes, dommages ou dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points ».

SUISSE

A l'article 5 (1) (a) on devrait lire : L'intitulé « Connaissance de Transport Combiné suivant la Convention Internationale relative au Transport Combiné de 19... »

« Et » à l'article 5 (1) (e) devrait remplacer « ou ».

Le Connaissance devrait contenir également les données suivantes : les modes de transport, le nom du navire de haute mer, les noms des ports projetés pour le chargement et le déchargement du navire, les nom et adresse du destinataire ou de la personne à avertir au lieu de la délivrance.

YUGOSLAVIE

L'alinéa (h) à l'article 5 devrait être supprimé en raison de la restriction qu'il apporte au champ d'application de la Convention.

Article 6 (1)

JAPON

La clause suivante devrait être ajoutée :

« L'OTC ne sera pas lié légalement par la description du contenu des colis ou de la nature et de la qualité des marchandises emballées dans le container par l'expéditeur si des indications, telles que « sensé contenir » ou « pesé et compté par le chargeur » complètent cette description.

Article 6 (2)

CIT

Voir la remarque à l'article 1 (b).

FINLANDE

La proposition d'après laquelle la loi nationale régirait l'émission du Connaissance n'a pas de fondement valable. Conformément à notre système juridique, le Connaissance maritime est négocié grâce à une clause spéciale incorporée dans les lois maritimes. Une stipulation semblable pourrait être reprise dans la Convention.

Cet article manque de clarté et pourrait prêter à confusion.

JAPAN

This provision should be set out in an independent Article.

GREECE

The second paragraph should come first or perhaps at the end of the Draft and should form an independent Article.

Article 7 (1)

CANADA

Article 7 (1) should be replaced by the following wording :
« The Combined Transport Operator shall be liable for any loss or damage to the goods incurred from the time they are taken in charge by him, or his agent, servant or independent sub-contractor, until the time of delivery to the Consignee at the final place of destination as provided in the Contract of Combined Transport.

The Combined Transport Operator shall be relieved of such liability if he can establish that the loss or damage arose or resulted from a cause or event which he could not avoid or the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence either personally or through his agents, servants or independent sub-contractors ».

DENMARK

Draft no 8 preferable. A new clause is proposed :

1. Subject always to the provisions of Article 12 the provisions as set out in this Article and Articles 8-11 shall govern the responsibility of the CTO. The CTO shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he received the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place of their final destination.

2. The CTO shall, however, be relieved of liability if the loss or damage was caused :

- a) by the wrongful act or neglect of the sender or the receiver;
- b) by compliance with the instructions of the sender or the receiver;
- c) through circumstances which the CTO could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent by the exercise of reasonable diligence.

3. The CTO shall be relieved of liability when the loss or damage arises from one or more of the following circumstances :

JAPON

Cette disposition devrait faire l'objet d'un article séparé.

GRECE

Le second paragraphe devrait être placé en tête du présent article ou bien à la fin du Projet et devrait faire l'objet d'un article indépendant.

Article 7 (1)

CANADA

L'article 7 (1) devrait être remplacé par le texte ci-après :

« L'opérateur de Transport Combiné répondra de la perte ou du dommage causé aux marchandises entre le moment où lui, ses représentants et préposés, ou sous-traitants indépendants les a prises en charge, et le moment de leur délivrance au destinataire au lieu de leur destination, comme le stipule le Contrat de Transport Combiné.

L'opérateur de Transport Combiné sera exonéré s'il peut prouver que la perte ou le dommage résulte ou provient de toute cause ou circonstance qu'il ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier par l'exercice d'une diligence raisonnable, soit personnellement, soit par ses représentants et préposés ou sous-traitants indépendants ».

DANEMARK

Nous préférons le Projet No 8 et proposons une nouvelle clause libellée comme suit :

« 1. Toujours sous réserve des dispositions de l'article 12, la responsabilité de l'OTC sera régie par les dispositions du présent article et par celles des articles 8 et 11.

L'OTC répondra de toute perte, totale ou partielle, des marchandises et de toute avarie subie par celles-ci, depuis le moment où il en a pris réception jusqu'au moment où ils les délivre au lieu de leur destination finale.

2. Toutefois, l'OTC ne sera pas responsable si la perte ou le dommage trouve son origine dans :

- a) un acte dommageable ou une négligence de l'expéditeur ou du destinataire;
- b) l'exécution fidèle des instructions données par l'expéditeur ou le réceptionnaire;
- c) des circonstances que l'OTC n'a pas pu éviter et dont les conséquences ne pouvaient pas être évitées par l'exercice d'une diligence raisonnable.

3. L'OTC ne répondra pas de la perte ou du dommage provenant d'une des circonstances suivantes :

- a) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- b) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the receiver or persons acting on behalf of the sender or the receiver;
- c) inherent vice and the nature of those goods which are particularly exposed to total or partial loss or to damage;
- d) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages or containers;
- e) the carriage of livestock.

4. Where under this article the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Article have contributed to the loss or damage. »

FINLAND

Prefers to have the exonerating contingencies enumerated as in the Hague Rules. There should also be an exception for deviation for the purposes of saving life and property at sea. The limitation should be as in the Hague Rules.

JAPAN

Article 7 (1) (a) and (b) should be replaced by the following provisions :

- a) caused by act of war, riot, civil commotion;
- b) caused by strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- c) caused by the wrongfull act of neglect of or compliance with the instructions of the consignor or the consignee;
- d) arised from the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- e) arised from handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor, the consignee or persons acting on behalf of the consignor or the consignee;
- f) arised from inherent vice and the nature of those goods which are particularly exposed to total or partial loss or to damage;
- g) arised from insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages or containers;

- a) l'absence, l'insuffisance ou le caractère déficient de l'emballage dans le cas de marchandises qui, par leur nature, sont sujettes à des pertes ou à des avaries si elles ne sont pas ou sont mal emballées;
- b) la manipulation, le chargement, l'arrimage ou le déchargement des marchandises par l'expéditeur, le réceptionnaire ou des personnes agissant pour leur compte;
- c) le vice propre ou la nature des marchandises qui sont particulièrement sujettes à une perte totale ou partielle ou à un dommage;
- d) l'insuffisance ou le caractère inapproprié des marques ou numéros sur les colis ou les containers;
- e) le transport d'animaux vivants;

4. Etant donné que, aux termes de cet article, l'OTC ne répond pas des conséquences de certains facteurs générateurs de pertes ou dommages, il ne répondra des conséquences des facteurs, dont la responsabilité lui incombe en vertu du présent article, que dans la mesure où ceux-ci ont contribué à la perte ou aux dommages.

FINLANDE

La Finlande préfère l'exonération dans le cas de circonstances aléatoires comme le prévoient les Règles de La Haye et de Visby. En outre, il faudrait prévoir l'exception en cas de déviation d'itinéraire dans des buts de sauvetage de vies humaines et de propriété en mer. On pourrait s'inspirer des Règles de La Haye et de Visby pour la limitation.

JAPON

L'article 7 (1) (a) et (b) devrait être remplacé par les dispositions suivantes :

- a) causé par fait de guerre, émeute, troubles civils;
- b) causé par grèves ou lockouts ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- c) causé par un acte dommageable ou une négligence dans l'exécution fidèle des instructions données par l'expéditeur ou le réceptionnaire;
- d) provenant de l'absence, de l'insuffisance ou du caractère déficient de l'emballage dans le cas de marchandises qui, par leur nature, sont sujettes à des pertes ou avaries si elles ne sont pas ou sont mal emballées;
- e) provenant de la manipulation, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur, le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de ceux-ci.
- f) provenant du vice propre ou de la nature des marchandises qui sont particulièrement sujettes à une perte totale ou partielle ou à un dommage;
- g) provenant de l'insuffisance ou du caractère inapproprié des marques ou numéros sur les colis ou les containers;

- h) arisen from deficiency in a cargo container when such a container is supplied by the consignor;
- j) arose or resulted from any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence; or
- j) occurred during carriage by sea or inland waterways and arose or resulted from either fire (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland waterways) or act, neglect or default of the master, mariner pilot or the servants of the carrier by sea or inland waterways in the navigation or in the management of the ship ».

NETHERLANDS

Suggest that Articles 7 plus 3 and 8-11 are replaced by the following Articles :

Article X

The liability of the CTO for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time he receives the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place designated for delivery by the CTO shall be determined by the provisions of Articles 8 and 9.

Article Y

If it is proved on which stage of the transport the damage or loss occurred the CTO shall be liable to such extent, as he would be under the law governing that stage of the transport if he had made a separate and direct contract with the claimant for the transport on that stage only but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading.

Article Z

1. If it is not proved on which stage of the transport the damage or loss occurred *or if on the stage where it is proved to have occurred alternative laws or regulations are applicable*, the CTO shall be liable if under the law *or any of the laws or regulations* governing any stage of the contract where the damage or loss can have occurred he would be liable if the damage or loss had occurred on that stage and he had made a separate and direct contract with the claimant for the transport on that stage only but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading.

- h) provenant d'une déficience à un container pour cargo lorsqu'il est fourni par l'expéditeur;
- i) provenant ou résultant d'une cause que l'OTC ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas éviter les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
- j) survenu au cours d'un transport maritime sur des eaux intérieures et provenant ou résultant soit d'un incendie (à moins qu'il ait été causé par le fait ou la faute du transporteur maritime ou du transporteur par eaux intérieures) soit des actes, négligences ou défauts du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur maritime ou du transporteur par eaux intérieures, concernant la navigation ou l'administration du navire ou du bateau ».

PAYS-BAS

Les Pays-Bas proposent que les articles 7, 3 et 8-11 soient remplacées par les articles suivants :

Article X

La responsabilité de l'OTC de toute perte, totale ou partielle des marchandises et de toute avarie subie par celles-ci depuis le moment où il en a pris réception jusqu'au moment où il les délivre au lieu de leur destination désigné par l'OTC, sera déterminée par les dispositions des articles 8 et 9.

Article Y

S'il est prouvé à quelle phase du transport le dommage ou la perte a eu lieu, l'OTC sera responsable dans les mêmes proportions que celles déterminées par la loi régissant la phase du transport au cas où il aurait conclu avec la partie requérant un contrat séparé et direct ayant trait à cette phase au transport uniquement mais aux mêmes conditions que celles du Connaissance TC dans tout autre cas.

Article Z

1. S'il n'est pas prouvé à quelle phase du transport le dommage ou la perte a eu lieu ou si au stade où il est prouvé que le dommage ou la perte a eu lieu, des lois et règlements alternatifs sont applicables l'OTC sera responsable dans la mesure où, d'après la loi ou toute loi ou tout règlement régissant dans la mesure où, n'importe quelle phase du Contrat où le dommage ou la perte a pu avoir lieu, il aurait été responsable si le dommage ou la perte avait eu lieu à cette phase et s'il avait conclu avec la partie requérante un contrat séparé et direct ayant trait à cette phase du transport uniquement, mais il sera responsable aux mêmes conditions que celles du Connaissance TC dans tout autre cas.

2. In the case of the CTO being thus liable, the limit of his liability shall be the highest prevailing under the laws governing the various stages of the transport where the damage or loss can have occurred. »

However, if majority favours Draft no 9 following amendment is suggested.

Article 7, 4 paragraph : The end of the first sentence should read « at the place as designated for delivery in the CT Bill of Lading ».

SWEDEN

Possibly, the exceptions appearing in Draft no 8 Articles 7 (2) (a) - (b) and (3) (a) - (d) should appear also in Draft no 9.

In (1), « by the CTO » should be exchanged for in the CT B/L ».

SWITZERLAND

« If he can prove » instead of « if it can be proved ». Due diligence » instead of « reasonable diligence ».

It would be preferable to list some individual acts or events for which no liability attaches as in Article 17.4 CMR (but with the addition of Article 17.3) or Article 4.2 of the Hague/Visby Rules. At any rate Article 7, paragraph 2 a) and b) of Draft no 8 to be included.

UNITED KINGDOM

Prefers the more explicit provisions previously included in Draft no 8 (with a few amendments).

U.S.A.

Substitute « waterway » for « waterways » in three places in Article 7 (i) (b).

CIT

Article 7 1 (b) seems to make double use of the rule under Article 11 which says in effect that the law that governs the contract, the non performance or the poor performance of which causes the damage, should apply. Article 7 (1) (b) should be struck out.

Article 7 (2)

DENMARK

Article 7 (2) (c) should read as follows :

« Compensation shall not, however, exceed francs per kilo of the gross weight of the goods lost or damaged, or the equivalence of 10.000 francs per package or unit, whichever is the higher. »

2. Lorsque l'OTC est responsable de cette façon la limite de sa responsabilité sera celle qui prévaut sous les lois régissant les différentes phases du transport où le dommage ou la perte a eu lieu. »

Cependant, la modification suivante est proposée si la majorité préconise le Projet No 9 :

Article 7, par. 4 : la fin de la première phrase devrait se lire : « ... à l'endroit prévu dans le Connaissance TC pour cette délivrance... »

SUEDE

Les exceptions paraissant dans le Projet No 8, art. 7 (a)-(b) et (3) (a)-(d) devraient peut-être paraître aussi dans le Projet No 9.

Au §1, les mots « par l'OTC » devraient être remplacés par « dans le Connaissance TC ».

SUISSE

Modifications :

« S'il peut prouver » au lieu de « si la preuve peut être rapportée » ;
« Diligence adéquate » au lieu de « diligence raisonnable ». Il serait souhaitable d'énumérer des actes ou des faits individuels où la responsabilité n'est pas engagée, comme le stipule l'article 17.4 CMR (mais en y ajoutant l'art. 17.3) ou l'art. 4.2 des Règles de La Haye et de Visby. De toute façon, les exceptions reprises dans le Projet No8, art. 7, par. 2, a) et b) devraient être incluses.

GRANDE-BRETAGNE

L'Association britannique préfère les dispositions plus détaillées faisant précédemment partie du Projet No 8 (avec quelques modifications).

ETATS-UNIS

L'Association américaine propose que « eau intérieure » soit substitué à « eaux intérieures » en trois endroits de l'article 7 (1) (b).

CIT

L'article 7 semble faire double emploi avec la règle de l'article 11 qui stipule, en fait, que les lois régissant le contrat, lorsque le dommage est dû au fait que ce dernier est mal ou n'est pas exécuté, devraient être appliquées. L'article 7 (1) (b) devrait être éliminé.

Article 7 (2)

DANEMARK

L'article 7 (2) (c) devrait être modifié de la façon suivante : « Toutefois, l'indemnité ne dépassera pas francs le kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée ou l'équivalent de 10.000 francs par paquet ou unité, la cote la plus élevée devant être appliquée ».

FINLAND

The limitation Rules should be in conformity with the Hague/Visby Rules.

ISRAEL

New wording is suggested. Failure by the CTO to demand a surcharge should not have any detrimental effect on the rights of the consignee.

« e. Higher compensation may only be claimed when the Consignor has provided the CTO, before the CT Bill of Lading has been issued, with a statement in writing declaring the value of the goods. In that case the amount of the declared value, if it exceeds the limit under paragraph (c) of this subarticle, shall be considered as substituted for the said limit, provided that if a surcharge has been demanded on the basis of the declared value, this provision shall only be effective if the surcharge has been paid or secured. »

JAPAN

The Hague/Visby Rules figure of limitation per kilo should be adopted.

After « gross weight of the goods » the words « (in case of the goods contained into a container, such contained goods) » should be added.

NETHERLANDS

(See under Article 7 (1)).

If Draft no 9 accepted by majority, suggest that « carriage by sea » is replaced by « occurred onboard a ship ». Why has the « Container Clause of the Brussels Protocol not been adopted ?

Suggest insertion of « The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case ».

SWEDEN

The Limitation Rules should be in conformity with the Hague/Visby Rules.

« Determined » instead of « fixed ».

In (e) the first words should read « Higher compensation may otherwise only ».

SWITZERLAND

Article 4, paragraph 5 of Hague/Visby Rules should be adopted. Further, H-VR's limitation figures to be adopted.

Prefer wording of Article 5, paragraph 5 of H-V Rules. « against payment of a surcharge to be agreed upon » should be deleted.

FINLANDE

Les Règles de la limitation doivent être conformes aux Règles de La Haye et de Visby.

ISRAEL

Propose un nouveau texte. L'absence d'une demande de surcharge de la part de l'OTC ne devrait pas causer de préjudice au destinataire.

« e) Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée que si le chargeur a fourni à l'OTC, préalablement à l'émission du connaissement TC, une déclaration écrite certifiant la valeur des marchandises.

Dans ce cas, si la valeur déclarée dépasse la limite dont question au paragraphe (c) de ce sous-article, elle sera sensée remplacer la limitation en question à condition que cette proposition ne soit valable que lorsque la surcharge, réclamée sur la base de la valeur déclarée, a été payée ou nantie. »

JAPON

Le chiffre de la limitation par Kilo des Règles de La Haye et de Visby devrait être adopté.

Les mots : (si les marchandises se trouvent dans un container, ces marchandises) seront ajoutés après les mots « poids brut de la marchandise ».

PAYS-BAS

(Voir à l'article 7 (1)).

Si le Projet No 9 est accepté par la majorité, l'Association néerlandaise propose que « transport maritime » soit remplacé par « s'est produit à bord d'un navire ». Pourquoi la « clause Containers » du Protocole de Bruxelles n'a-t-elle pas été adoptée ?

L'Association néerlandaise propose l'introduction de la disposition suivante : « La date de conversion de la somme accordée en monnaie internationale sera régie par la loi de la juridiction saisie du litige ».

SUEDE

Les Règles de la limitation doivent s'harmoniser avec les Règles de La Haye et de Visby.

Le mot « fixé » sera remplacé par « déterminé ». (*Le mot « déterminé » est déjà employé dans le texte français.*)

Ou bien au début de l'alinéa (e) « Par ailleurs, une indemnité plus élevée ne peut être réclamée... ».

SUISSE

L'Association aimerait que l'on reprenne l'article 4, par. 5 des Règles de La Haye et de Visby, ainsi que les chiffres de la limitation.

L'Association préfère le texte des Règles de La Haye et de Visby, article 5. On devrait biffer les mots : « ...moyennant paiement d'un supplément de prix à convenir... ».

UNITED KINGDOM

Article 7 (2) (d) is unsatisfactory.

Article 8

SWEDEN

New wording is suggested.

« Unless notice of loss of or damage to the goods has been given in writing to the CTO or to his nearest agent or servant in the country of delivery before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the CT/BL or, if the loss or damage is not readily apparent, within 5 working days thereafter, such removal shall constitute prima facie evidence that the CTO has delivered the goods as described in the CT Bill of Lading ».

SWITZERLAND

7 days instead of 3 days.

GREECE

This provision may well prove both useless and unjust in practice.

Article 9

ISRAEL

Last 7 words should be deleted.

SWITZERLAND

Art 32, paragraphs 2 and 3, CMR, should be inserted between the two paragraphs of this Article.

Article 10

CANADA

Should be deleted, as the convention shall not govern the relationships between the CTO and third parties.

FRANCE

The time bar should be reduced to 3 months; one year is excessive.

ISRAEL

New wording is suggested :

« Recourse actions by the CTO against any person involved in the carriage may be brought within the time allowed by the law of the

GRANDE-BRETAGNE

L'article 7 (2) (d) laisse à désirer.

Article 8

SUEDE

L'Association suédoise propose le texte suivant :

« A moins qu'un avis de perte ou dommages aux marchandises soit donné par écrit à l'OTC ou à son représentant ou ses préposés les plus proches dans le pays de la délivrance, avant l'enlèvement de la marchandise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du Connaissance TC ou au moment de celui-ci, ou, si les pertes ou les dommages ne sont pas apparents, dans les *cinq jours ouvrables* de la délivrance, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'OTC telles qu'elles ont été décrites au Connaissance TC ».

SUISSE

L'Association propose 7 jours au lieu de 3.

GRECE

Cette disposition risque de s'avérer inutile et inéquitable sur le plan pratique.

Article 9

ISRAEL

Les sept derniers mots doivent être biffés.

SUISSE

L'art. 32, par. 2 et 3, Convention CMR, doit être inséré entre les deux paragraphes du présent article.

Article 10

Etant donné que la Convention ne régit pas les rapports existant entre l'OTC et les tiers, cet article devrait être supprimé.

FRANCE

La prescription devrait être ramenée à 3 mois; la période d'un an est excessive.

ISRAEL

L'Association israélienne propose la nouvelle rédaction suivante :

« Les actions récursoires contre toute personne engagée dans le transport, peuvent être intentées par l'OTC dans le délai prévu par la

State in which recourse is sought. However, the time allowed shall not be less than one year commencing from the day after the expiration of the one year period set out in Article 9. »

YUGOSLAVIA

Delete this Article in toto.

Article 11

CANADA

In view of what is said under Article 7 (1) this Article should be deleted.

CIT

The modification suggested by CIT in respect of Article 12 of the Unidroit project might, *mutadis mutandis*, be used here i.e. : « Lorsqu'il est prouvé que le dommage résulte de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite de l'un des contrats conclus par le transporteur principal en vue d'assurer le transport international combiné sa responsabilité est régie par le droit applicable à ce contrat ».

DENMARK

Would favour a network system to the effect that — in cases where it can be proved where the loss or damage occurred — the responsibility to be governed by the law which would have been applicable if a separate contract had been concluded with the person in whose custody the goods were at the time of loss or damage.

FINLAND

The clause is not quite clear.

ISRAEL

The clause is unclear. New wording is suggested :

« Notwithstanding the provisions of Articles 7 and 10, where it is possible to ascertain the stage or transport in the course of which the loss or damage occurred, any party to proceedings arising therefrom shall have the right to invoke, in respect of the nature and extent of the liability therefor, such mandatory legal provisions as would have been applicable had a separate contract of carriage existed in respect of such stage of transport. »

JAPAN

« Such laws direct contract with the CTO » should be replaced by « Such laws and regulations or the contract clauses to be applied to the contract between the CTO and the subcarrier... ».

loi de la juridiction de l'Etat saisi du litige. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à une période d'un an prenant cours le lendemain de la date d'expiration du délai d'un an prévu à l'article 9 ».

YOUgosLAVIE

Supprimer cet article in toto.

Article 11

CANADA

Etant donné ce qui est dit à l'article 7 (1), le présent article devrait être supprimé.

CIT

La modification de l'article 12 du projet Unidroit, qu'avait proposé la CTI, pourrait, mutadis mutandis, être reprise ici, c.-à-d. : « Lorsqu'il est prouvé que le dommage résulte de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite de l'un des contrats conclus par le transporteur principal en vue d'assurer le transport international combiné, sa responsabilité est régie par le droit applicable à ce contrat ».

DANEMARK

L'Association danoise aimerait que le système réseau soit rédigé de façon à ce que — lorsque l'on peut prouver où est survenu la perte ou le dommage — la responsabilité soit régie par l'une des parties pouvant se prévaloir des lois qui eussent été applicables si un contrat séparé avait été conclu avec la personne à qui les marchandises étaient confiées au moment de la perte ou du dommage.

FINLANDE

Cette clause n'est pas très claire.

ISRAEL

Cette clause manque de clarté. L'Association propose en remplacement :

« Lorsqu'il est possible de s'assurer du lieu où s'est produit la perte ou le dommage, toute partie intentant des actions en justice qui résulteraient de cette perte ou de ce dommage, aura, nonobstant les dispositions des articles 7 à 10, le droit de se prévaloir, quant à la nature et à l'étendue de la responsabilité, des dispositions légales d'ordre public qui eussent été applicables si un contrat de transport séparé se rapportant à cette phase de transport avait été conclu ».

JAPON

Les mots « ...des lois... avec l'OTC un contrat séparé et direct... » devraient être remplacés par « des lois et règlements ou des clauses du contrat devant être appliqués au contrat conclu entre l'OTC et le sous-transporteur. »

NETHERLANDS

(See under Article 7 (1)). If Draft no 9 accepted, then it is suggested that the beginning of Article 11 should read: « Notwithstanding anything provided for in Articles 3 and 7-10 » (As to reason, see Netherlands' report, page 2). Suggest also «be entitled to invoke such international conventions on the carriage of goods, such national laws and regulations based on such conventions, and such national laws and regulations of a mandatory nature as would have applied... ».

However, the best solution may be to give clause 11 the following wording: « Notwithstanding anything provided for in Article 3, or 7-11, if it is proved on which stage of the transport the damage or loss occurred the CTO shall be liable to such extent, as he would be under the law governing that stage of the transport if he had made a separate and direct contract with the claimant for the transport on that stage only but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading.

If, in the case referred to in the preceding paragraph, alternative laws might be applicable to the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, the CTO shall be liable if he would be so under either of such laws, and the extent of his liability shall be determined by the law on the basis whereof he is declared liable. »

SWEDEN

New finishing words are suggested :

« ... laws and regulation of a mandatory nature as would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the actual carrier in respect of particular stage of the transport — over water, by road, by rail or by air — during which the loss or damage occurred ».

SWITZERLAND

Is it not necessary to incorporate into this convention a stipulation making the CTO responsible also for loss of or damage to cargo transported in containers carried on deck ?

UNITED KINGDOM

Prefers text submitted by German delegation at subcommittee meeting in June 1968.

Article 12

CANADA

Parts of (or possibly the whole of) this Article should be deleted.

PAYS-BAS

(Voir l'article 7 (1)). L'Association néerlandaise propose que si le Projet No 9 est accepté, l'article 11 débute comme suit : « Nonobstant les dispositions des articles 3 et 7-10... » (Les raisons pour cette proposition sont citées dans le rapport néerlandais, à la page 2).

L'Association propose également « ... de se prévaloir des Conventions Internationales ayant trait au transport de marchandises, des lois et règlements nationaux basés sur ces Conventions, et des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables... ».

Cependant, la meilleure solution réside peut-être dans une modification de la clause 11 en ce sens :

« Nonobstant les dispositions de l'article 3, ou 7-11, si la phase où s'est produit la perte ou le dommage peut être prouvée, l'étendue de la responsabilité de l'OTC sera limitée par la loi régissant la phase du transport si l'OTC avait conclu avec la partie requérante un contrat séparé et direct, uniquement pour le transport au cours de cette phase, mais dans le cas contraire les limites de responsabilité seront celles du Connaissance TC. »

Si des lois alternatives étaient applicables à la phase même du transport où avait eu lieu la perte ou le dommage, comme dans le cas auquel il a été fait allusion dans le dernier paragraphe, l'OTC sera responsable s'il est sensé l'être suivant l'une ou l'autre de ces lois, et la loi sur la base de laquelle il est déclaré responsable déterminera la limite de sa responsabilité ».

SUEDE

L'article pourrait se terminer de la façon suivante :

« ...lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables si le demandeur avait conclu avec le transporteur actuel un contrat séparé et direct relatif à la partie distincte du transport par voie fluviale ou maritime, par route, par chemin de fer ou par avion, au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit ».

SUISSE

Ne serait-il pas utile d'incorporer une stipulation dans la présente Convention d'après laquelle l'OTC répondrait aussi de la perte ou du dommage à la cargaison en pontée ?

GRANDE-BRETAGNE

Cette Association donne sa préférence au texte avancé par la délégation allemande lors de la réunion de la Commission Internationale en juin 1968.

Article 12

CANADA

Cet article devrait être supprimé, en partie ou dans sa totalité.

DENMARK

Leave out Article 12 (1) (b).

ISRAEL

« Legal proceedings arising out of a carriage under this convention may only be brought in any of the following Courts or Tribunals :

- a) A Court or Tribunal of a contracting State designated by an agreement between the parties.
- b) A Court or Tribunal of the State where the defendant is ordinarily resident or has his place of business, or where the branch or agency for which the Contract of Carriage was made, is located.
- c) A Court or Tribunal of the State where the goods were taken over by the CTO or which was designated for delivery of the goods ».

SWEDEN

The clause can most certainly be excluded.

YUGOSLAVIA

Supported.

Article 13

CANADA

Section 2 should be deleted.

FRANCE

The translation into French is unsatisfactory. A comparison with Article 3:8 in the 1924 convention might prove useful.

FINLAND

Why is not salvage dealt with ?

SWEDEN

Is section 2 really necessary ?

UNITED KINGDOM

Is General Average provision really necessary ?

Gothenburg, 31st December, 1968

Kaj Pineus

P.S. Before distribution of the summary above I have received the comments of the German Maritime Law Association, the gist of which is set out below :

DANEMARK

Cette Association propose la suppression de (1) (b) de l'article 12.

ISRAEL

Le texte suivant est proposé :

« Les litiges auxquels donnent lieu les transports régis par la présente Convention ne peuvent être introduits que dans les Tribunaux suivants :

- a) Le Tribunal de l'Etat Contractant déterminé par accord entre les parties.
- b) Le Tribunal de l'Etat sur le territoire duquel le défendeur a sa résidence habituelle, ou son établissement, ou où est situé le bureau ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat de transport a été conclu.
- c) Le Tribunal de l'Etat où est situé le lieu où l'OTC a pris les marchandises en charge ou le lieu prévu pour leur délivrance.

SUEDE

Cette clause peut être éliminée sans aucun doute.

YOUGOSLAVIE

L'Association marque son accord sur cet article.

Article 13

CANADA

On devrait supprimer la section 2.

FRANCE

La traduction française ne donne pas satisfaction. Il pourrait s'avérer utile d'établir une comparaison avec l'article 3:8 de la Convention de 1924.

FINLANDE

Pourquoi n'a-t-on pas traité de la question du sauvetage ?

SUEDE

La Section 2 est-elle vraiment nécessaire ?

GRANDE-BRETAGNE

La disposition visant l'Avarie Commune est-elle vraiment nécessaire ?

Gothembourg, le 31 décembre 1968

Kaj Pineus

P.S. Les commentaires de l'Association Allemande de Droit Maritime me sont parvenus juste avant la distribution du résumé précité et les points saillants vous en sont donnés ci-dessous :

A

Draft no 9 represents a workable and acceptable compromise being based on the network system and avoiding the majority of its disadvantages.

B

Article 3

The words « when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment » should be deleted.

Article 7

The Association would definitely prefer Article 7 to be replaced by Articles 7, 8 and 9 of Draft no 8.

Article 7 of draft no 8 does not contain a provision similar to Article 7, para i b of Draft no 9. The Association is of the opinion that such a provision should *not* be included in the final wording. It is felt that such a provision dealing exclusively with the carriage by sea and/or inland waterways is not in line with the system laid down for the liability under Article 7 particularly in view of the network principles of Article 11. Moreover, the question of an exclusion for nautical faults is disputed with regard to a possible future convention for transport on inland waterways, and should not be solved in the convention under consideration.

Article 8

The time limit of three days for notification of loss of or damage to the goods will need further deliberation in the light of the practices of the trade.

Article 11

In view of the difficult construction of the words « mandatory nature » contained in Article 11 of Draft no 9 the German Maritime Law Association would like to revert to its original proposal which reads as follows :

« If the CTO or the claimant proves where the loss or damage occurred the CTO shall be responsible according to the provisions of law or contract which govern the relations between the CTO and the person in whose custody the goods were when the loss or damage occurred.

If the goods were in the custody of the CTO himself or his servants or agents (not being an independent contractor) when the loss or damage occurred the CTO shall be responsible in the same manner as would have been the case had the CTO made a separate

A

Le Projet No 9 fait office d'un compromis exécutable et acceptable, car il est basé sur le système réseau et réussit à éviter la plupart de ses inconvénients.

B

Article 3

Les mots « ...lorsque ces représentants, préposés ou autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions... » devraient être supprimés.

Article 7

L'Association préférerait de beaucoup que l'article 7 soit remplacé par les art. 7, 8 et 9 du Projet No 8.

L'article 7 du Projet No 8 ne contient aucune disposition semblable au paragraphe i (b) du Projet No 9. L'Association estime que cette disposition ne devrait pas être comprise dans la rédaction finale. Elle pense aussi qu'une telle disposition portant exclusivement sur le transport maritime et/ou par voies navigables intérieures, ne cadre pas avec le système formulé par l'article 7 en ce qui concerne la responsabilité particulièrement dans le domaine du système réseau prévu à l'article 11. Au reste, l'exclusion basée sur des fautes nautiques, lorsqu'il s'agit d'une Convention éventuelle pour transports par voies navigables intérieures, prête à discussion et ne devrait pas être résolue dans la Convention qui est à l'étude.

Article 8

En raison des pratiques commerciales, la prescription de trois jours pour l'avis de perte ou dommages exigera de nouveaux débats.

Article 11

L'Association Allemande de Droit Maritime, en raison de l'interprétation malaisée de l'expression « d'ordre public » dans l'article 11 du Projet No 9, aimerait revenir sur la proposition qu'elle a formulée en premier lieu et qui était conçue comme suit :

« Si l'OTC ou la partie requérante peut prouver où la perte ou le dommage est survenu, la responsabilité de l'OTC sera établie suivant les dispositions de la loi ou du contrat régissant les relations entre l'OTC et la personne qui avait la garde des marchandises au moment de la perte ou du dommage.

Si, au moment de la perte ou du dommage, les marchandises se trouvent sous la garde de l'OTC ou des ses préposés ou représentants (s'il n'est pas un contractant indépendant), l'OTC est rendu respon-

and direct contract with the shipper in respect of the transport or services in the execution of which the CTO received the goods into his custody. Such contract shall be deemed to conform with the recognized and customary contract for such service or transport at the place where the service or transport is performed. »

There should, however, be added a paragraph to the effect that « the provisions contained in Articles 3 - 6, 8 and 9 shall be applied and supersede any provisions contrary thereto ».

It might be suitable to add a further paragraph :

« If, however, there is no law imposing a minimum liability on the CTO the liability of the CTO shall be determined by this convention » or some similar wording.

Kaj Pineus

sable de la même façon que s'il avait conclu avec l'expéditeur un contrat séparé et direct relatif au transport ou aux services au cours desquels les marchandises avaient été placées sous la sauvegarde de l'OTC. Ce contrat sera sensé se conformer au contrat d'usage reconnu pour ces services au lieu même où les services ont été rendus et le transport exécuté. »

Il faudrait, toutefois, ajouter un paragraphe dans le sens que « les dispositions citées aux articles 3-6, 8 et 9 seront appliquées et supplanteront toute disposition contraire ».

Peut-être serait-il utile d'ajouter le paragraphe suivant :

« En l'absence d'une loi imposant à l'OTC un montant minimum de responsabilité, la responsabilité de l'OTC sera déterminée par la présente Convention » — ou une rédaction similaire.

INDEX

"CONTAINERS"

Replies - Réponses

	Page
CR - 36 Israël - <i>Israël</i>	2 - 3
CR - 37 Netherlands - <i>Pays-Bas</i>	8 - 9
CR - 38 Canada - <i>Canada</i>	24 - 25
CR - 39 Switzerland - <i>Suisse</i>	32 - 33
CR - 40 Great Britain - <i>Grande-Bretagne</i>	40 - 41
CR - 41 Finland - <i>Finlande</i>	46 - 47
CR - 42 Spain - <i>Espagne</i>	54 - 55
CR - 43 Yugoslavia - <i>Yougoslavie</i>	56 - 57
CR - 44 Sweden - <i>Suède</i>	62 - 63
CR - 45 United States - <i>Etats-Unis</i>	72 - 73
CR - 46 Denmark - <i>Danemark</i>	84 - 85
CR - 47 Greece - <i>Grèce</i>	90 - 91
CR - 48 France - <i>France</i>	94 - 95
CR - 49 Japan - <i>Japon</i>	100 - 101
CR - 50 Germany - <i>Allemagne</i>	104 - 105
CR - 51 Draft Convention on combined Transports - <i>Projet de Convention relatif au Transport combiné</i>	108 - 109
