

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

II

TOKYO

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

II

TOKYO

(5)

CONTAINERS

(I)

PROJET "UNIDROIT" DRAFT

**SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES
TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES
NUCLEAIRES**

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

TOKYO CONFERENCE

MINUTES

Monday, 31st March 1969

PLENARY SESSION

« CONTAINERS »

Président : Mr. Albert LILAR

President (translation) : The session is open.

We shall immediately deal with the first question on the Agenda, namely, the problem of Containers.

I suggest to you that you voice your remarks regarding this matter during the general debate after which shall follow a meeting of the Subcommittee under the chairmanship of Mr. Pineus.

Will Mr. Pineus kindly start the general debate.

Mr. Pineus, Sweden : The Bureau Permanent decided at the meeting held in New York in 1965 that the Comité Maritime International should take up the subject of Containers, and, if necessary, enlarge the studies. We had not then seen very much of the new technique of combined transport in this part of the world and, in Europe, plans and projects alone were known to exist.

Only in the United States could we see the realization of combined transport in the form of Container Transits. Today we have arrived at a point where several projects have already been put into operation and several others will follow shortly.

The work which the Bureau Permanent entrusted me to direct followed this development very closely, and soon became a study of combined transport, and it has not been confined to Containers only.

CONFERENCE DE TOKYO

PROCES-VERBAUX

Lundi, 31 mars 1969

SEANCE PLENIERE

« CONTENEURS »

Président : M. Albert LILAR

Le Président : Je déclare la séance ouverte.

Nous abordons immédiatement le premier des sujets à l'ordre du jour, le problème des containers.

Je vous propose de faire connaître vos observations à ce sujet au cours de la discussion générale, laquelle sera suivie d'une réunion de commission sous la présidence de M. Pineus.

Je prie M. Pineus de vouloir bien introduire la discussion générale.

M. Pineus, Suède (traduction) : Lors de sa réunion à New York en 1965, le Bureau Permanent décida que le Comité Maritime International aborderait le sujet des Conteneurs, et, s'il y avait lieu, que l'on en approfondirait l'étude. A cette époque, nous ne savions pas grand chose dans notre partie du monde sur la nouvelle technique du transport combiné et il n'existe pas, en Europe, que des plans et des projets.

Il n'y a qu'aux Etats-Unis que l'on voyait déjà la réalisation du transport combiné sous la forme de conteneurs en transit. Nous sommes arrivés aujourd'hui au point où différents projets sont déjà appliqués et plusieurs autres le seront incessamment.

Les travaux dont le Bureau Permanent m'a confié la direction ont suivi l'évolution de très près et ont bientôt pris l'allure d'une étude sur les transports combinés, ne se limitant pas aux Conteneurs.

That this is so natural, and if I may say so, necessary. Industry and commerce can benefit from the advantages of the new transport technique only if they have the corresponding appropriate liability and documentary rules that will enable transactions in a swift and smooth way so necessary to the new transportation system.

We know that the use of container transport on the door-to-door basis increases every day. This kind of transport creates special and sometimes difficult problems for the various parties involved, especially for the cargo owner and his underwriters. Practically every month a new document for combined transport is introduced on the market. Most documents contain different rules in respect of liability and other important matters. Unless something is done in a few years' time, we will face a situation where the market will be overflowing with through transport documents of all kinds and denominations. The cargo owner and his underwriters will then have to cope with greater and extra work so as to know exactly the liability of the transport operator in question. If an international Convention could be adopted setting out what person is liable and under what circumstances his liability comes into operation, this would indeed improve the situation.

Now, somebody might object and say « why try to force upon the business world a new Convention which will restrict the liberty of action ? ». Draft No. 9 is not intended to interfere with liberty of action.

If a Diplomatic Conference adopts Draft No. 9 lock, stock and barrel this afternoon, and if it is ratified next week, what is going on today in the way of transport will still be able to carry on as usual. Unless the parties issue a document as described in Draft No. 9, they are free to act in the traditional way. But if and when they agree to use a Combined Transport Bill of Lading, described in Draft No. 9, then the Convention becomes applicable. Perhaps the rules in the Draft might be clarified to make this intention of the Draft quite clear. Proposals to that effect have been submitted. Thus, the reply to the tentative objection is this : the Draft Convention becomes applicable, and its rules are mandatory when the parties engaged in the Combined Transport agree to it, and only then. Most operators will, I believe, find it advantageous to use the Convention and so will the seller and buyer of the goods.

We know that Combined Transport from door-to-door is at present mostly carried out between highly industrialized countries. But we have also another variety of Combined Transport, the Trans-

Il est normal qu'il en soit ainsi et, ajouterais-je, nécessaire. L'industrie et le commerce ne tireront avantage de cette nouvelle technique que si ces derniers sont au courant de la documentation et des règles de responsabilité appropriées, ce qui autorisera une réalisation d'affaires rapide et sans heurts tellement indispensable pour les nouveaux systèmes de transport.

Nous savons que le service de transport « conteneurs », système porte-à-porte, va en augmentant de jour en jour. Ce mode de transport crée des problèmes spéciaux et parfois compliqués pour les parties qui en font usage, surtout pour le propriétaire de la cargaison et ses assureurs. Virtuellement chaque mois, on introduit sur le marché un nouveau document pour le transport combiné. La plupart de ces documents renferment différentes règles visant la responsabilité et d'autres sujets importants. A moins que l'on ne fasse quelque chose, nous devrons faire face dans quelques années à une situation où le marché regorgera de documents de tous genres et de toutes dénominations pour le transport en transit. Le propriétaire de la cargaison et ses assureurs devront alors venir à bout d'un travail supplémentaire afin de déterminer exactement la responsabilité de l'opérateur du transport dont question. Si l'on pouvait adopter une Convention internationale déterminant la personne responsable et dans quelles circonstances sa responsabilité est exercée, la situation en serait grandement améliorée.

A ceci, certains pourraient trouver à redire et déclarer « pourquoi essayer d'imposer au monde des affaires une nouvelle convention qui sera une entrave à leur liberté d'action ? ». Le projet No. 9 n'a pas été conçu dans l'intention d'entraver la liberté d'action.

Si le projet No. 9 était intégralement adopté cet après-midi par la Conférence Diplomatique et ratifié la semaine prochaine, ce qui se fait aujourd'hui en matière de transports pourrait continuer comme par le passé. Les parties seraient libres d'agir suivant la tradition à moins qu'elles n'émettent un document comme celui présenté dans le projet No. 9. Mais la Convention ne sera appliquée que lorsqu'elles décident d'utiliser un Connaissement de Transport Combiné conforme à la description du projet No. 9. Il serait peut-être utile de clarifier les règles du projet afin que l'on puisse en saisir pleinement le sens. Des propositions ont été soumises à cet effet. Ainsi donc, la réponse à l'objection provisoire est la suivante : le projet de Convention sera appliqué et ses règles seront d'ordre public lorsque les parties liées au Transport Combiné seront d'accord pour l'utiliser, mais seulement à ce moment là. Je crois que la plupart des opérateurs auront avantage à utiliser la Convention, tout comme celui qui vend les marchandises et celui qui les achète.

Nous savons qu'actuellement le Transport Combiné porte-à-porte se fait généralement entre pays hautement industrialisés. Mais il y a également un autre type de Transport Combiné, celui qui quitte

port that goes from the door in one country to the pier in another. This variety of Combined Transport takes place mostly between one highly industrialized country and one that cannot be described as such. As for the documentary credit, we know that today the only normally acceptable document is a shipped on board Bill of Lading. Documentary credit plays at present a minor role for the trade between highly industrialized countries. That situation is not necessarily a permanent feature. Also, for the trade that flows between them — documentary credit may again become more frequent.

In respect of the trade between one highly industrialized country and one that is not, documentary credit is much more frequent. It is obvious that documentary credit in the field of Combined Transport will be facilitated if a negotiable document is created on the basis of an international Convention. The Documentary Credit problem is, however, not the main and only reason for adopting a Convention. There are other reasons as well, one being that an acceptable negotiable document will be useful indeed for the business that is carried out on a documentary collection basis. I have been informed that in my country, Sweden, some eighty per cent of the business is carried on between the seller and the buyer without any credit or documentary collection at all. If we provide a negotiable document that represents the goods in combined transport, our business life will derive great advantages from it. Let me elaborate this point somewhat and explain in more specific terms the benefit to the seller and to the buyer that will follow from a negotiable document.

The seller will benefit from it because with such a document in his hands, he may obtain an advance payment for the goods using the document as security. He will also be able to obtain an advance payment at an earlier stage than now because he will not have to wait until the goods are actually shipped onboard the ocean vessel.

The buyer will also have advantages from such a negotiable document. He will be able to obtain an advance from his bank before the goods have arrived, using the document as security. Secondly, his position vis-à-vis the seller will be improved as soon as he has in his hands the document that represents the goods. A third point, he will be able to sell the goods before they arrive, thanks to a document that represents the goods.

If it is true, as I believe it is, that the buyer and seller, their underwriters and credit institutes will benefit from a negotiable document for the combined transit, so will the carrier.

la porte dans un pays pour arriver à quai dans un autre pays. Ce type de Transport Combiné a lieu principalement d'un pays hautement industrialisé à un autre pays que l'on ne peut guère présenter comme pays industrialisé. Quant au crédit documentaire, il nous revient que le connaissance de mise à bord est le seul document généralement reconnu. De nos jours, le crédit documentaire joue un rôle mineur en matière de commerce entre les pays hautement industrialisés. Cette situation n'est pas forcément l'indication d'un élément caractéristique inamovible. En outre, le crédit documentaire visant le commerce entre ces pays pourrait aller en s'intensifiant.

L'usage du crédit documentaire est beaucoup plus répandu entre un pays hautement industrialisé et un pays qui ne l'est pas. Il est évident que si un document négociable est institué sur la base d'une convention internationale, le crédit documentaire dans le domaine du Transport Combiné s'en trouvera simplifié. Toutefois, on n'adapte pas une convention uniquement pour une question de crédit documentaire. Il y a d'autres raisons, par exemple celle où un document en règle et négociable viendra fort à propos pour traiter des affaires sur la base d'une constitution de dossier. J'ai ouï dire que dans mon pays, la Suède, quelques quatre-vingt pour cent des affaires sont traitées entre le vendeur et l'acheteur, sans le moindre crédit ou la moindre constitution de dossier. Si nous pouvons fournir un document négociable symbolisant la marchandise du Transport Combiné, nos activités commerciales en tireront un profit considérable. Permettez-moi d'entrer quelque peu dans le détail du sujet et d'expliquer en termes plus spécifiques comment un document négociable sera à l'avantage du vendeur et de l'acheteur.

Le vendeur y trouvera son profit, car avec ce document entre les mains, il pourra, en l'utilisant comme cautionnement, se faire verser une avance sur la marchandise. Il pourra même obtenir un paiement anticipé à un stade plus avancé qu'à l'heure actuelle, n'ayant plus à attendre que la marchandise ait été effectivement chargée sur le long-courrier.

La négociabilité de ce document profitera également à l'acheteur qui pourra, en l'utilisant comme cautionnement, se faire verser une avance par sa banque avant l'arrivée de la marchandise. Deuxièmement, sa position vis-à-vis du vendeur se trouvera améliorée dès qu'il aura entre les mains un document représentant la valeur de la marchandise. Troisièmement, grâce à un document représentant la valeur de la marchandise, il pourra mettre celle-ci en vente avant même qu'elle ne lui soit parvenue.

S'il est vrai, comme je le crois, que l'acheteur et le vendeur, leurs assureurs et les sociétés de crédit qui les servent, tireront profit d'un document négociable pour le transit combiné, le transporteur, lui aussi, en tirera avantage.

I hope that what I have said so far has been sufficient to demonstrate that an international convention on combined transport will be to the advantage of all those who take part in this type of trade.

Coming now to Draft Convention No. 9, I will not go too deeply into its various articles. There are limits to what an audience can take ! The Subcommittee and the Working Group have worked very hard, and I should like to thank them for all they have done. Some explanation will have to be given, though. In the preparatory work which led up to Draft No. 9, we came across some critical problems for which we had to find the proper solutions. One of them was this. Who should issue the document for the combined transport, and when should liability begin, and when should it come to an end ?

As for the person who should issue the document, we embraced the concept of a person called the « combined transport operator », or the « CTO » for short. The CTO in other contexts has been called the « operator » or the « principal carrier », but we have opted in favour of the more general term « combined transport operator ».

The CTO, who should issue the document and assume liability, can be one of the carriers involved in the transit, or an independent contractor. According to Draft No. 9, the liability of the CTO should begin when he takes the goods in charge, and come to an end when he delivers the goods at the place designated for delivery; thus, there would only be one person to deal with for the shipper and for the consignee.

Another problem which has caused us considerable headaches has been the construction of the liability of the CTO. The number of drafts made shows that to find the proper solution has been no easy task. We started out with great ambition and set the point we were aiming at very high indeed. We tried to make the CTO liable in the same way during the various stages of the combined transport — a uniform liability system — and we made his liability for the goods into a liability where the list of valid exceptions was confined to three cases only : a) wrongful act or neglect of the claimant; b) inherent vice; and c) war, the only force majeure accepted. The draft that embodied these traits was called the « Oxford Draft ».

We discovered, however, that to reach an international agreement on the basis of the Oxford Draft was not possible. We, therefore, produced a modified version. This version retained the concept of a uniform liability for the CTO during the whole transport, but the liability of the CTO was no longer quite as all-embracing as in the

J'espère que ce que j'ai dit jusqu'ici démontre suffisamment qu'une convention internationale sur les transports combinés profitera à tous ceux qui prennent part à ce genre de commerce.

Me référant à présent au projet No. 9, je ne ferai qu'effleurer les différents articles. Il y a des limites à ce qu'un auditoire peut supporter ! La commission et le groupe de travail ont fourni un dûr labeur et je voudrais leur exprimer ma reconnaissance pour tout ce qu'il ont accompli. Néanmoins, il me faudra vous donner quelques explications. Lors du travail préparatoire qui nous a conduit au rapport No. 9, nous avons rencontré des problèmes ardu斯 pour lesquels il nous a fallu trouver la bonne solution. En voici un, par exemple : par qui le document pour le transport combiné devrait-il être émis, et où la responsabilité devrait-elle commencer où finir ?

Nous avons adopté, pour la personne émettant le document, la formule « opérateur de transport combiné » ou, par abréviation, « OTC ». On a parfois nommé l'OTC, dans d'autres textes, l'« opérateur » ou le « transporteur principal », mais nous optons pour le terme plus généralisé « opérateur de transport combiné ».

L'OTC, qui devra établir le document et endosser la responsabilité pourra être, soit un des transporteurs responsables du transport en transit, soit un transporteur indépendant. D'après le projet No. 9, l'OTC serait responsable des marchandises entre le moment où il les aurait prises en charge et le moment où il les délivrerait à l'endroit désigné pour cette délivrance; de sorte que l'expéditeur et le destinataire n'auraient à traiter qu'avec une seule personne.

Un autre problème, véritable casse-tête, fut l'établissement de la responsabilité de l'OTC. Le nombre de projets que nous avons élaborés afin de trouver la bonne solution prouve bien que la tâche n'a pas été facile. Au départ, nous nourrissions de grandes ambitions et le but que nous nous assignions était certainement très élevé. Nous nous sommes efforcés de répartir de façon égale la responsabilité sur l'OTC pendant les différents stades du transport combiné — un système de responsabilité uniforme — et quant à sa responsabilité pour la marchandise, la liste des exceptions valables a été ramenée à trois points seulement, à savoir : a) acte préjudiciable ou négligence de la partie requérante; b) vice propre et c) fait de guerre, le seul cas de force majeure accepté. Ces données furent incorporées dans le projet « Oxford ».

Nous avons découvert, toutefois, qu'il était impossible d'arriver à un accord international basé sur le projet Oxford. C'est pourquoi nous avons présenté une version modifiée. Nous retenions dans notre version le concept d'une responsabilité uniforme de l'OTC pour tout le transport. Mais la responsabilité de l'OTC n'était déjà plus quasi-totale comme dans le projet d'Oxford. Nous y avons introduit quatre excuses valables : a) insuffisance d'emballage de la part de l'expéditeur;

Oxford Draft. Four valid excuses were introduced : a) insufficient packing performed by the shipper; b) faultily containers owned or leased by the shipper; c) inherent vice; and d) through any other occurrences which the CTO could not avoid or the consequences of which he was unable to prevent.

This draft was called the « Genoa Draft », and in the circumstances it was only natural that its authors thought that they had found Columbus's egg. The discussions that followed the Genoa Draft showed, however, that this was not so. Also, this draft was thought to be too radical. Several objections were raised : the draft, if accepted, would create a situation where the liability for loss of, or damage to, the goods would be different in one and the same ship, depending on whether the goods were carried in the traditional way when the Hague Rule would apply, or whether they were in transit in a combined transport operation. Many feared that a convention along the lines of the Genoa Draft would come into conflict with other existing conventions unless a superseding article were introduced, and a superseding clause had certain drawbacks.

But objections of a commercial nature were also advanced. The extended liability of the operator under the Oxford and, for that matter, the Genoa Draft, as compared with the liability of the ordinary carrier by sea, would have to be covered by insurance. The premiums would have to be met by the CTO. They would add to his costs. How would this affect cargo and the underwriters ? Was the rocking of the boat beneficial to commerce ?

But be of good cheer, I will not go on and explain all the other drafts before I come to Draft No. 9. The Oxford and Genoa Drafts having met with little success, we took stock of the situation and started out afresh, which finally led us on to what is now Draft No. 9. I have explained already when this draft is intended to come into operation, and the person liable, the combined transport operator.

As for the liability of the CTO, Draft No. 9 says, in effect, this : « If it can be shown where the damage occurred, the claimant shall be entitled to invoke the mandatory laws that may apply to such section of the transport. If a) the claimant does not invoke the applicable mandatory law or b) no rules apply or c) it is not known where the damage occurred, then the CTO is responsible for the loss of or damage to the goods, unless he can prove that he was not negligent. Nevertheless, nautical faults or fire remain valid excuses, exceptions, during a transport by sea or by inland waterways. »

- b) conteneurs défectueux appartenant à l'armateur ou loués par celui-ci;
- c) vice propre et d) le résultat de tout autre événement que l'OTC ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Ce projet reçut le nom de projet de Gênes et, vu les circonstances, il était naturel que ses auteurs aient pensé qu'ils avaient redécouvert l'œuf de Colomb. Les discussions qui suivirent la parution du projet de Gênes révélèrent, toutefois, qu'il n'en était rien. En outre, on estima que le projet était trop radical. Il y eu plusieurs objections : si on l'acceptait, il créerait une situation où la responsabilité pour le dommage à la marchandise ou pour sa perte différerait même s'il s'agissait d'un seul et unique navire, suivant que la marchandise était transportée de façon traditionnelle auquel cas les Règles de La Haye devaient s'appliquer ou en transit pour une opération de transport combiné. De nombreuses craintes se firent jour qu'une convention basée sur le projet de Gênes, à moins d'y introduire un article substitutif, n'entre en lutte avec d'autres conventions existantes, ce qui pourrait entraîner certains inconvénients.

Mais il y eut d'autres objections d'ordre commercial. D'après le projet d'Oxford et, à vrai dire, d'après le projet de Gênes aussi, l'extension de la responsabilité de l'opérateur, comparée à la responsabilité du transporteur maritime habituel, devra être couverte par une assurance. L'OTC devra régler les primes. Ses dépenses s'en trouveront plus élevées. Quelle en sera l'influence sur la cargaison et les assureurs ? Si l'on se met à balloter le navire, le commerce y trouverait-il son profit ?

Soyez sans crainte, je ne vais pas essayer de vous expliquer tous les autres projets avant d'en arriver au projet No. 9. Les projets d'Oxford et de Gênes n'ayant rencontré qu'un succès relatif, nous avons fait l'inventaire de la situation et avons recommencé à zéro, ce qui nous a finalement menés au projet No. 9. Je vous ai déjà expliqué quand nous comptons nous servir de ce projet et je vous ai déjà parlé de la personne responsable, l'opérateur de transport combiné.

Au sujet de la responsabilité de l'OTC, le projet No. 9 dit, en fait : « si le lieu où s'est produit le dommage peut être prouvé, la partie requérante aura la faculté de se prévaloir des lois d'ordre public applicables à cette section du transport. Si a) la partie requérante ne se prévaut pas de la loi d'ordre public applicable, ou b) aucun règlement d'ordre public n'est applicable, ou c) l'on ignore le lieu où s'est produit le dommage, l'OTC sera responsable des pertes de, ou des dommages causés à la marchandise, à moins qu'il ne puisse prouver qu'il n'y a pas eu de négligence de sa part. Néanmoins, des erreurs de navigation ou l'incendie demeurent toujours des excuses valables, des exceptions, pendant un transport, soit maritime, soit par voie intérieure navigable. »

Thus, Draft No. 9 retains the concept of the CTO as the one person responsible during the whole period of combined transport, his liability being based on the network of existing conventions or mandatory laws so far as they apply. Otherwise, the rules as expressed in Article 7 of Draft No. 9 will rule. This means the International Sub-Committee thinks that Draft No. 9 should not come into conflict with any other convention in the field of international transport.

We have tried to make the text as short as possible. We have purposefully avoided a number of subjects where the draft convention might clash with national legislation, and when in Article I the draft says that one leg of the transport should be by sea, it is because we thought that the Comité Maritime International should retain its maritime connection. The words appear merely as a courtesy towards other organizations. Do you prefer to strike them out? This is a matter of policy of the CMI but it will not otherwise affect the draft.

May I also remind you of a few particular features we have to consider when deciding upon what to do with the draft on combined transport. Needless to say perhaps, we must examine the merits of the comments submitted by various national associations. This is nothing new in the procedure of a CMI conference, and I believe it should be possible to satisfy many of the desiderata submitted. I have rather in mind the future of the draft convention that this conference will eventually adopt. The Institute of Unification of Private Law in Rome, UNIDROIT, has elaborated another draft convention on combined transports. Obviously, international trade cannot have a situation where there are two conventions on combined transport. Confusion and conflicts would follow. A preliminary contact has been established between the CMI and UNIDROIT and some other international organizations in order to investigate if the two conventions can be amalgamated. A round-table in Rome beginning on the 9th June of this year will examine this problem. As for the outcome, I will express the hope that the endeavours of the Comité Maritime International will not be in vain and that common sense, goodwill and tact will be shown by everybody in order to arrive at a positive result.

Another fact that I believe should be brought to your attention, is that several other international organizations, that is to say the Economic Council for Europe, IMCO, UNCITRAL, UNCTAD have declared they are interested in the subject of combined transports. In some ways the interest shown by them for the combined transports is stimulating. None of these organizations, with the exception, as

Ainsi, le projet No. 9 maintient le concept suivant lequel l'OTC est responsable pendant toute la période du transport combiné, sa responsabilité étant basée sur le réseau de conventions ou de lois d'ordre public actuelles, pour autant que celles-ci soient appliquées, sans quoi l'on s'en tiendra aux règles de l'article 7 du projet No. 9. Ce qui veut dire que d'après la Commission Internationale, le projet No. 9 ne devra pas s'opposer à d'autres conventions dans le domaine des transports internationaux.

Nous nous sommes efforcés de condenser le texte autant que possible. Nous avons évité à dessein certains sujets où la Convention pourrait se heurter à la législation nationale, et si l'article 1 du projet stipule qu'une phase du transport devra être maritime, c'est parce que nous avons pensé que le Comité Maritime International doit sauvegarder son lien maritime. Nous avons employé ces mots purement et simplement par déférence pour les autres organismes. Préférez-vous que nous les biffions ? C'est une question de principe pour le CMI mais qui n'influencera pas autrement le projet.

Puis-je vous rappeler aussi certains traits saillants dont nous devrons tenir compte lorsque nous déciderons de ce que nous ferons du projet relatif aux transports combinés. Je crois qu'il va sans dire que nous devons examiner le bien-fondé des commentaires émanant de différentes associations nationales. Ceci n'apporte rien de nouveau à la procédure que nous suivons lors d'une Conférence du CMI et je crois que nous pourrions donner une suite favorable aux exigences qui ont été formulées. J'ai plus exactement en vue l'avenir du projet de convention que la présente conférence adoptera éventuellement. L'Institut pour l'Unification de Droit Privé à Rome, l'UNIDROIT, a élaboré un projet de convention sur les transports combinés. Le commerce international ne peut manifestement admettre une situation où il y aurait deux conventions pour les transports combinés. Il s'ensuivrait et confusion et conflit d'opinions. Un premier contact a été établi entre le CMI, l'UNIDROIT et d'autres organismes internationaux afin d'examiner la possibilité d'amalgamer les deux conventions. Une conférence « table ronde » se tiendra à Rome cette année à partir du 9 juin afin d'étudier le problème. Quant à sa solution, j'exprime l'espérance que les efforts du Comité Maritime International ne seront pas en vain et que tout le monde fera preuve de bon sens, de bonne volonté et de tact afin de parvenir à des résultats positifs.

Je pense qu'il est utile d'attirer votre attention sur un autre détail : d'autres organismes internationaux, le Conseil Economique pour l'Europe, l'OMCI, l'UNICITRAL, l'UNCTAD, ont déclaré s'intéresser à la question du transport combiné. Cet intérêt, sous certains aspects, est stimulant. A l'exception de l'UNIDROIT, tous ces organismes ont, comme vous le savez, accordé peu de temps à la question du transport combiné, et l'OMCI, séduit par les aspects du cas spécial du « Torrey

we all know, of UNIDROIT, has devoted much work to combined transports, and IMCO with its interest in the special case of the « Torrey Canyon » aspect, has not up to now shown any interest in private maritime law.

Some of us have learned the hard way that to try to rush things internationally in the international field is a mistake in most cases. But it would be much worse, were the CMI in this case to let its initiative and drive peter out. The results of its efforts in respect of combined transports must not be allowed to trickle slowly, slowly through the large delta of international organizations. We of the CMI must be eager to see our project reach the open sea and come into operation, not because of our prestige, a small matter, not because of futile competition with other organizations, but because trade and commerce, which we of the CMI are there to serve, need it.

It is now for the commercial interests, so ably represented here in Tokyo, to say to us, many of us mere lawyers, whether the result of the CMI Sub-Committee is something which is practicable and acceptable to the business world.

With this, I have the honour to submit Draft No. 9 on Combined Transport for the consideration of the Tokyo Conference.

Mr. Wheble, Great Britain : Mr. Pineus has given his views to the needs of traders and bankers for a combined transport document, stressing the work that has been directed to produce the draft convention now before us, because trade and commerce, which we of the CMI are here to serve, need it. He has also issued what amounts to a challenge for the commercial interests to say whether the results of the CMI Subcommittee are practicable and acceptable to the business world.

On the assumption that his references to « commercial interests » and the « business world » mean the traders, without whose buyings and sellings there would be no demand for transport, whether combined or not, and the bankers, without whose provisions of a means of international payment and of finance, there would be a reversion to barter, with all its limitations and handicaps, then I feel that I can confirm his statement and accept his challenge. Both the Banking Commission of the International Chamber of Commerce, and the wider range of interests within its Joint Committee on Containerization, agree on the need for, and the nature of, a combined transport document. They feel it must do for the international movement of goods in large

Canyon », n'a, jusqu'à présent, manifesté aucun intérêt pour le droit maritime privé.

Certains, parmi nous, ont appris à leurs dépens que la plupart du temps, c'est commettre une erreur que d'essayer de précipiter les affaires internationales par la voie internationale. Mais ce serait bien pis si le CMI, dans le cas présent, laissait son initiative et son dynamisme s'évaporer en fumée. Nous ne pouvons pas admettre que l'aboutissement des efforts du CMI visant le transport combiné coule goutte à goutte à travers l'immense delta des organismes internationaux. Le CMI doit brûler du désir de voir notre projet atteindre la haute mer et passer à l'action, non pas en raison de notre prestige, ce qui compte peu, non pas en raison de compétitions puériles avec d'autres organismes, mais bien parce que ce projet est indispensable au monde des affaires et au commerce que nous sommes ici pour servir.

Et maintenant, c'est au tour des intérêts commerçants, si habilement représentés à Tokyo, de nous dire, à nous qui en grande partie ne sommes que de simples juristes, si l'aboutissement des travaux de la Commission du CMI peut être considéré par le monde des affaires comme acceptable et réalisable.

Sur ces quelques mots, j'ai l'honneur de soumettre le projet No. 9 relatif au transport combiné à la délibération de la Conférence de Tokyo.

M. Wheble, Grande-Bretagne (traduction) : Monsieur Pineus a donné son avis sur la nécessité pour les commerçants et les banques d'avoir un document de transport combiné, en mettant l'accent sur les travaux qui ont été menés pour aboutir au projet de convention que nous avons devant nous, ce document étant indispensable pour le négoce et le commerce que nous, le CMI, sommes ici pour servir. Il a également lancé ce qui équivaut à un défi, les intérêts du commerce devant déclarer si les résultats des travaux de la commission du CMI sont, en fait, réalisables et acceptables dans le monde des affaires.

En supposant qu'il entend, par ses allusions aux « intérêts du commerce » et au « monde des affaires », les commerçants, et sans leurs achats et leurs ventes il n'y aurait pas de demandes de transport, combiné ou non, et les banques, et sans les facilités de paiements internationaux et de financement qu'elles nous offrent, nous retournerions au système du troc, avec toutes ses restrictions et ses entraves, je peux, dans ce cas, corroborer son assertion et relever son défi. La Commission bancaire de la Chambre Internationale de Commerce, ainsi que les intérêts d'une portée plus étendue situés dans le cadre de sa Commission mixte pour l'utilisation des conteneurs, reconnaissent le besoin d'un document de transport combiné et sont arrivés à un accord quant au type désiré. L'idée prévaut que ce document fera pour le trafic international des marchandises dans les conteneurs

containers, the combined transport of today and tomorrow, what the present ocean bill of lading does for goods shipped by traditional methods. That is to say it must act as a receipt for identified goods; it must serve as a negotiable document of title to those goods, giving constructive delivery of goods by actual handing over of the document and it must be a contract of carriage showing the liability of the carrier vis-à-vis the holder of the document, for any loss or damage suffered by the goods. And both groups, in particular the bankers, who have been called upon to study and advise upon a wide variety of combined transport documents in recent months, feel that the problems raised can only be solved by an international and widely adopted convention.

In more detail, they deem it essential for such combined transport document to be issued by one principal carrier or operator; to cover the whole geographical extent of the combined transport, that is to say from the point of origin to the point of final destination, as against the usual port-to-port coverage of a traditional bill of lading. And they feel it should impose a liability on the carrier, vis-à-vis the holder of the document for any loss or damage during the transit, not so much to give a right of recovery which is subrogated to underwriters, but more as the operator's financial stake in the transport service, to ensure that he has a monetary reason for performing it with care. I would add that they envisage a liability based upon a pre-agreed system and level, but, although they see absolute liability and the network system as the probable alternatives, they have not declared for one rather than the other.

They feel therefore that, to produce a document acceptable in practice to traders and to bankers, the convention would need to take note of and allow for the facts that : firstly, one through document issued by one principal carrier and giving the holder direct rights against him, must also mean similar rights, where applicable, given to the principal carrier against the sub-carriers, and exercisable by him on his own behalf; secondly, that the economic need to ship full rather than partially full containers will lead to an increase in groupage, so that it would be necessary to envisage a combined transport document issued either by a principal carrier or by a consolidator of cargo, that is to say producing combined transport documents comparable to the present steamship companies' bill of lading and the forwarding agents' bill of lading respectively; thirdly, that the financial and moral standing of the party issuing the document would, therefore, have a major importance, especially where he would not

de grandes dimensions — le transport combiné d'aujourd'hui et de demain — ce que le connaissance maritime actuel fait pour les marchandises chargées par les moyens conventionnels. Ce qui revient à dire qu'il devra servir de reçu pour les marchandises identifiées; il devra servir de titre de propriété pour ces marchandises, symbolisant la délivrance implicite de celles-ci par le fait que le document a été remis en mains propres et il devra constituer un contrat de transport indiquant la responsabilité du document à l'égard du détenteur du document pour tout dommage survenu à la marchandise. Et les deux groupes, notamment les banques dont nous avons, ces derniers mois, sollicité l'avis et les conseils sur une grande diversité de documents de transport, ont l'impression que les problèmes soulevés ne peuvent être résolus que par une convention internationale qui aura été largement adoptée.

Pour être plus précis, ils jugent indispensable qu'un document de transport combiné de ce genre soit émis par le transporteur ou l'exploitant principal; qu'il couvre toute l'étendue géographique du transport combiné, c.-à-d. du point de la provenance au point de la destination finale, à l'opposé de l'étendue habituelle port-à-port d'un connaissance. Et ils sont d'avis que le transporteur doit endosser la responsabilité vis-à-vis du détenteur du document pour toute perte ou tout dommage au cours du transit, non pas avec l'idée de lui accorder le droit de récupération qui se trouvera substitué aux assureurs maritimes, mais plutôt comme l'enjeu financier de l'exploitant pour le service du transport afin d'avoir la certitude qu'il sera incité pécunièrement à apporter tous ses soins à l'accomplissement de sa mission.

J'ajouterais qu'ils envisagent une responsabilité basée sur un système et un niveau déterminés d'avance, mais bien qu'ils considèrent la responsabilité objective et le système du réseau comme des solutions de rechange, ils ne se sont déclarés ni pour l'un ni pour l'autre.

C'est pourquoi ils ont le sentiment que la Convention devra, afin de créer un document acceptable dans la pratique aux commerçants et aux banquiers, noter et reconnaître que : premièrement, un document de transit, émis par le transporteur principal et accordant au détenteur des droits directs contre celui-ci, devra faire naître des droits similaires, lorsqu'ils sont applicables, pour le transporteur principal vis-à-vis des sous-transporteurs, droits qu'il pourra utiliser pour son propre compte; deuxièmement, que les exigences économiques pour des conteneurs chargés complètement plutôt que partiellement entraînera un accroissement du groupage, d'où la nécessité d'envisager un document de transport combiné émis par un transporteur principal ou une firme de groupage de cargo, c.-à-d. l'établissement de documents de transport combiné comparables, respectivement, aux connaissances actuels des compagnies de navigation et aux connaissances

actually provide the main stage of transport; fourthly, that this main stage of the combined transport might not necessarily be maritime, or regarded as such, as in certain Scandinavian cases where the small sea leg is regarded as part of a land leg, so that it might not always be correct or even possible to apply sea rules, that is to say the Hague rules, as the pre-agreed system and level of liability; and finally, that the detailed contents of the document also present problems, for example, of satisfactorily stating both the quantity and condition of the goods when they are first fed into the transportation system; of securing acceptance of « received for dispatch » as the equivalent of « shipped on board »; and of it being virtually impossible to include the name of the carrying steamer; of knowing that the goods may have been shipped on deck, but without it being possible for the document to show this fact, a matter of importance where the Hague Rules apply. I would add that these are problems can be solved, as Mr. Pineus has said, by common sense, goodwill and tact, and the bankers are already aware of the changes that will be necessary in their uniform customs and practice for documentary credits, when agreement has been reached as to the combined transport document itself.

Analyzing the intent, but not the actual text of the thirteen articles of draft No. 9, it is possible to say that they do cover most, if not all, of the above practical requirements, that is to say, subject to changes that may be decided upon in this congress, they could give a result both practicable and acceptable to the business world, especially, in my purely personal view, if such changes took note of certain parts of the alternative Norwegian text. I most sincerely hope, therefore, that Mr. Pineus, noble descendant of Viking breed, will be able to return to Sweden with his shield, not on it !

Mr. Moore, U.S.A. : I would like to re-state briefly the main points of the United States comment which is Document CR 45. I will limit myself to the main points.

Our first point, which I think is no longer open to debate, is that the parties, the carrier and the shipper, must be free to contract as they have always contracted. There are certain trades and certain commodities which require the old-fashioned way of doing business, and we are happy that draft No. 9 specifically leaves that freedom.

Our document CR 45 is before you in the form of a report of the Bill of Lading Committee of my Association. The document, al-

ments des expéditeurs; troisièmement, que la position financière et morale des parties émettant les documents seraient d'une importance capitale, surtout si elles n'étaient pas appelées à prévoir la phase essentielle du transport; quatrièmement, que cette phase essentielle du transport combiné ne serait pas nécessairement maritime, ou tenue pour telle, comme dans certains cas dans les pays scandinaves où le voyage en mer sur de courtes distances est considéré comme faisant partie du voyage terrestre de sorte qu'il ne serait pas toujours judicieux, voire possible, de prendre comme système et comme palier de responsabilité convenus d'avance, les règles maritimes, c.-à-d. les règles de La Haye; et finalement, que le contenu détaillé du document soulève aussi des problèmes en ce qui concerne, par exemple, une déclaration adéquate spécifiant la quantité ainsi que l'état des marchandises lors de leur contact initial avec le système de transport; la reconnaissance du terme « reçu pour expédition » comme l'équivalent de « mis à bord »; l'impossibilité virtuelle d'englober le nom du navire transporteur; la reconnaissance du fait que les marchandises ont pu être chargées en pontée mais sans qu'il soit possible de le mentionner dans le document, détail important si les règles de La Haye s'appliqueront. J'ajouterais qu'avec du bon sens, de la bonne volonté et du tact, nous arriverons, comme l'a déclaré M. Pineus, à bout de ces problèmes, les banques ayant déjà conscience des modifications qu'elles devront apporter à leurs usages et à leurs habitudes pour le crédit documentaire lorsque l'on aura abouti à un accord concernant le document même de transport combiné.

Après avoir analysé l'intention et son contenu rédactionnel des treize articles du projet No. 9, on peut dire que la plupart de ceux-ci, pour ne pas dire tous, contiennent les exigences pratiques déjà citées, sous réserve, bien entendu, des modifications que le présent congrès pourrait décider; ils pourraient nous conduire à des résultats réalisables, admissibles par le monde des affaires surtout si — j'exprime ici une opinion toute personnelle — ces modifications s'inspiraient de certaines parties du texte de rechange norvégien. J'espère donc très sincèrement que M. Pineus, noble descendant de la race des Vikings, pourra retourner en Suède, son bouclier à la main et non gisant sur lui !

M. Moore, Etats-Unis (traduction) : J'aimerais exposer une fois de plus les points saillants du commentaire américain qui est repris dans le document CR 45. Je m'en tiendrai aux points saillants.

La première question que je désire aborder et qui, je crois, ne pourra plus être débattue, concerne la liberté dont disposent les parties, soit le transporteur, soit l'affréteur, de passer un contrat comme ils l'ont toujours fait. Certains commerces et certains produits exigent que leurs affaires soient menées suivant les méthodes anciennes. Nous sommes heureux que le projet No. 9 donne cette latitude.

though in the form of a committee report, is in fact the position taken by our Association.

We feel very strongly that in order to justify being called the « Tokyo Rules », our product will have to be very clear, very simple and very practical. We hope that it will even be able to please Mr. Wheble. But it is something which we will have to sell to our foreign offices, and after that it will have to sell itself; since it is optional it will have to be something which will be eagerly taken up by shippers and carriers. We feel strongly that it must be a document which can be dealt with by a clerk, dealt with with assurance, so that when a CT Bill of Lading is presented, there is no doubt whether or not the Convention will apply.

In our comment we set out five pre-conditions, which are required in draft No. 9 for the bill of lading to be subject to the convention. We were pleased that the Norwegians picked up those same five conditions as obstacles. We very much prefer to boil it down to one single thing — one magic word of some sort; the magic word we thought of originally was that simply entitling the document « Combined Transport Bill of Lading » should be all that would be necessary in order to bring the Convention into play.

In our CR 45, when we prepared that, we thought that there might be translation difficulties so that something which looked very much like « Combined Transport Bill of Lading » in some other language, or something that is near it in the language of the Convention, might be considered to be a combined transport bill of lading. That was why we required, in our proposal, that the bill of lading to be subject to the convention, should specifically make reference to the Convention. That is a point which we can discuss later, but that is the reason we did it that way. But we think that there should be only one element necessary, one element present, to make the Convention applicable. We have submitted an amendment to that effect, to delete Articles 1 and 2, and substitute three new articles for them in a way which, when we prepared it, we thought was as clear as could be done.

The other major point that I want to make is on the jurisdiction clause, Article 12. In our Document CR 45, we objected to subdivision 5 of Article 12. We thought that that was not the right thing to do, to relieve a man of the obligation of security simply because he was a resident of a contracting State. But we have studied the matter more deeply, and reached the conclusion that we find Article 12

Vous avez sous les yeux notre document CR 45 sous forme d'un rapport du Comité pour les connaissances de notre Association. Celui-ci, bien qu'ayant pris la forme d'un rapport de comité, exprime en fait, la position prise par notre Association.

Nous avons nettement l'impression que pour mériter le nom de « Règles de Tokyo », notre œuvre devra être très claire, très simple et très pratique. Nous espérons qu'elle aura même le mérité de plaire à M. Wheble. Nous devrons l'introduire auprès de nos bureaux à l'étranger; ensuite, elle devra faire son chemin elle-même; étant donné qu'il n'y a aucune contrainte, il nous faudra quelque chose qui soit favorablement accueilli par les affréteurs et les transporteurs. Nous avons le sentiment très net que l'on devra pouvoir confier la manipulation de ce document à un employé qui devra pouvoir l'interpréter avec assurance afin que lorsque l'on présentera le connaissance, aucun doute ne puisse subsister quant à l'application ou la non-application de la Convention.

Dans nos commentaires, nous avons exposé cinq conditions préalables qui sont établies dans notre projet No. 9, conditions indispensables pour que le connaissance soit régi par la Convention. Nous avons été heureux d'apprendre que les Norvégiens ont repris les cinq mêmes conditions. Nous préférions de beaucoup réduire le problème à une simple expression à quelque mot magique; nous pensions qu'en utilisant le mot magique qui nous est d'abord venu à l'esprit, c.-à-d. en intitulant le document « Connaissance de transport combiné », cela suffirait à mettre la Convention en vigueur.

Lors de la préparation de notre document CR 45, nous avons pensé que des difficultés pourraient surgir dans la traduction, car il se pourrait que dans une autre langue, quelque chose ressemblant de très près à « Connaissance de Transport Combiné », ou quelque chose d'approchant dans le langage de la Convention, soit interprété comme voulant dire connaissance de transport combiné. C'est pourquoi nous désirions, dans notre proposition, que le connaissance soit régi par la Convention, qu'il se réfère spécifiquement à la Convention. C'est un point que nous pourrons discuter plus tard, mais voilà pourquoi nous avons agi de la sorte. Néanmoins, un seul élément nous paraît nécessaire pour que la Convention soit applicable. C'est dans ce sens que nous avons présenté un amendement avec l'objet de supprimer les articles 1 et 2 et de les remplacer par trois nouveaux articles, ce qui, pensions-nous au cours de nos travaux, serait la meilleure solution pour clarifier le texte.

Le second point saillant que je tiens à faire ressortir concerne la clause à l'article 12 visant la juridiction. Nous nous opposons, dans notre document CR 45, à l'alinéa 5 de l'article 12. Nous avons pensé qu'il ne serait pas judicieux de dispenser quelqu'un de l'obligation de prendre une garantie simplement parce que son lieu de résidence se

in total, to be objectionable. The purpose of Article 12 is to prevent a carrier, a combined transport operator, from being harassed by a multiplicity of suits. In our country at least, and as far as I have heard, in other countries, there is really no problem in connection with multiplicity of suits. We have no difficulty; our courts have no difficulty in dealing with it; if two suits are brought on the same course of action, they will stay one, stop any proceedings on one, until the other is carried through, they will not permit two or more at the same time. This is not only for the protection of the defendant but because they are very much interested in relieving themselves of any unnecessary work. So we do not see any need for Article 12, for any of it. On the other hand, some of the restrictions proposed by Article 12 might deprive cargo interests of any effective means of obtaining jurisdiction. The outstanding example is the case of a carrying ship which might only be found in a place where jurisdiction could not be had under the proposed convention. There is the usual means for cargo to get jurisdiction, their means of getting in ahead of the mortgage so that they can get an effective recovery, and we feel that that opportunity should remain.

To put it in a nutshell in medical terms, we do not see at present the symptoms of a disease, and we fear that the pill which is provided in the Convention might have undesirable side effects. We do have a number of minor suggestions, but those can wait until we get into commission or perhaps for the drafting committee itself.

Mr. Rein, Norway : Would you allow me to introduce the Norwegian amendment, which is called CR-T-2. It is rather a lengthy document, for reasons which I shall explain in a minute, but it really only contains one basic change in substance.

And that is on the question of scope of application. As Mr. Pineus has pointed out, and as Mr. Moore has repeated, the great majority in this assembly probably wants this Convention not to be mandatory, not to apply compulsorily to certain transports. The carrier shall elect voluntarily to submit himself to the rules of the Convention. Now, this means in effect that there must be a document qualifying itself, for the Convention to apply. In Draft 9 the qualifications are set out in Articles 1 and 2, and if you study them you will see that they are quite involved. In order that the carrier be subjected to the rules of the Convention, the contract document must contain first the characteristics enumerated in Article 1-B, i and ii, and in addition

trouve dans un Etat contractant. Mais nous avons fait un examen plus poussé de la question et nous sommes arrivés à la conclusion que l'article 12, dans son ensemble, était répréhensible. L'objet de cet article tend à éviter au transporteur, à l'exploitant de transport combiné, les ennuis d'une multiplicité de poursuites en justice. Dans notre pays, et dans d'autres pays je crois, il n'existe vraiment aucun problème touchant à la multiplicité de poursuites. Nous ne rencontrons aucune difficulté à traiter la question, et nos tribunaux non plus; si, pour la même action, il se présente deux actions, on arrêtera les poursuites pour une des actions cependant que l'autre continuera; deux ou plusieurs actions simultanées ne sont pas permises. Ceci n'est pas uniquement en raison de la protection du défendeur mais plutôt parce que l'on a tout intérêt à éviter tout travail inutile. Nous ne voyons donc pas l'utilité de l'article 12, ni d'aucune partie de celle-ci. Par contre, certaines restrictions proposées dans l'article 12 pourraient priver les intérêts se rattachant à la cargaison de tout moyen efficace leur permettant de se soumettre à la compétence d'un tribunal. Nous en trouvons une illustration frappante dans l'exemple d'un navire transporteur que l'on ne rencontrerait que dans un endroit où aucun tribunal ne serait compétent aux termes de la convention proposée. Il y a le procédé habituel permettant aux intérêts-cargaison de se soumettre à la compétence d'un tribunal, ce qui leur permet de devancer le créancier hypothécaire et d'obtenir une récupération effective, et nous pensons que cette possibilité doit être maintenue.

En un mot, si nous voulons nous exprimer en termes médicaux, nous ne voyons pas actuellement l'indice d'une maladie et nous craignons que la pilule prévue par la Convention provoque des effets secondaires. Nous avons quelques propositions de moindre importance à faire, mais celles-ci pourront attendre le moment où nous nous retrouverons en commission, ou bien où le comité de rédaction se réunira.

M. Rein, Norvège (traduction): Permettez-moi de présenter l'amendement norvégien portant le numéro CR-T-2. C'est un document traînant un peu en longueur pour des raisons que je vous exposerai dans quelques minutes, mais il ne contient, effectivement et en substance, qu'un seul changement de base.

Et ceci se réfère à la question du champ d'application. M. Pineus nous l'a signalé et M. Moore nous l'a répété, il est probable que dans son ensemble, la majorité de cette assemblée désire que la présente Convention ne soit pas impérative, qu'elle ne s'applique pas d'office à certains transports. Le transporteur décidera spontanément de se soumettre ou non à la Convention. Ceci veut dire, en substance, que, pour pouvoir appliquer la Convention, il faut un document qualificatif. Les conditions requises dans le projet No. 9 figurent aux articles

to that, one of the characteristics mentioned in Article 2. And finally, the contract must be evidenced by a CT bill of lading issued by the carrier. We feel that these rather difficult criteria will make it difficult to use this document in practice, or, in other words, it will not be a bankable document, because it means that any time a banker gets this document in his hands, he has to check every word — in small print, mind you — at the back of the document, to see that it really qualifies, that all these qualifications which I mentioned are there. If one is lacking, the document is not a combined transport bill of lading, although it may call itself that. We feel that if a document of this description is to be bankable, one must be able to qualify it by very simple and few criteria, and the simplest criterion of all is the name « combined transport bill of lading ». If the document is called a combined transport bill of lading, it is a combined transport bill of lading, and the Convention rules will apply. Alternatively, if it is not called a combined transport bill of lading, but refers specifically to the Convention, the same effect should result. Now this is nothing special, it is not a new invention, to have the magic word — a certain magic word — qualify a document. When borrowing money, you know, there are no compulsory rules. You can borrow money in many ways, but all ways are not equally palatable to bankers. If you borrow money and issue a document — call it a bill of exchange — you automatically subject yourself to certain rules, you waive certain exceptions when the indebtedness falls due, and that way this bill of exchange is a good document for the bankers. And the simple way of qualifying that document for invoking these rules is just to put the words Bill of Exchange on a certain piece of paper, and then it becomes a Bill of Exchange. This is the basic idea behind our amendment. Otherwise we have adopted the so-called Draft 9 with very few changes, and all the changes really are of a formal nature. Some of them are necessitated by the amendments which we propose in substance. Others are efforts at better systematization, and perhaps drafting. I think that the rest of this proposal should be left for study in the commission, and I should add that we have for practical reasons written out the whole Convention; this does not mean that we have changed everything; only to see it because we had to rearrange it; it was the practical way to write it out as an alternative text to the full Convention. May I add before I finish that we have an express provision in our Article 4 to the effect that a combined transport — I personally prefer to call it a « combined transport convention bill of lading » — shall be a negotiable instrument, giving title to the goods.

1 et 2 et vous découvrirez, si vous les examinez, qu'elles sont assez compliquées. Afin que le transporteur soit soumis aux règles de la Convention, le document de contrat doit en premier lieu contenir les caractéristiques énumérées à l'article 1-B, i et ii, et en outre, une des caractéristiques citées à l'article 2. Et le contrat, finalement, doit être homologué par un connaissment émis par le transporteur. Nous avons l'impression que ces critères, qui sont assez compliqués, rendront l'usage de ce document difficile en pratique ou, en d'autres termes, que nous aurons un document qui n'aura pas la faveur des banques, car, chaque fois qu'il se trouvera entre les mains d'une banque, celle-ci devra examiner chaque mot — en caractères minuscules — au verso, aux fins de vérification et afin de voir si les conditions requises sont remplies. Si une seule de ces conditions manque, le document ne pourra être qualifié de connaissment de transport combiné, bien qu'il en porte le nom. Si nous voulons que les banques acceptent ce document, il devra répondre à quelques critères simples, et le plus simple des critères, c'est le nom : « connaissment de transport combiné ». S'il porte ce nom, c'est effectivement un « connaissment de transport combiné » et les règles de la Convention seront appliquées. Si, par contre, nous n'appelons pas ce document ainsi, nous aurons malgré tout le même résultat. Il n'y a rien de spécial à tout ceci et nous n'inventons rien de neuf en donnant un mot magique — un certain mot magique — à ce document. Comme vous le savez, lorsque l'on emprunte de l'argent, il n'y a pas de règles obligatoires. Il existe différentes façons d'emprunter de l'argent, mais toutes les façons ne sont pas uniformément au goût des banques. Si l'on emprunte et si l'on émet un document — disons un bon d'échange — on sera automatiquement soumis à certaines règles, ou bien l'on dérogera à certaines exceptions lorsque les redevances viennent à terme, et, de la sorte, ce bon d'échange sera accepté comme document valable par les banques. Et la façon la plus simple de donner qualité à un document en s'inspirant des règles en question est d'écrire les mots Bon d'Echange sur une feuille de papier quelconque pour que celle-ci devienne effectivement Bon d'Echange. C'est là l'idée de base de notre amendement. D'autre part, nous avons accepté le soi-disant projet No. 9 pratiquement sans changements, et en vérité, les changements sont surtout pour la forme. Certaines modifications ont été rendues nécessaires par suite des amendements que nous proposons en substance. D'autres sont des tentatives de meilleure systématisation et peut-être de meilleure rédaction. Je crois que ce qu'il reste de cette proposition devrait être mis à l'étude par la Commission, et j'ajouterais que, pour des raisons d'ordre pratique, nous avons transcrit toute la Convention, ce qui ne veut pas dire que nous avons tout changé; nous n'avons voulu qu'examiner la Convention afin de la modifier; il était plus pratique de transcrire la Convention plutôt que d'en faire une nouvelle. Avant de terminer, j'aimerais ajouter que l'on trouvera

Lord Diplock, Great Britain : This is not the occasion on which to do more than to outline the principles which the British Maritime Law Association will endeavour to promote at this the Tokyo Conference. We should have preferred, had it been politically possible, to have waited a few years until there was a pattern of world experience in this new type of transport. But if we, representing the commercial interests of the world, as we do, do not produce a convention ourselves, then there are many others less versed in the needs of trade, industry, and commerce who will be producing one which will be worse than any we produce. We, therefore, feel that it is essential that we should succeed at this conference in producing something which represents the consensus of the views of those concerned in maritime trade. And the basic principle at which we must aim, and to which all else must be subservient, seems to us to be this : that we must produce an easily recognizable, negotiable, credit-worthy document of title to goods, which together with the appropriate policy or certificate of insurance will represent the value of the goods delivered undamaged at their destination. That is the basic principle at which we aim. That means that we must endeavour to produce a document evidencing a contract of transport which provides for uniform liability. There are — but it is appropriate that this should be dealt with at the commission stage — certain amendments which we think would be appropriate to Article 7 or the alternative article in the Norwegian draft which deals with the exemptions and the limits of liability, but those again can be dealt with at the commission stage. And I should like on behalf of the British Maritime Law Association to congratulate the Committee who have drafted Draft 9 for the work which they have done and the success which I believe they have achieved in producing a document which, though a compromise, represents in principle something which I believe all of us can accept. The British Maritime Law Association approves the network principle which was adopted as the compromise in Draft No. 9. Again, this is a matter for the commission, but we think that Article No. 11 or the corresponding article in the Norwegian draft will require some amendment as a matter of drafting to give effect to what we believe is the intention that lies behind it of providing for the network system of liability.

Finally, we consider, because of the stage at which container transport has reached at the moment, that the issue of such a document should be optional and that, in principle, we support the Norwegian amendment in dealing with the identification of the optional document. And we hope that the document will be in such a form that it will

une disposition expresse à l'article 4 dans le sens qu'un transport combiné — je préfère, pour ma part, « connaissance de transport combiné de convention » — est un instrument négociable, accordant la priorité aux marchandises.

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Je ne saisirai l'occasion qui m'est offerte que pour esquisser ici les principes que l'Association Britannique de Droit Maritime va s'efforcer de défendre à la présente conférence, la Conférence de Tokyo. Si cela avait été politiquement possible, nous aurions préféré attendre quelques années pour un échantillon de l'expérience mondiale dans ce nouveau type de transport. Mais si, agissant en tant que délégués des intérêts commerciaux du monde, nous n'arrivons pas à présenter nous-mêmes une convention, beaucoup d'autres, bien que moins bien versés que nous dans l'art de satisfaire les exigences du monde de l'industrie et du commerce, élaboreront une convention encore plus mauvaise que celle que nous pourrions présenter. Nous avons donc la conviction que nous devons absolument réussir à présenter à cette Conférence quelque chose symbolisant l'unanimité des vues de tous ceux que touche le commerce maritime. Il nous semble que le principe de base vers lequel nous devons tendre et auquel tout doit se plier, se présente de la manière suivante : nous devons soumettre un document de titre pour marchandises facilement identifié, négociable, ayant une valeur marchande et qui, en même temps que la police ou le certificat d'assurance approprié, représentera la valeur des marchandises livrées en bon état à leur destinataire. C'est la base même du principe vers lequel nous tendons. Cela revient à dire que nous devons nous efforcer de présenter un document constituant la preuve d'un contrat de transport qui prévoit la responsabilité uniforme. Il existe — mais il serait juste que l'on s'en occupe au stade « commission » — certains amendements qui conviendraient à l'article 7 ou à l'article de rechange dans le projet norvégien visant les exceptions et les limites de la responsabilité, mais là encore, l'arrangement pourrait se faire au stade « commission ».

Au nom de l'Association Britannique de Droit Maritime, j'aimerais féliciter le comité ayant rédigé le projet No. 9 pour les travaux qu'il a accomplis et le succès, qu'à mon avis, il a remporté en élaborant un document qui, bien que compromis, représente en principe quelque chose que nous pourrons tous accepter, je crois. L'Association Britannique de Droit Maritime approuve le principe de réseau adopté comme compromis dans le projet No. 9. C'est encore là une question à régler par la commission, mais nous croyons que l'article No. 11 ou l'article correspondant dans le projet norvégien requerrera un amendement de rédaction pour l'exécution de ce que nous devinons être l'intention qui se cache derrière le désir d'élaborer un système de réseau de la responsabilité.

commend itself to those concerned in international transport, and that, having, as it will, the juristic character of the York/Antwerp Rules which are adopted by those who wish to adopt them, it will achieve the same popularity and the same success as the York/Antwerp Rules have done, and that the Tokyo document will go down in history as the York/Antwerp or The Hague/Visby have gone down in the history of maritime work.

President (translation) : If no one else wishes to take the floor, we can consider the general discussion as closed.

I propose to you that a Subcommittee be immediately constituted with the object of examining the various texts and putting the finishing touch to them.

Finalement, nous estimons que, vu le stade actuel du transport des conteneurs, l'émission d'un tel document devrait être facultatif, et nous appuyons, en principe, l'amendement norvégien concernant l'identification du document facultatif. Nous espérons que la forme de ce document sera telle qu'il sera approuvé par les transports internationaux et qu'ayant, comme il se doit, le caractère juridique des règles d'York et d'Anvers, qui sont adoptées par qui veut bien, il recueillera le même succès et les mêmes suffrages que les règles d'York et d'Anvers ou les Règles de La Haye et de Visby l'ont été dans l'histoire des grands travaux maritimes.

Le Président : Si plus personne ne demande la parole, la discussion générale est close.

Je vous propose de constituer immédiatement la Commission qui se chargera de l'examen des textes et de leur mise au point définitive.

AMENDMENTS

(CR-T-1)

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

Amendments proposed

Articles 1 and 2.

Delete Articles 1 and 2 and renumber the remaining Articles as Number 4 *et seq.*

Insert in place of Articles 1 and 2 the following :

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.

AMENDEMENTS

(CR-T-1)

ASSOCIATION AMERICAINE DE DROIT MARITIME

Amendements suggérés

Articles 1 et 2.

Supprimer les articles 1 et 2 et renuméroter les autres articles :
articles 4 et seq.

Remplacer les articles 1 et 2 par le texte ci-après :

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, quel que 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 les 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.

- 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 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 ».

- 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 900/1.000 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 ».

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENTS

This Association would like to present the enclosed « Proposed Amendments » to Draft 9 of the Convention on International Combined Transports.

On the subject of the scope of application of the Convention we propose a basic change in substance. Otherwise we suggest certain changes in form and systematic order with a few additions and drafting amendments. In order to facilitate the comparison between Draft 9 and the Proposed Amendments we have found it practical to present the latter as an alternative complete text of the Convention.

Scope of Application

According to Draft 9 a contract between a carrier and a consignor shall be subject to the rules of the Convention only if

- a) the contract contains the characteristics enumerated in Art. 1 (b) i and ii, and, in addition, one of the characteristics mentioned in Art. 2; and
- b) the contract has been evidenced by a CT Bill of Lading issued by the carrier.

It will be necessary, therefore, in every single case to ascertain after having examined the whole text of an alleged CT Bill of Lading (very often in « small print »), whether or not it is a contract governed by the Convention. The issuance of a document called CT Bill of Lading is in itself not enough to bring the contract within the scope of the Convention — not even when the document contains an express provision to such effect (Art. 2 c).

In the view of this Association this will reduce the commercial value of the document. The main purpose of the Convention is to provide for a « bankable » document for combined transports and this can be done only if its legal character can be determined by simple and formal criteria. It is proposed, therefore, that the mere issuance of a certain type of document — a CT Bill of Lading — shall entail

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

AMENDEMENTS SUGGERES

Faisant suite au projet No. 9 de la Convention sur les Transports Combinés Internationaux, notre Association désirerait soumettre l'amendement proposé en annexe.

Nous proposons un changement de base substantiel visant la question du champ d'application de la Convention. Sinon, nous proposons certaines modifications dans la forme et dans l'ordre systématique avec quelques ajoutes et des amendements de rédaction. Afin de rendre la comparaison entre le projet No. 9 et les amendements proposés plus aisée, nous estimons que le plus simple serait de présenter ces derniers comme texte complet de rechange de la Convention.

Champ d'application

D'après le projet No. 9, un contrat conclu entre le transporteur et l'expéditeur est soumis aux règles de la Convention à condition que

- a) le contrat renferme les caractéristiques énumérées à l'article 1 (b), i et ii, et, en outre, une des caractéristiques mentionnées à l'article 2; et
- b) le contrat soit validé par un Connaissance de Transport Combiné émis par le transporteur.

Dans chaque cas, il faut donc s'assurer, après avoir entièrement examiné le texte d'un soi-disant Connaissance TC (bien souvent imprimé en « petits caractères ») s'il s'agit d'un contrat régi par la Convention. L'émission du document appelé Connaissance TC ne suffit pas par lui-même à situer le contrat dans le champ d'application de la Convention, même lorsque ce contrat renferme une disposition expresse en ce sens (art. 2 c).

Notre Association croit que ceci aura pour effet de réduire la valeur commerciale de ce document. La Convention a pour but majeur de prévoir un document pour les transports combinés, document qui puisse être négocié par les banques; ceci ne pourra se faire que si ses caractéristiques légales peuvent être déterminées par des critères simples et conventionnels. Nous proposons donc que l'émission pure et simple d'un certain type de document — un Connaissance TC —

that the contract evidenced thereby is governed by the Convention (Proposed Amendments Art. II. 1). Such a rule does not impose any hardship on the carrier. He is under no obligation to issue a document subjecting him to the rules of the Convention. He will be bound by its rules only if he freely elects to issue this particular formal document.

Other Subjects

Art. 3 of Draft 9 is reproduced in Art. II (2) of the Proposed Amendments. Art. II contains the basic principles of the carrier's liability under a CT Bill of Lading.

Art. 4 of Draft 9 — the « Himalaya Clause » — has been placed in Art. VII of the Proposed Amendments in direct continuation of the provisions on the carrier's liability which shall be made applicable also in actions against the carrier's agents and servants. There is one additional paragraph corresponding to Art. IV bis (3) of the Hague-Visby Rules.

Art. 5 of Draft 9 corresponds to Art. III of the Proposed Amendments with some alternations in paragraph 1 for the purpose of making it clear that the carrier has no duty to issue a CT Bill of Lading and that the legal character of the document is not affected by his omission to insert all the data required.

Art. 6 of Draft I is to be found in Art. IV of the Proposed Amendments. A new paragraph has been added to the effect that the CT Bill of Lading shall be a negotiable instrument giving title to the goods. By defining the basic legal character of the document the reference to national law will be somewhat restricted.

Arts. 7 and 11 of Draft 9 — provisions on the nature and extent of carrier's liability — are reproduced in one article (Article V) in the Proposed Amendments, thus emphasizing that these provisions constitute one single and unified system.

Arts. 8-10 of Draft 9 are all provisions relating to time for claims and actions and for this reason they have been reproduced in one article, Art. VI of the Proposed Amendments.

19th February, 1969.
Alex Rein,
President.

aie pour effet que le contrat validé de cette façon sera régi par la Convention (amendements proposés, art. II, I). Une telle règle n'est pas un fardeau pour le transporteur. Il n'est pas tenu d'émettre un document le liant aux règles de la Convention. Il ne sera lié par les règles de celle-ci que s'il choisit librement d'émettre ce type spécial de document conventionnel.

Autres sujets

L'art. 3 du projet No. 9 a été reproduit à l'art. II (2) des amendements proposés. On retrouve à l'art. II les principes de base de la responsabilité du transporteur aux termes d'un Connaissement TC.

L'art. 4 du projet No. 9 — la « clause Himalaya » — a été repris à l'article VII des amendements proposés, en prolongement direct des dispositions de la responsabilité du transporteur qui, en outre, pourront être appliquées lors d'actions intentées aux représentants et aux préposés du transporteur. Un paragraphe supplémentaire y a été ajouté qui correspond à l'article IV bis (3) des Règles de La Haye et de Visby.

L'art. 5 du Projet No. 9 correspond à l'art. III des amendements proposés, avec quelques changements au paragraphe I, de façon à préciser que le transporteur n'est pas tenu d'émettre un Connaissement TC et que la forme légale du document ne subira aucune influence parce qu'il omet d'y indiquer toutes les mentions requises.

On retrouvera l'art. 6 du projet No. 9 dans l'art. IV des amendements proposés. Un nouveau paragraphe y a été ajouté dans le sens que le Connaissement TC constituera un document négociable pour les marchandises. Grâce à la définition de la forme légale de base de ce document, toute renvoi à la législation nationale se trouvera quelque peu limité.

Les art. 7 et 11 du projet No. 9 — concernant les dispositions sur la nature et l'étendue de la responsabilité du transporteur — sont repris dans un seul article (l'article V) dans les amendements proposés, de façon à souligner que les dispositions en question constituent un système unique et unifié.

Les art. 8 - 10 du projet No. 9 ne concernent que des dispositions se référant aux délais pour des réclamations et des actions, et c'est pourquoi ils ont été repris dans un seul article, l'article VI des amendements modifiés.

Le 19 février 1969.
Alex Rein,
Président.

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENTS

Article I

1. The provisions of this Convention shall apply to every Combined Transport Bill of Lading.

2. In this Convention, « Combined Transport Bill of Lading » (CT Bill of Lading) means a document evidencing 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, which

- a) bears the heading « Combined Transport Bill of Lading », or
- b) contains a provision that the Contract is governed by this Convention or legislation of any State giving effect thereto.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every CT Bill of Lading whatever may be the nationality of the means of transport, the combined transport operator, 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 paragraph.

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

- a) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Bill of Lading.
- b) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
- c) « Franc » means a unit consisting of 65.5 mgs. of gold of millesimal fineness 900.

Article II

1. By the issuance of a CT Bill of lading the CTO

- a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in the CT Bill of Lading, and
- b) assumes liability as prescribed in this Convention for such transport.

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

AMENDEMENTS PROPOSES

Article I

1. Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout connaissance de transport combiné.

2. Dans la présente Convention, le « Connaissance de Transport Combiné » (connaissance TC) signifie un document constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises entre deux pays par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime et l'autre n'est pas maritime et qui

- a) porte l'en-tête « Connaissance de Transport Combiné », ou
- b) renferme une disposition stipulant que le contrat est régi par la présente Convention ou les lois de tout Etat les mettant en vigueur.

3. Tout Etat contractant appliquera les dispositions de cette Convention à tout connaissance T.C. quel que soit la nationalité du mode de transport, de l'exploitant de transport combiné, de l'expéditeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Cet Article n'empêchera pas un Etat contractant d'appliquer les règles de la présente Convention aux connaissances non repris dans le paragraphe précédent.

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

- a) L'« Exploitant de Transport Combiné » (ETC) signifie une personne émettant un connaissance TC.
- b) La « Personne » signifie toute société, association, ou personne physique ou morale.
- c) par « Franc », il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

Article II

1. En émettant un connaissance TC, l'ETC

- a) s'engage à transporter ou à faire transporter les marchandises depuis le lieu de leur prise en charge jusqu'au lieu convenu pour la délivrance dans le connaissance TC.
- b) assume la responsabilité prévue à la présente Convention pour un tel transport.

2. For the purposes of this Convention and subject to the provision in Article V, the CTO shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading.

Article III

1. The CTO has a duty to insert in the CT Bill of Lading the following data :

- a) the name and address of the CTO;
- b) the date and place of issue;
- c) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery by the CTO;
- d) the leading marks necessary for the identification of the goods as the same are furnished in writing by the consignor before such goods or containers are taken in charge, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the containers, cases or coverings in which such goods are packed, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the transport;
- e) either the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as the case may be, as furnished in writing by the consignor;
- f) the apparent order and condition of the goods if uncovered, or of the cases or coverings in which such goods are packed;

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 ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

2. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy, at the time of receipt of the goods, of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Bill of Lading to any person other than the consignor.

2. En vue de l'application de la présente Convention et sous réserve des dispositions de l'Article V, l'ETC sera responsable des actes et omissions de ses représentants et de ses préposés et de toute personne aux services desquelles il recourt pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve.

Article III

1. L'ETC doit insérer dans le connaissement TC les mentions suivantes :

- a) le nom et l'adresse de l'ETC;
- b) la date et le lieu d'émission;
- c) le lieu de prise en charge des marchandises et le lieu convenu pour la délivrance par l'ETC;
- d) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par l'expéditeur avant la prise en charge de ces marchandises ou conteneurs, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les conteneurs, les caisses ou les emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du transport;
- e) le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité, ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;
- f) l'état et le conditionnement apparent des marchandises non emballées, des caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues;

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

2. L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment où celui-ci a reçu les marchandises, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité ou du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et l'expéditeur indemnisera l'ETC de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit de l'ETC à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du connaissement TC vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Article IV.

1. The CT Bill of Lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the CTO of the goods as therein described in accordance with Paragraph 1 of Article III. However, proof to the contrary shall not be admissible when the CT Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.
2. The CT Bill of Lading shall be a negotiable document of title.
3. Except as provided for in this Convention the CT Bill of Lading shall be governed by the rules of the applicable national law relating to negotiable maritime Bills of Lading.

Article V

1. The CTO shall be liable for loss of or damage to the goods occurring 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 by the CTO.

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

- a) 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
- b) 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. a) When the CTO is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee in accordance with the contract or should have been so delivered;

- b) the value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality;

- c) compensation shall not, however, exceed . . .

- d) the CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in (c) of this Article if it is proved that the

Article IV

1. Le connaissance TC vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 1 de l'Article III. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance TC a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

2. Le connaissance TC constituera un document négociable.

3. Sous réserve des dispositions prévues dans la présente Convention, la négociabilité du connaissance TC sera régie par les dispositions de la législation nationale relative aux connaissances maritimes négociables.

Article V

1. L'ETC sera responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises depuis le moment où il les prend en charge jusqu'au moment où il les délivre à l'endroit convenu pour la délivrance par l'ETC.

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

a) résulte ou provient de toute cause ou circonstance que l'E.T.C. ne pouvait éviter ou aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier par l'exercice d'une diligence raisonnable, ou

b) s'est produit au cours d'un transport maritime ou sur des eaux intérieures et résulte ou provient 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, négligence 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. a) Lorsque l'E.T.C. est tenu de payer une indemnité pour perte ou dommage causé aux marchandises, cette indemnité sera calculée par référence à la valeur des dites marchandises au lieu et au moment où elles auraient dû être délivrées au réceptionnaire conformément au contrat.

b) la valeur des marchandises sera déterminée selon leur prix coté en Bourse, ou, à défaut d'une telle cotation selon prix courant du marché, ou encore s'il n'existe ni prix coté en Bourse ni prix courant de marché, par référence à la valeur normale des marchandises de même nature et de même qualité;

c) l'indemnité toutefois ne dépassera pas...

d) l'E.T.C. ne pourra pas bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'alinéa (c) du présent Article s'il est prouvé que la perte ou le dommage a résulté d'un acte ou d'une omission de l'E.T.C. com-

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 only be claimed 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.

3. Notwithstanding anything provided for in this Article, if it can be proved where the loss or damage occurred the CTO and the claimant shall, as to the nature and the extent of the liability of the CTO, be entitled to invoke such laws and regulations of a mandatory nature, which would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the CTO in respect of the particular stage of the transport, where the loss or damage occurred.

The definition of the term « mandatory » shall be left to the applicable law.

Article VI

1. Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the CTO or the persons referred to in Paragraph 2 of Article II at the place 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 Bill of Lading or if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the CTO of the goods as described in the CT Bill of Lading.

2. The CTO shall be discharged of all liability under the rules of this Convention unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

3. Recourse actions by the CTO against such person 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 one year commencing from the day after the expiration of the one year period set out in Paragraph 2 of this Article.

Article VII

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the CTO for loss of or damage to the goods covered by a contract of International Combined Transport whether the action be founded in contract or in tort.

mis, soit avec l'intention de causer le dommage, soit témérairement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

e) une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qui si le chargeur, moyennant paiement d'un supplément de prix à convenir, a déclaré dans le Connaissance TC 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.

3. Nonobstant les dispositions du présent Article, si le lieu où s'est produit la perte ou le dommage peut être prouvé, l'E.T.C. et le demandeur auront la faculté, selon la nature et l'étendue de la responsabilité de l'E.T.C., de se prévaloir des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables si le demandeur avait conclu avec l'E.T.C. un contrat séparé et direct relatif à la partie distincte du transport au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit.

La définition du terme « d'ordre public » sera déterminée suivant la loi applicable.

Article VI

1. A moins qu'un avis de perte ou dommages causés aux marchandises et de la nature générale de ceux-ci en soit donné par écrit à l'E.T.C. ou aux personnes visées au paragraphe 2 de l'Article II au lieu 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 T.C., ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans les trois jours de la délivrance, cet enlèvement constitue jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'E.T.C. telles qu'elles ont été décrites au Connaissance T.C.

2. L'E.T.C. sera déchargé de toute responsabilité aux termes de la présente Convention, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

3. Les actions récursoires contre toute personne peuvent être intentées par l'E.T.C. dans le délai prévu par la loi de la Juridiction saisie 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 au paragraphe 2 du présent Article.

Article VII

1. Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues à la présente Convention seront applicables chaque fois qu'une action sera intentée contre l'E.T.C. du chef de perte ou dommage à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de Transport Combiné Interna-

2. a) If such an action is brought against a person referred to in Paragraph 2 of Article II, 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.

b) However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of such person done with the intent to cause damage 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.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 (b) of this Article and of paragraphs 2 (d) and (e) of Article V, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO, and the persons referred to in paragraph 2 of Article II, shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

Article VIII

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any Court or Tribunal of a contracting State designated by agreement between the parties and, in addition, in the Courts or Tribunals of a State within whose territory :

a) the defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

b) the place where the goods were taken over by the CTO or the place designated for delivery is situated.

Actions under this Convention may not be brought in any other Courts or Tribunals.

Article IX

1. Stipulations which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The CTO shall, however, be at liberty to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

2. Nothing in this Convention shall affect the rights and liabilities of vessel and cargo in General Average.

Oslo, 19th February 1969
Alex Rein, President.

tional, sans préjudice du fondement contractuel ou quasi délectuel de cette action.

2. a) Si une telle action est dirigée contre une des personnes visées au paragraphe 2 de l'Article II, celles-ci pourront invoquer à leur profit les exonérations et limitations de responsabilité reconnues à l'E.T.C. par la présente Convention.

b) Toutefois, s'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 témérairement et avec 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.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 (b) du présent Article et des paragraphes 2 d) et e) de l'Article V, la totalité des montants mis à charge de l'E.T.C. ou des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'Article II, ne dépassera en aucun cas les limites prévues à la présente Convention.

Article VIII

1. Dans les litiges auxquels donnent lieu les transports régis par la présente Convention, le demandeur peut intenter une action devant toute Juridiction d'un Etat contractant choisie par les parties et, en outre devant les Tribunaux d'un Etat sur le territoire duquel :

a) le défendeur a sa résidence habituelle ou a son principal établissement, ou un bureau ou une agence à l'intermédiaire desquelles le contrat de transport a été conclu;

b) est situé le lieu où l'E.T.C. a pris les marchandises en charge ou le lieu prévu pour leur délivrance.

Sous l'empire de la présente Convention, aucune action ne peut être intentée devant une autre Juridiction.

Article IX

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et de nul effet. Toutefois l'E.T.C. aura le droit d'augmenter le montant de sa responsabilité et de ses engagements sous l'empire de la présente Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations du navire et de la cargaison en matière d'avaries communes.

Oslo, le 19 février 1969
Alex Rein, Président.

BELGIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

COMMENTS

The Belgian Association of Maritime Law adheres to the principle of a mitigated network as laid down in Draft No. 9.

Article I

a) It would seem fitting to emphasize the fact that the Convention compulsively applies only when the conditions contained in b) i, ii, and iii are brought together.

A definition of the consignor should be inserted.

b) « Consignor » means a person concluding a contract of International Combined Transport with a CTO or who commits articles to his care with a view to such carriage.

The provision concerning « short range movements » is not clear and might be the cause of divergent interpretation.

Nevertheless, it would be useful to explicitly provide that the handling of containers in ports, stations and storing areas is governed by the Convention.

The provision would be interpreted more clearly if instead of simply stating that these operations do not necessarily constitute a separate mode of transport they were expressly included in the scope of the Convention.

This is the next we propose :

« The auxiliary handling of goods in a restricted radius does not necessarily constitute in itself a separate mode of transport but is nevertheless governed by this Convention ».

Article 2

1) It should be distinctly stated that the Convention applies from the very moment any one of the three conditions set forth under a), b) and c) are carried into effect.

It is presumed that circumstance a) concerns the case where a CT B/L is issued in a Contracting State, even though there is no stage of the carriage taking place on the territory of that State. This point of interpretation requires clarifying.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

L'Association Belge de Droit Maritime adhère au principe du système de réseau mitigé institué par le projet No 9.

Article 1er

a) Il convient de souligner que la Convention ne s'applique obligatoirement que lorsque les conditions prévues au b) i, ii, iii, se trouvent réunies.

Insérer une définition de l'expéditeur :

b) « Expéditeur » signifie une personne qui conclut avec un OTC un contrat de Transport Combiné International, ou qui lui confie des choses en vue d'un tel transport.

c) La disposition visant les « short range movements » manque de clarté et risque de provoquer des interprétations divergentes.

Il est, néanmoins, utile de prévoir de manière expresse que les manipulations des containers dans les ports, les gares et les aires de stockage sont régies par la Convention.

La disposition gagnerait en clarté si, au lieu d'énoncer simplement que ces opérations ne sont pas censées constituer un mode de transport séparé, elle les incluait expressément dans le champ d'application de la Convention.

Texte proposé :

« Les manipulations accessoires des marchandises dans un rayon restreint ne sont pas censées constituer en soi un mode de transport séparé, mais sont néanmoins régies par la présente Convention ».

Article 2

1. Il convient de préciser que la Convention s'applique dès l'instant où une seule des trois conditions énoncées sous a), b), c), se trouve réalisée.

On suppose que la condition a) vise le cas où un CT B/L est émis dans un Etat contractant, alors qu'aucune phase de ce transport ne s'effectue sur le territoire de cet Etat. Ce point d'interprétation mérite d'être clarifié.

2. There is no valid motive attached to the prohibition of a combined transport to parties wishing to include furniture removal in a CT B/L. If actually, in most cases, the document covering a carriage of this kind may remain unnegotiable, it remains, nevertheless, that for reasons of convenience a document issued according to the standards of a CT B/L shall offer practical advantages.

Consequently, it is suggested that the words « to furniture removal » be deleted.

Furthermore, it might be advisable to omit certain forms of carriage alluded to by the CIM and CMR.

In this respect, it seems expedient to utilize the provision in Article 2, b), in the UNIDROIT draft, which reads as follows :

« This Convention does not apply :

a) ...

b) to railway transport which has been designed for the use of the lines operating motor vehicle services or navigation in the register of lines which are liable to the International Convention regarding the carriage of goods by railway (CIM);

c) to road transport when the goods, without being unloaded from the vehicle, are due to be forwarded with the road vehicle on part of the carriage, by sea, railway, inland waterway or airway insofar as the CMR is applicable ».

Article 5

The name of the consignor should be mentioned on the CT B/L and, if known from the outset, the name of the consignee or possibly of the person to the order of whom the CT B/L was issued. For this reason, it is suggested that a definition be given of the consignor in Article 1.

In order to back up the credence due to the CT B/L, it is suggested that independently from the name and address of the CTO, the nature of his principal activities be mentioned on the document to enable the consignor and the banker who is called upon to finance the operation, to form an opinion on the qualities and the merits of the issuer of the document.

f) Replace « weight » by « gross weight ».

No provision has been made in the Convention for the mention of the dangerous nature of some of the goods offered for carriage.

This hiatus should be filled. Article 3, 2) in the UNIDROIT draft provides the solution with the following terms :

« In the case of dangerous goods or of other goods which might require special precautions for reasons of safety during their carriage, the consignor is bound to take every necessary precaution to that effect, as well as to inform the chief carrier (equivalent to CTO) in

2. Il n'y a aucun motif valable d'interdire aux parties de soumettre un transport combiné portant sur du mobilier à un CT B/L.

S'il est vrai que, dans la plupart des cas, le document couvrant un transport de cette nature ne sera pas négocié, il reste néanmoins que, pour des raisons de convenance, un document établi selon les normes du CT B/L puisse présenter un intérêt pratique.

En conséquence, il est proposé de supprimer les mots « to furniture removal ».

En outre, il paraît recommandable de prévoir l'exclusion de certains transports visés par la C.I.M. et la C.M.R.

A cet égard, il conviendrait de reprendre la disposition figurant à l'article 2 b) du projet UNIDROIT, conçue comme suit :

« La présente Convention ne s'applique pas :

a) ...

b) aux transports ferroviaires prévus comme devant emprunter des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites à la liste des lignes soumises à la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM);

c) aux transports routiers lorsque la marchandise doit, sans rupture de charge, être acheminée avec le véhicule routier sur une partie du transport, par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air pour autant que la CMR soit applicable ».

Article 5

Le CT B/L devrait mentionner le nom de l'expéditeur et, s'il est connu à l'origine, celui du destinataire ou éventuellement de la personne à l'ordre de laquelle le CT B/L est émis. C'est pourquoi il est proposé de donner une définition de l'Expéditeur à l'article 1.

Afin de renforcer la foi due au CT B/L il est suggéré qu'indépendamment du nom et de l'adresse du CTO, le document mentionne la nature de sa principale activité, de manière que l'expéditeur et le banquier appelés à financer l'opération puissent se faire une opinion sur la qualité et la valeur de l'émetteur du document.

f) « Weight » à remplacer par « gross weight ».

La Convention ne comporte aucune disposition relative à la déclaration de la nature dangereuse des marchandises offertes au transport.

Cette lacune devrait être comblée. L'article 3, 2) du projet UNIDROIT y pourvoit en ces termes :

« Dans le cas de marchandises dangereuses ou d'autres marchandises pouvant exiger des précautions spéciales en vue de la sécurité des transports, l'expéditeur est tenu de prendre toutes précautions nécessaires à cet effet, ainsi que d'informer le transporteur principal (équivalent du CTO), en temps utile, de la nature de ces marchandises et, s'il y a

due time of the nature of the goods and, if need be, of the special measures to be taken which a diligent carrier might be ignorant of.

When the consignor has not acquainted the chief carrier (CTO) of the nature of the dangerous goods, these goods may at any time and at any place be discharged, destroyed or rendered innocuous without compensation ».

It would be advisable to insert an analogous provision in Article 5.

Moreover, it is necessary to give consideration in the case where dangerous goods are delivered with the knowledge and the assent of the CTO, in which event the provision should be completed with the help of that appearing in Article 4, para. 6, of the Hague-Visby Rules and reading :

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

It is suggested that the word « containers » be followed by « or unitloads » so as to cover all cases where goods are assembled.

It would seem suitable to have a text similar to that in Article 8 : 3, in the CMR draft appear here :

« The sender shall be entitled to require the CTO to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents or the packages to be checked. The CTO shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the CT B/L ».

There is no provision in Draft No. 9 relating to the technique for the issuance of a CT B/L and the credence which is necessarily due to it.

It is suggested that the CT B/L mention the number of original copies and that at the choice of the consignor, it be issued on a nominal, to order or to bearer basis.

It is also necessary that the date when the goods were taken in charge by the CTO be mentioned on the CT B/L.

It does not seem necessary to make a difference between goods loaded in the hold or loaded on deck. Unless special instructions have been received from the consignor, the established custom is to load containers indifferently in the hold or on deck according to the sequence in which they appear at the time of shipment and according

lieu, des mesures spéciales à prendre qu'un transporteur diligent pouvait ignorer.

Lorsque l'expéditeur n'a pas fait connaître au transporteur principal (CTO) la nature de la marchandise dangereuse, celle-ci peut, à tout moment et en tout lieu, être déchargée, détruite ou rendue inoffensive et ce sans aucune indemnité ».

Il paraît recommandable d'insérer à l'article 5 une disposition analogue.

En outre, il faudrait prévoir le cas où la marchandise dangereuse a été prise en charge, à la connaissance et avec l'assentiment du CTO, auquel cas la disposition devrait être complétée par celle figurant à la règle IV 6° des Règles de La Haye, portant :

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

Il est suggéré que le mot « containers » soit suivi de « or unit-loads », afin de saisir tous les cas de marchandises assemblées.

Il convient de faire figurer ici un texte analogue à celui de l'article 8 : 3 de la C.M.R.

« L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le CTO du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu du ou des colis. Le CTO peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur le CT B/L ».

Le projet No 9 ne contient aucune disposition relative à la technique de l'émission du CT B/L et à la foi qui lui est nécessairement due.

Il est proposé que le CT B/L mentionne le nombre d'originaux, et qu'au choix de l'expéditeur, il soit nominatif, à ordre ou au porteur.

Il faudrait également que le CT B/L mentionne la date à laquelle les marchandises ont été prises en charge par le CTO.

Il ne semble pas qu'il faille faire une distinction entre le chargement en cale et en pontée. L'usage s'est établi sauf instructions spéciales de l'expéditeur de charger les containers indifféremment en cale et en pontée, selon la séquence dans laquelle ils sont présentés à

to other technical necessities which are often unforeseen. This is all the more apparent when the CT B/L is issued inland.

Under these conditions, it should be understood that the system of liability is the same whether the containers are loaded in the hold or on deck.

Article 6, 2)

Should it be true that Article 6, 2), is only concerned with the negotiability of the title if the liability of the CTO is left out of account, the text requires to be clarified to avoid any ambiguity.

The suggested text is as follows : « The negotiability of the CT B/L shall be governed by the provisions of the national law on the negotiability of maritime Bills of Lading ».

Article 7

It is suggested that certain provisions in the Hague-Visby Rules relating to the legal exonerations of the maritime carrier be taken over in Article 7, a), such as :

- a) fault of the consignor or the consignee;
- b) consequences arising out of the application of instructions from the consignor or the consignee;
- c) insufficient or defective packing;
- d) handling, loading, stowing or unloading goods in containers by the shipper, the consignee or any other person acting on their behalf in the event of the CTO not being in a position to control such operations;
- e) inherent defect of the goods;
- f) insufficiency or inaccuracy of marks or numbers affixed on the packages or containers;
- g) carriage of live animals;
- h) reasonable diversion of course.

Moreover, the CTO shall be relieved of liability for any loss or damage if it can be proved that such loss or damage 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.

2) It is suggested that the following be added :

« When the components used as a basis for the purpose of calculating the compensation are not expressed in the currency of the country where the payment is claimed, the conversion shall be made according to the rate of exchange of the day quoted in the country where the payment of the compensation is arranged ».

l'embarquement et selon d'autres impératifs techniques souvent imprévisibles. Il en est d'autant plus ainsi lorsque le CT B/L est émis à l'intérieur du pays.

Dans ces conditions, il doit être entendu que le régime de responsabilité est le même au regard de containers chargés en cale et en pontée.

Article 6 (2)

S'il est exact que l'article 6 (2) ne vise que la négociabilité du titre abstraction faite de la responsabilité du CTO, son texte mériterait d'être clarifié afin d'éviter toute équivoque.

Texte proposé : « la négociabilité du CT B/L est régie par les dispositions de la loi nationale sur la négociabilité des connaissances maritimes ».

Article 7

Il est proposé que l'article 7 a) reprenne certaines dispositions des Règles de La Haye relatives aux exonérations légales du transporteur maritime, telles que :

- a) faute de l'expéditeur ou du réceptionnaire;
- b) conséquences de l'application des instructions de l'expéditeur ou du réceptionnaire;
- c) emballage insuffisant ou défectueux;
- d) manipulations, chargement, arrimage et déchargement des marchandises en container par l'expéditeur, par le réceptionnaire ou par les personnes agissant pour leur compte dans les cas où le CTO n'a pas été en mesure de contrôler ces opérations.
- e) vice propre de la marchandise;
- f) insuffisance ou inexactitude des marques ou des numéros apposés sur les colis ou les containers;
- g) transport d'animaux vivants;
- h) déroutement raisonnable;

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

2. Il est proposé d'ajouter :

« Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour pratiqué dans le pays où le paiement de l'indemnité est effectué ».

A new Article is suggested as hereunder :

« The CTO shall be bound to deliver the goods or to have the goods delivered at the place of destination of the consignee against payment of claims attached to the goods. The goods shall not be burdened with any claims emanating from the CTO or any other person intervening or interested in the combined transport, which are related to other goods or result from operations which are foreign to the subject combined transport. A dispute on claims which may burden the goods does not exempt the chief carrier from the obligation of arranging delivery of the goods when he has been provided with a sound and valid security by the consignee or when the latter has made a deposit for an equivalent sum in the hands of a third party ».

Il est proposé un article nouveau conçu comme suit :

« Le CTO est tenu de livrer ou de faire livrer la marchandise au lieu de destination au réceptionnaire contre paiement des créances pouvant la grever. La marchandise ne saurait être grevée d'aucune créance du CTO, ni de tout autre personne intervenant ou intéressée au transport combiné, afférente à d'autres marchandises ou résultant d'opérations étrangères au transport combiné dont elle fait l'objet. Une contestation sur les créances pouvant grever la marchandise ne dispense pas le transporteur principal de l'obligation d'effectuer la livraison lorsque caution bonne et valable lui est fournie par le réceptionnaire ou qu'un dépôt équivalent est effectué par celui-ci en mains tierces ».

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 3

This Article should be placed after Article 7 as an independent Article.

Article 4

This provision should be replaced overall by Article 4bis of Hague-Visby Rules and put after Article 7 as an independent Article.

Article 5

1. Paragraph 1 should be amended as follows: « ... the CTO shall, on demand of the consignor, issue to the consignor a CT Bill of Lading, ... »

2. « The name of the consignor » should be added to the data which shall be contained in the CT Bill of Lading.

3. Paragraph 1 - (f) should be amended as follows: « the gross weight of the goods and either the number of containers, packages or pieces, or the quantity as furnished in writing by the consignor ».

4. Paragraph 1 - (h) should be deleted.

Article 6

1. Paragraph 2 of the draft should be independent of this Article.

2. The following clause should replace paragraph 2 in this Article : « 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 the container by the consignor, if such descriptions are accompanied by the words such as « said to contain » or « shippers load and count ».

58

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 3

Cet article devrait être placé après l'article 7 et constituer un article indépendant.

Article 4

Cette disposition devrait être remplacée dans son entièreté par l'article 4bis des Règles de La Haye et de Visby que l'on placerait à la suite de l'article 7 comme article séparé.

Article 5

1. Le paragraphe 1 devrait être modifié comme suit :
« ...l'ETC, à la demande de l'expéditeur, délivrera à celui-ci un Connaissement TC ... »
2. On devrait ajouter « le nom de l'expéditeur » aux indications contenues dans le Connaissement TC.
3. Le paragraphe 1 - f) devrait être modifié comme suit :
« le poids brut des marchandises et soit le nombre de conteneurs, colis ou pièces, soit la quantité ou le poids suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur. »
4. Le paragraphe 1 - h) devrait être supprimé.

Article 6

1. Il y aurait avantage à ce que le paragraphe 2 du projet soit repris sous la forme d'un article séparé.
2. Le paragraphe 2 de cet article devrait être remplacé par la clause suivante :
« L'ETC ne sera pas lié légalement par la description du contenu des colis ou de la nature et la quantité des marchandises emballées dans le conteneur par l'expéditeur si des indications telles que « censé contenir » ou « pesé et compté par le chargeur » complètent cette description.

Article 7

1. We agree to the British proposal (CR-40, 10-68) on paragraph 1 of the draft with the following amendments :

- 1) « CTO » in paragraph 2 - (c) of the proposal should be amended as « CTO or any person referred to in Article 3 ».
- 2) « Defect of a container when such a container is supplied by the consignor » should be added to paragraph 3 of the British proposal.

2. The figure of the limitation per kilo should be the same as that of 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 ... » should be added.

4. We agree to the British proposal (CR-40, 10-68) on paragraph 2 - (d) of the draft, that is, « ... provided for in (c) of this Article ... » should be amended as « ... provided for in (c) and (e) of this Article ... »

5. Paragraph 2 - (e) of the draft should be amended as follows incorporating paragraph 5 - (f) and (h) in Article 4 of the Hague-Visby Rules :

« Higher compensation may only be claimed when the value of the goods exceeding the limit laid down in the provision (c) of paragraph 2 of this Article has been declared by the consignor and inserted in the CT Bill of Lading against payment of a surcharge to be agreed upon. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit, and such an amount, if embodied in the CT Bill of Lading, shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the CTO. The CTO shall not be responsible in any event for loss of or damage to goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the consignor in the CT Bill of Lading ».

Article 8

1. The notice of loss of or damage to the goods should be given to « the CTO or his agent » instead of to « the CTO or the persons referred to in Article 3 ».

2. The period of notice had better be extended to 7 days from 3 days.

Article 7

1. Nous nous rallions aux amendements suivants contenus dans la proposition britannique (CR-40, 10-68) et se référant au paragraphe 1 du projet :

1) l'« ETC » dont question au paragraphe 2 - c) de la proposition devrait se lire : « l'ETC ou toute autre personne mentionnée à l'article 3 ».

2) Il faudrait ajouter au paragraphe 3 de la proposition britannique la phrase suivante « Défaut à un conteneur lorsque celui-ci a été fourni par l'expéditeur ».

2. Le chiffre par kilo de la limitation devrait être le même que celui repris dans les Règles de La Haye et de Visby.

3. Après « poids brut des marchandises » on devrait ajouter les mots « ... au cas où les marchandises seraient enfermées dans un conteneur, ces marchandises ... »

4. Nous nous rallions à la propositions britannique (CR-40, 10-68) concernant le paragraphe 2 (d) du projet, c.-à-d. « ... prévue à l'alinéa (c) du présent article » devrait se lire : « ... prévue aux alinéas (c) et (e) du présent article ... »

5. Le paragraphe 2 - (e) du projet devrait incorporer le paragraphe 5(b) et (h) à l'article 4 des Règles de La Haye et de Visby et être modifié comme suit :

« Une indemnité plus élevée peut être réclamée dans le seul cas où le chargeur, moyennant paiement d'un supplément de prix à convenir, a déclaré dans le Connaissement TC pour les marchandises une valeur supérieure à la limitation prévue à la disposition (c) au paragraphe 2 du présent article. En ce cas, le montant de la valeur déclarée sera substitué à cette limitation et si ce montant est englobé dans le Connaissement TC, il constituera une présomption sauf preuve contraire mais il ne liera pas l'ETC qui pourra le contester. En aucun cas l'ETC ne sera responsable pour perte ou dommage causé aux marchandises si dans le Connaissement TC l'expéditeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature et de leur valeur. »

Article 8

1. L'avis des pertes ou dommages aux marchandises devrait être donné « à l'ETC ou à ses préposés » au lieu de « à l'ETC ou à des personnes mentionnées à l'article 3 ».

2. Il serait préférable de prolonger la période d'avis de 3 à 7 jours.

Article 10

1. The first sentence of this article should be replaced by the wording similar to paragraph 6bis of Article 3 of the Hague-Visby Rules.

« An action by a CTO for indemnity against the persons referred to in Article 3 (or a third person) may be brought even after the expiration of the year provided for in Article 9 if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. »

2. « The one year period » in the last sentence should be amended as « the period ».

3. The following provision should be added as paragraph 2 : « If an action has been brought against the CTO, he shall inform the subcontractors. »

Article 11

1. The part of « ... such laws and regulations of a mandatory nature, which would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the CTO ... » should be amended as « ...such laws and regulations or the contract clauses to be applied to the contract between the CTO and the subcontractor ... ».

2. The words « the loss or damage » which appear in lines 2 et 7 should be replaced by the words « the loss of or damage to the goods ».

3. We are proposing by an annexed paper the clause relating to on-deck stowage of cargoes in containers carried by sea or inland waterway.

ANNEX

The proposed clause relating to on-deck stowage of the cargoes in containers carried by sea or inland waterway.

Our Association proposes the following clause to be added as paragraph 2 of Article 11 :

« Carriage by sea or inland waterway of the goods in containers stowed on deck of the carrying ship shall be subject to the laws and regulations to be invoked in accordance with the preceding paragraph, had the goods been stowed under deck, provided that such carriage is permitted by the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading. »

The reason of our proposal

The scope of this Convention is not liability limited to the combined transport by *containers*. There is no doubt that the combined

Article 10

1. On devrait remplacer la première phrase de cet article par des termes similaires à ceux du paragraphe 6bis à l'article 3 des Règles de La Haye et de Visby.

« Des actions en indemnité pourront être intentées contre les personnes visées à l'article 3 (ou contre une tierce personne) même après l'expiration d'un an comme prévu à l'article 9, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. »

2. Dans la dernière phrase, « le délai d'un an » devrait être remplacé par « le délai ».

3. On devrait ajouter la disposition suivante à la fin du paragraphe 2 : « Si une action était exercée contre l'ETC, celui-ci avertira les sous-traitants ».

Article 11

1. La partie de l'article libellée « ... des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables si le demandeur avait conclu avec l'ETC un contrat séparé et direct... » devrait être modifiée pour se lire « ... des lois et règlements ou les clauses du contrat qui eussent été applicables dans le contrat conclu entre l'ETC et le sous-traitant... »

2. Les mots « la perte ou le dommage » aux lignes 2 et 7 devraient être remplacés par « la perte des ou le dommage aux marchandises ».

3. Dans la communication annexée nous proposons une clause se référant aux cargaisons en conteneurs transportées en pontée par mer ou par voies navigables intérieures.

ANNEXE

Clause proposée visant les cargaisons en conteneurs transportées en pontée par mer ou par voies navigables intérieures.

Notre Association propose que la clause suivante soit ajoutée comme paragraphe 2 à l'article 11 :

« Le transport par mer ou par voies navigables intérieures de marchandises en conteneurs arrimés en pontée sur le navire transporteur sera soumis aux lois et aux règlements dont on pourrait se prévaloir aux termes du paragraphe précédent si les marchandises avaient été arrimées en cale, à condition que le contrat de transport, matérialisé par le Connaissance TC, autorise ce transport. »

La raison pour laquelle nous soumettons cette proposition

Les termes de la présente Convention n'en limitent pas le champ d'application au transport combiné par *conteneurs*. Nous ne doutons

transport to which the Convention is applied will be in almost all cases carried out by using containers and a container ship.

Therefore, we think it is absolutely necessary that the legal problems posed by the use of containers be solved in this Convention. It goes without saying that one of the most important problems concerning containers is the on-deck carriage by sea and inland waterway.

However, it is difficult to say at this stage that the liberty clause inserted in the current container bill of lading concerning on-deck stowage has legally perfect effect in the sense that, by the existence of this clause, on-deck stowage does not constitute breach of the contract of carriage. If the clause in question is held to be invalid, carriage by container ship will be rendered unpractical because carriage on deck of some portion of the shipment by a container ship is imperatively required from the point of view of its efficient operation, which is inevitable for the development of international combined transport.

Further, it must be pointed out that, as a matter of fact, it is almost impossible to fix which container may be stowed under deck or on deck at the time of receipt of the goods by CTO, which means that a CT Bill of Lading cannot guarantee or warrant the under-deck stowage.

Article 13

Paragraph 2 should be replaced by the wording similar to that in the last sentence in Article 5 of the Hague-Visby Rules : « Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a CT Bill of Lading of any lawful provision regarding General Average. »

pas que le transport combiné, auquel se réfère la présente Convention, concerne dans la plupart des cas, et les conteneurs, et les navires transportant des conteneurs.

Nous croyons donc qu'il est absolument indispensable que les problèmes juridiques que pose l'usage des conteneurs soient résolus par la présente Convention. Il va sans dire qu'un des problèmes les plus importants concernant les conteneurs est le transport de ceux-ci en pontée par mer et par voies intérieures navigables.

Cependant, il est difficile de savoir si, à ce stade, la clause de franchise reprise dans le Connaissement TC visant l'arrimage en pontée, a une portée parfaitement juridique du fait qu'en raison de l'existence même de cette clause, l'arrimage en pontée ne constitue pas une infraction au contrat de transport. Si la clause en question est déclarée non-valable, le transport par navire de conteneurs deviendra inopérant, le transport en pontée d'une partie de la cargaison sur les navires de conteneurs étant, au point de vue opérationnel, de première nécessité, condition inévitable pour le développement du transport combiné international.

On remarque, en outre, qu'effectivement, il est presque impossible de déterminer quel conteneur, au moment de la réception des marchandises par l'OTC, sera arrimé en cale ou en pontée, ce qui revient à dire que l'on ne saurait garantir ou justifier un arrimage en cale dans un Connaissement TC.

Article 13

Il faudrait remplacer le paragraphe 2 par des termes semblables à ceux que l'on trouve dans la dernière phrase de l'article 5 des Règles de La Haye et de Visby : « Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un Connaissement TC d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes ».

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 11

Nothwithstanding anything provided for in (set out relevant Articles) if the CTO or the claimant proves that the particular mode of transport was by which the goods were being carried when the loss or damage occurred, the liability of the CTO shall be determined by :

- i) the provisions relating to the liability of the carrier contained in any international convention governing international carriage of the goods by that mode of transport or of any national legislation giving effect to such convention which would have been applicable if the claimant had made a separate contract with the CTO as carrier for the carriage of the goods by that mode of transport only and a separate consignment note or bill of lading had been issued in respect of such carriage pursuant to such convention or such legislation; or if there are no such provisions.
- ii) the provisions relating to the liability of the carrier contained in any such international convention governing international carriage of goods by that mode of transport if it is expressly provided by the CT Bill of Lading, that all such provisions shall govern the carriage of the goods by that mode of transport; but save as aforesaid the liability of the CTO shall be determined by the provisions of (set out relevant Articles).

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 11

Nonobstant ce qui a été prévu à (indiquer les articles appropriés), si l'ETC ou le requérant peut prouver le mode de transport utilisé pour les marchandises au moment de la perte ou des dommages, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par :

- i) les dispositions visant la responsabilité du transporteur prévues dans toute convention internationale régissant le transport international de marchandises par ce mode de transport ou dans toute législation nationale si le requérant avait conclu avec l'ETC un contrat séparé comme transporteur pour le transport des marchandises par ce mode de transport seulement, et une lettre de voiture ou un connaissment émis concernant ce transport et suivant ladite convention ou ladite législation; ou si de telles dispositions n'existent pas;
- ii) les dispositions visant la responsabilité du transporteur prévues dans toute convention internationale régissant le transport international de marchandises par ce mode de transport s'il est expressément prévu dans le Connaissment TC que ces dispositions régiront le transport des marchandises par ce mode de transport; mais, sauf ce qui a été spécifié plus haut, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions à (indiquer les articles appropriés).

CR - T - 6

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION
and
THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED
STATES

*Drafting Amendment for Norwegian Amendment
to Article 1 (CR-T-2)*

Article 1

The provisions of this Convention shall apply to every 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, evidenced by a Bill of Lading which bears the heading « Combined Transport Bill of Lading » subject to the Brussels Convention on International Combined Transports of , 19 . . . (hereinafter « CT Bill of Lading »).

CR - T - 7

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 5

We withdraw our first proposal with respect to Article 5 appearing in CR-T-4.

CR/TO

UNITED STATES MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Delete Article 12.

CR - T - 6

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

*Projet d'amendement à l'amendement norvégien
visant l'article 1 (CR-T-2)*
Article 1

Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout contrat de transport de marchandises entre deux pays par au moins deux modes de transport dont l'un, au moins, est maritime et l'autre ne l'est pas, le connaissment portant l'entête « Connaissement de Transport Combiné », sous réserve de la Convention Internationale de Bruxelles sur le Transport Combiné International du 19..., constituant la preuve du contrat (dénommé ci-après « Connaissement TC »).

CR - T - 7

ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 5

Nous retirons notre première proposition se référant à l'article 5 du CR-T-4.

CR/TO

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Supprimer l'article 12.

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

*AMENDMENT ON ARTICLE 3
(Draft N° 9)*

Article 3

For the purpose of this Convention the CTO shall be responsible for the acts, neglects or defaults of his agents and servants as for his own acts, neglects or defaults in the conditions expressed by Articles 7 and 8.

Will be considered as agent or servant any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the Combined Transport Bill of Lading, when such person is acting within the scope of his employment.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

ADDITIONAL AMENDMENT

Article 11

Provided nevertheless that if the claimant proves that the loss or damage occurred in a country whose national legislation imposes upon a carrier of goods by that mode of transport, notwithstanding any provision to the contrary in a contract of carriage by that mode of transport, a more onerous liability than is provided for by [set out the relevant Articles], the liability of the CTO shall be determined by such national legislation.

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

AMENDEMENT A L'ARTICLE 3
(Projet N° 9)

Article 3

En vue de l'application de la présente Convention, l'ETC sera responsable des actes, négligences et fautes commises par ses représentants et ses préposés, comme s'il s'agissait de ses propres actes, négligences ou fautes, sous réserve des conditions reprises aux articles 7 et 8.

Sera considérée comme son représentant et son préposé, toute personne dont il utilise les services pour l'exécution du contrat de transport attesté par le Connaissement de Transport Combiné, lorsque cette personne agit dans l'exercice de ses fonctions pour le compte de l'ETC.

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

AMENDEMENT SUPPLEMENTAIRE

Article 11

A condition, néanmoins, que si le requérant prouve que la perte, ou le dommage est survenu dans un pays dont la législation nationale impose au transporteur de marchandises par ce mode de transport une responsabilité plus lourde que ne le stipulent les articles ...; et ce malgré toute disposition contraire dans le contrat de transport suivant ce mode de transport, la législation nationale déterminera la responsabilité de l'ETC.

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 7

Delete Article 7 and insert in lieu thereof :

1. The liability of the CTO for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring at the time he receives the goods at the place designated for delivery by the CTO shall be determined by the following provisions :
 2. 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. 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 and regulations are applicable, the CTO shall be liable if under the law or any of the laws or regulations governing any stage of the transport 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 of that stage only, but otherwise on the same conditions as contained in the CT Bill of Lading.
 4. 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.

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 7

Remplacer l'article 7 par le texte suivant :

1. La responsabilité de l'ETC pour la perte totale ou partielle des marchandises ou pour des dommages à celles-ci au moment où il les a prises en charge à l'endroit prévu pour cette délivrance par l'ETC sera déterminée par les dispositions suivantes :

2. Lorsque la preuve de la phase du transport où le dommage ou la perte s'est produit est faite, l'étendue de la responsabilité de l'ETC sera déterminée dans la mesure où elle le serait d'après les lois régissant cette phase du transport si l'ETC avait conclu directement avec le requérant un contrat distinct pour le transport à cette phase seulement, mais dans le cas contraire aux mêmes conditions que celles du Connaissement TC.

3. Lorsque la preuve de la phase du transport où le dommage ou la perte s'est produit n'est pas faite, ou si dans le cas où la preuve de la phase du transport où le dommage ou la perte s'est produit est faite, des lois et des règlements alternatifs sont applicables, la responsabilité incombera à l'ETC si d'après la loi ou une des lois ou des règlements régissant une des phases du transport où le dommage ou la perte s'est produit il serait responsable si le dommage ou la perte s'était produit à cette phase et s'il avait conclu directement avec le requérant un contrat distinct pour le transport de cette phase seulement, mais dans le cas contraire aux mêmes conditions que celles du Connaissement TC.

4. Lorsque la responsabilité incombe à l'ETC, les limites de sa responsabilité se monteront au maximum prévu par les lois régissant les différentes phases du transport où le dommage ou la perte a pu se produire.

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 11

Replace Article 11 by 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 as he would be 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. »

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article 7, 2(c)

« The 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 one. »

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 11

Remplacer l'article 11 par le texte suivant :

« Lorsque la preuve de la phase du transport où le dommage ou la perte s'est produit est apportée, l'étendue de la responsabilité de l'ETC sera déterminée dans la mesure où elle le serait d'après les lois régissant cette phase du transport si l'ETC avait conclu directement avec le requérant un contrat distinct pour le transport pendant cette phase seulement, mais dans le cas contraire aux mêmes conditions que celles du Connaissance TC, et ce malgré les dispositions des articles 3, ou 7-11 ».

« Si, dans l'hypothèse visée au paragraphe ci-dessus, des lois alternatives étaient applicables à la phase du transport où le dommage ou la perte s'est produit, l'ETC sera responsable dans la mesure où il le serait d'après ces lois et l'étendue de sa responsabilité sera déterminée par la loi sur base de laquelle il est déclaré responsable ».

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 7, 2 (c)

« Toutefois, l'indemnité n'excédera pas francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, ou l'équivalence de 10.000 francs par colis ou unité, la limite la plus élevée étant applicable. »

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article II

Notwithstanding anything provided for in (set out relevant Articles) if the CTO or the Claimant proves what the particular mode of transport was by which the goods were being carried when the loss or damage occurred the liability of the CTO shall be determined by :

i) the provisions relating to the liability of the carrier contained in any international convention governing international carriage of the goods by that mode of transport or of any national legislation giving effect to such convention which would have been applicable if the claimant had made a separate contract with the CTO as carrier for the carriage of the goods by that mode of transport only and a separate consignment note or bill of lading upon the terms contained in the CT Bill of Lading so far as applicable to such mode of transport had been issued in respect of such carriage pursuant to such convention or such legislation; or if there are no such provisions.

ii) the provisions relating to the liability of the carrier contained in any such international convention if it is expressly provided by the CT Bill of Lading that all such provisions shall govern the carriage of the goods by that mode of transport; but save as aforesaid the liability of the CTO shall be determined by the provisions of (set out relevant Articles).

Provided nevertheless that if the claimant proves that the loss or damage occurred in a country whose national legislation imposes upon a carrier of goods by that mode of transport, notwithstanding any provision to the contrary in a contract of carriage by that mode of transport, a more onerous liability than is provided for by (set out the relevant Articles), the liability of the CTO shall be determined by such national legislation.

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 11

Si l'ETC ou le réclamant peut prouver par quel mode de transport les marchandises étaient transportées lorsque la perte ou le dommage a eu lieu, les critères suivants détermineront la responsabilité de l'ETC et ce malgré les dispositions des articles (.....).

i) les dispositions visant la responsabilité du transporteur dans toute convention internationale régissant le transport international des marchandises par ce mode de transport, ou toute législation nationale mettant en vigueur cette convention qui eut été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat de transport distinct comme transporteur pour le transport des marchandises par ce mode de transport, et une lettre de voiture ou un connaissement séparés suivant les termes du Connaissement TC, pour autant qu'il s'applique à ce mode de transport, avait été émis pour ce transport en exécution de cette convention ou de cette législation; ou si ces dispositions n'existent pas

ii) les dispositions visant la responsabilité du transporteur dans cette convention internationale, s'il est prévu expressément dans le Connaissement TC que toutes ces dispositions régiront le transport des marchandises pour ce mode de transport, mais sauf comme précité, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions de (indiquer les articles appropriés).

A condition, néanmoins, que si le requérant prouve que la perte ou le dommage est survenu dans un pays dont la législation nationale impose au transporteur de marchandises par ce mode de transport une responsabilité plus lourde que prévu par (indiquer les articles appropriés), et ce malgré toute disposition contraire dans le contrat de transport concernant ce mode de transport, la législation nationale déterminera la responsabilité de l'ETC.

THE MARITIME LAW ASSOCIATION
OF THE UNITED STATES

PROPOSED AMENDMENT

Article 11

Delete Article 11 and substitute the following:

« Notwithstanding anything provided for in Articles 7 - 10, if it can be proved where the loss or damage occurred the CTO and the claimant shall, as to the nature and the extent of the liability of the CTO, be entitled to invoke such international conventions or national laws or regulations as would have applied had the claimant made a separate and direct contract with the CTO in respect of the particular stage of the transport where the loss or damage occurred. »

ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 11

Remplacer l'article 11 par le texte suivant :

« Lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit est apportée, l'ETC et le réclamant auront le droit, en ce qui concerne la nature et l'étendue de la responsabilité de l'ETC, de se référer aux conventions internationales ou aux lois ou aux règlements nationaux qui eussent été applicables si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat distinct visant la phase du transport au lieu où s'est produit la perte ou le dommage, et ce malgré les dispositions des articles 7 - 10. »

COMBINED TRANSPORT OF GOODS

DRAFT CONVENTION

*Prepared at the Round Table Meeting arranged
by UNIDROIT in Rome in January 1970*

Article I

1. The provisions of this Convention shall apply to every Contract of Combined Transport evidenced by a Combined Transport Document as defined in sub-paragraph 2 of this Article.
2. In this Convention « Combined Transport Document » (« CT Document ») means a document bearing the heading « Combined Transport Document governed by the TCM Convention » and evidencing a contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport where the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery are situated in two States.
3. This Convention shall apply to every CT Document and to the contract evidenced thereby whatever may be the place of issue, the place at which the goods are taken in charge, the place designated for delivery, or the nationality of the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person, or the nationality of the means of transport or its place of registration.
4. In this Convention :
 - a) The « TCM Convention » means this Convention.
 - b) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Document.
 - c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
 - d) « Franc » means a unit consisting of 10/31 of a gram of gold millesimal fineness 900.

TRANSPORT COMBINE DE MARCHANDISES

PROJET DE CONVENTION

*Elaboré à la réunion de la Table Ronde convoquée
par UNIDROIT à Rome en janvier 1970*

Article I

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tout contrat de transport combiné dont un document de transport combiné, tel que défini au paragraphe 2 du présent article, constitue la preuve.

2. Dans la présente Convention, le « Document de transport combiné » (Document CT) signifie un document portant l'en-tête « Document de transport combiné régi par la Convention TCM » et constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises, par au moins deux modes de transport différents, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats.

3. La présente Convention s'applique à tout « Document CT » et au contrat dont il constitue la preuve, quel que soit le lieu d'émission, le lieu de prise en charge des marchandises, le lieu prévu pour leur livraison, la nationalité de l'exploitant de transport combiné, de l'expéditeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée ou la nationalité ou le lieu d'immatriculation du moyen de transport.

4. Dans la présente Convention :

- a) « Convention TCM » signifie la présente Convention;
- b) « Exploitant de transport combiné » (ETC) signifie une personne émettant un Document CT;
- c) « Personne » inclut toute société, association ou autre personne morale;
- d) « Franc » signifie une unité consistant en 10/31 de gramme d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

Article 2

1. By the issuance of a CT Document the CTO
 - a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in the CT Document, and
 - b) assumes liability as prescribed in this Convention for such transport.
2. For the purposes of and subject to the provisions of this Convention, the CTO shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Document.

Article 3

1. The CT Document shall contain the following particulars :
 - a) the words « Negotiable » or « No negotiable » (« Not-negotiable »);
 - b) the name and address of the CTO and the name of the consignor;
 - c) the date and place of issue;
 - d) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery;
 - e) the description in common use of the nature of the goods and the leading marks necessary for the identification of the goods as both are furnished in writing by the consignor, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the coverings in which such goods are packed, or on unit loads, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the transport;
 - f) either the number of packages or pieces, or the quantity or the gross weight, as the case may be, as furnished in writing by the consignor;
 - g) the apparent order and condition of the goods if uncovered, or of the coverings in which such goods are packed, or of the unit load;
 - h) any declaration of value made in pursuance to paragraph 4 of Article 10;
 - i) an indication showing whether freight has been prepaid or is to be paid;
 - j) any clause providing for jurisdiction of a court or tribunal or for arbitration agreed upon under the conditions of Articles 14 and 15;
 - k) the total number of original CT Documents issued.
2. [The CTO shall not be bound to include in the CT Document any description, marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods

Article 2

1. En émettant un Document CT, l'ETC
 - a) s'engage à transporter ou à faire transporter les marchandises du lieu de leur prise en charge au lieu convenu pour la livraison, dans le Document CT;
 - b) assume la responsabilité prévue à la présente Convention pour un tel transport.
2. Pour l'application de la présente Convention et aux conditions de celles-ci, l'ETC sera responsable des actes et omissions de toute personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport dont le Document CT constitue la preuve.

Article 3

1. Le Document CT doit contenir les mentions suivantes :
 - a) les mots « négociable » ou « non négociable »;
 - b) le nom et l'adresse de l'ETC et le nom de l'expéditeur;
 - c) la date et le lieu d'émission;
 - d) le lieu de la prise en charge des marchandises et le lieu convenu pour la livraison;
 - e) la désignation courante de la nature des marchandises et les marques principales nécessaires à leur identification, telles que ces mentions sont fournies par écrit par l'expéditeur, pourvu que les marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées, ou sur les emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, ou sur les unités de charge, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du transport;
 - f) le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité, ou le poids brut, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par l'expéditeur;
 - g) l'état et le conditionnement apparent des marchandises non emballées, des emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, ou des unités de charge;
 - h) toute déclaration de valeur qui aurait été faite en vertu du paragraphe 4 de l'article 10;
 - i) l'indication que les frais de transport ont été payés ou doivent être payés;
 - j) toute clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale stipulée dans les conditions des articles 14 et 15;
 - k) le nombre total des exemplaires originaux du Document CT.
2. [L'ETC ne sera pas tenu de faire figurer dans le Document CT une désignation des marchandises, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils

actually received, or which he has had no resonable means of checking.]

3. Failure to include any or all of the particulars set out in sub-paragraph (1) above shall not affect the nature of the document as a CT Document or the validity of the contract evidenced thereby, provided that the document can be identified as a document referred to in article I sub-paragraph 2 of this Convention.

4. The CT Document may also contain :
- the name and address of the consignee;
 - the mode of transport for each stage;
 - any other particulars which the parties may deem useful.

Article 4

The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the CTO, of the description of the goods, marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Document to any person other than the consignor.

Article 5

1. The CT Document shall be *prima facie* evidence of the receipt by the CTO of the goods as therein described in respect to the particulars provided for in Article 3.

2. However, proof to the contrary shall not be admissible when the CT Document is negotiable and has been transferred to a third party acting in good faith.

Article 6

1. The character and effect of the negotiability of a CT Document bearing the word « negotiable » shall be governed by the rules of the applicable national law relating to the maritime Bills of Ladings, or, failing this, of the applicable national law relating to any other similar document representing title to goods.

2. If the CT Document does not bear either the word « negotiable » or the word « non-negotiable » (« not-negotiable ») it shall be deemed to be a [non] negotiable document.

ne représentent pas exactement les marchandises effectivement reçues par lui ou qu'il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier.]

3. L'omission de tout ou partie des mentions visées au premier paragraphe du présent article n'affecte pas la nature du document en tant que Document CT ou la validité du contrat dont il constitue la preuve, à condition que le document puisse être reconnu comme le document visé au paragraphe 2 de l'article premier de la présente Convention.

4. Le Document CT peut en outre contenir :

- a) le nom et l'adresse du destinataire;
- b) le mode de transport pour chaque parcours;
- c) toute autre indication que les parties jugent utile.

Article 4

L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment où celui-ci a pris les marchandises en charge, l'exactitude de la désignation des marchandises, des marques, du nombre, de la quantité ou du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et l'expéditeur indemnisera l'ETC de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes ou d'insuffisance sur ces points. Le droit de l'ETC à pareille indemnité ne limitera daucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du Document CT vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Article 5

1. Le Document CT vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions de l'article 3.

2. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le Document CT est négociable et a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article 6

1. Les modalités et les effets de la négociabilité d'un Document CT portant le mot « négociable » seront régis par les dispositions de la législation nationale applicable relative au connaissance maritime, ou, à défaut, à tout autre document de même nature représentatif de marchandise.

2. Si le Document CT ne porte pas le mot « négociable » ou les mots « non-négociable », il sera réputé [non] négociable.

Article 7

1. When the consignor hands goods of a dangerous nature to the CTO, he shall inform the CTO of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken.
2. Goods of a dangerous nature which the CTO did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed, or rendered harmless, without compensation; further, the consignor shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 8

Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the CTO or the persons referred to in paragraph 2 of Article 2, at the place 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 Document, or if the loss or damage be not apparent, within six consecutive days thereafter, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the CTO of the goods as described in the CT Document.

Article 9

1. The CTO shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery.
2. The CTO shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from :
 - a) The wrongful act or neglect of the consignor or the consignee,
 - b) Compliance with the instructions of the person entitled to give them.
 - c) The lack of, or 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.
 - d) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor, the consignee or any person acting on behalf of the consignor or the consignee.
 - e) Inherent vice of the goods.
 - f) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, coverings, or unit loads.
 - g) Strikes or lockouts or stoppage or restraints of labour from whatever cause whether partial or general.

Article 7

1. Si l'expéditeur remet à l'ETC des marchandises dangereuses, il doit lui signaler la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre.

2. Les marchandises dangereuses dont l'ETC ignorait le caractère dangereux peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de la remise de ces marchandises au transport ou de leur transport.

Article 8

A moins qu'un avis des pertes ou dommages aux marchandises et de leur nature générale ne soit adressé par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2, au lieu de la livraison et avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur livraison en vertu du Document CT, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, la présomption de ce que les marchandises ont été livrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au Document CT. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être adressé dans les six jours de la livraison.

Article 9

1. L'ETC est responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises entre le moment où il les prend en charge et celui de leur livraison.

2. Toutefois, l'ETC sera exonéré de toute responsabilité pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) de la faute ou de la négligence de l'expéditeur ou du destinataire;
- b) de l'exécution des instructions émanant de la personne ayant le droit de les donner;
- c) de l'absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- d) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement de la marchandise par l'expéditeur, le destinataire ou par toute personne agissant pour compte de ces derniers;
- e) du vice propre des marchandises;
- f) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, emballages ou unités de charge;
- g) de grèves, lock-out, arrêt ou entrave apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

h) Any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

3. Where under paragraph 2 the CTO is not under any liability 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.

4. The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes, or events, specified in a), b) and h) of paragraph 2 shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes, or events, specified in c) to g) of paragraph 2, 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, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

Article 10

1. When the CTO is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee in accordance with the contract or should have been so delivered.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

4. Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the CTO, the value for the goods declared by the consignor which exceeds the limits laid down in this Article has been stated in the CT Document. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 11

Notwithstanding anything provided for in the other Articles of this Convention, if it can be proved where the loss or damage occurred

h) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable.

3. Si, en vertu du paragraphe 2 du présent article, l'ETC ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé la perte ou le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la mesure où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué à la perte ou au dommage.

4. La preuve que la perte ou le dommage a eu pour cause un des faits prévus aux lettres a), b) et h) du paragraphe 2 du présent article incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou le dommage a pu résulter d'un ou de plusieurs des faits prévus aux lettres c) à g) du paragraphe 2 du présent article, il y a présomption qu'il en résulte. Toutefois, le réclamant peut faire la preuve que la perte ou le dommage n'a pas eu l'un ou plusieurs de ces faits pour cause totale ou partielle.

Article 10

1. Quand une indemnité pour perte ou dommage aux marchandises est mise à la charge de l'ETC, cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et à l'époque de la livraison au destinataire, conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être livrées.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

3. Toutefois, l'indemnité n'excédera pas francs par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

4. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le Document CT une valeur de marchandises supérieure à la limite prévue au présent article et pour autant que cette valeur ait été acceptée par l'ETC. Dans ce cas, le montant de la valeur déclarée sera substitué à cette limite.

Article 11

Nonobstant les dispositions des autres articles de la présente Convention, lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit peut être apportée, l'ETC et le réclamant auront le droit, en

the CTO and the claimant shall, as to the liability of the CTO, be entitled to require such liability to be determined

- a) by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions
 - i) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and
 - ii) would have applied if the claimant had made a separate and direct contract with the CTO in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply; or
- b) by the provisions contained in any international convention relating to the carriage of goods by the mode of transport used to carry the goods at the time when the loss or damage occurred, provided that
 - i) no other international convention or national law would apply by virtue of the provisions contained in sub-paragraph a of his Article, and that
 - ii) it is expressly stated in the CT Document that all the provisions contained in such convention shall govern the carriage of goods by such mode of transport and, where such mode of transport is by sea, such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck.
- [c) by the provisions contained in any contract of carriage entered into between the CTO and any sub-contractor, provided that
 - i) no international convention or national law is applicable under sub-paragraph a) or is applicable, or could have been made applicable by express provision in accordance with sub-paragraph b), and that
 - ii) it is expressly stated in the CT Document that such contract provisions shall apply.]

Article 12

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the CTO for loss or damage to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

2. The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of Article 10 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.

ce qui concerne la responsabilité de l'ETC, d'exiger que cette responsabilité soit déterminée :

- a) par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale
 - i) auxquelles il ne peut être dérogé au détriment du réclamant et
 - ii) qui eussent été applicables si le réclamant avait, pour le trajet au cours duquel la perte ou le dommage est survenu, conclu directement avec l'ETC un contrat distinct et reçu, comme preuve de ce fait, un document distinct dont l'émission eût été nécessaire si une telle convention internationale ou loi nationale avait été applicable, ou
- b) par les dispositions de toute Convention internationale relative au transport de marchandises par le mode de transport utilisé au moment où la perte ou le dommage est survenu, à condition
 - i) qu'aucune autre convention internationale ou loi nationale ne soit applicable en vertu des dispositions du a) du présent article, et
 - ii) qu'il soit expressément prévu dans le Document CT que toutes les dispositions d'une telle Convention régissent le transport de marchandises par le mode de transport visé; en cas de transport par mer, ces dispositions s'appliquent à toutes les marchandises chargées en pontée ou sous le pont; [ou
- c) par les dispositions contenues dans tout contrat de transport conclu entre l'ETC et un sous-contractant, à condition
 - i) qu'aucune Convention internationale ni loi nationale ne soit applicable suivant les dispositions du a) du présent article, ni qu'elle soit applicable ou puisse avoir été rendue applicable par une disposition expresse du contrat, conformément au b) du présent article, et,
 - ii) que ces dispositions du contrat aient été expressément stipulées dans le document CT].

Article 12

1. Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues à la présente Convention sont applicables à toute action intentée contre l'ETC en réparation des pertes ou dommages à des marchandises, que cette action soit fondée sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. L'ETC n'a pas le droit de bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 3 de l'article 10 s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis par l'ETC, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 13

1. If an action for loss or damage to the goods is brought against a person referred to in paragraph 2 of Article 2, 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.
2. However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of this person, done with intent to cause damage 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 Article 10, paragraph 3.
3. Subject to the provisions of paragraph 4 of Article 10, of paragraph 2 of Article 12 and of paragraph 2 of this Article, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO and the persons referred to in paragraph 2 of Article 2 shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

Article 14

1. In respect of all disputes arising out of the CT Document, the claimant may bring proceedings, at his choice, in any court or tribunal of a contracting State designated by agreement between the parties as indicated in the CT Document or of the contract evidenced thereby or in the courts or tribunals of a State within whose territory is situated :
 - a) the place where the defendant has his habitual residence or his principal place of business or the place of business through which the contract of combined transport was made, or
 - b) the place where the goods were taken in charge by the CTO or the place designated for delivery.No proceedings may be brought before other courts or tribunals.
2. Where, in respect of a dispute referred to in paragraph 1, proceedings are pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a dispute judgment has been given by such a court or tribunal, no new proceedings may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first proceedings were brought is not enforceable in the State in which the fresh proceedings are brought.
- [3. Where, in the case of dispute as referred to in paragraph 1, judgment given by a court or tribunal of a contracting State has become enforceable in that State, it shall also become enforceable in each

Article 13

1. Si une action en réparation des pertes ou dommages à des marchandises est intentée contre une des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2, cette personne pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

2. Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, cette personne ne pourra se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue au paragraphe 3 de l'article 10.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 10, du paragraphe 2 de l'article 12 et du paragraphe 2 du présent article, la totalité des montants mis à la charge de l'ETC et des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2 ne dépassera pas les limites prévues à la présente Convention.

Article 14

1. Pour tous litiges auxquels donne lieu le document CT ou le contrat dont il constitue la preuve, le demandeur peut, à son choix, saisir, en dehors des juridictions des Etats contractants désignées d'un commun accord par les parties et mentionnées au document CT, les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel est situé :

- a) le lieu où le défendeur a sa résidence habituelle, son principal établissement ou l'établissement par l'intermédiaire duquel le contrat de transport combiné a été conclu;
- b) le lieu où l'ETC a pris les marchandises en charge ou le lieu prévu pour leur livraison.

Aucune action ne peut être intentée devant une autre juridiction.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe premier du présent article une action est pendante devant une juridiction compétente aux termes de cet article ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour les mêmes causes entre les mêmes parties, sauf si la décision rendue par la juridiction devant laquelle la première action a été introduite n'est pas exécutoire dans l'Etat où est introduite la nouvelle action.

[3. Lorsque, dans un litige visé au paragraphe premier du présent article, un jugement rendu par une juridiction d'un Etat contractant est devenu exécutoire dans cet Etat, il devient également exécutoire

of other contracting States, as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. These formalities shall not include any reexamination of the merits of the case.]

[4. The provisions of paragraph 3 shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim decisions on preliminary points or to awards of damage, in addition to costs awarded against a claimant by reason of the total or partial rejection of his claim.]

[5. Security for costs shall not be required from nationals of contracting States who have their domicile or a place of business in one of those States, in order to guarantee payment of costs arising from legal proceedings falling within the application of paragraph 1.]

Article 15

The CT Document may contain a clause conferring jurisdiction on an arbitration tribunal subject to such clause providing that the tribunal shall apply this Convention.

Article 16

1. The CTO shall be discharged of all liability under the rules of this Convention unless suit is brought within nine months after delivery of the goods. In the case of total loss of the goods, the period shall begin to run two months after the goods have been taken in charge by the CTO.

2. The period provided for in paragraph 1 may be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

3. Provided the provisions of an international Convention are not contrary thereto, proceedings for recovery against third parties may be made even after the expiry of the periods prescribed for in the rules governing such proceedings, if they are brought within three months after the date on which the claimants for such recovery were themselves proceeded against.

Article 17

1. Stipulations which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such stipulations shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of which they form part.

dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans l'Etat intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.]

[4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcées en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.]

[5. Il ne peut être exigé de caution des ressortissants des Etats contractants ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces Etats, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice tombant sous l'application du paragraphe premier du présent article.]

Article 15

Le Document CT peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral, à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

Article 16

1. L'ETC sera déchargé de toute responsabilité aux termes de la présente Convention, à moins qu'une action ne soit intentée dans les neuf mois de la livraison des marchandises. Dans le cas de perte totale des marchandises, ce délai commence à courir deux mois après la prise en charge de celles-ci par l'ETC.

2. Le délai indiqué au paragraphe premier du présent article peut être prolongé par un accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

3. Si les dispositions d'une Convention internationale applicable ne s'y opposent pas, les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration des délais prévus par les règles qui régissent ces actions, si elles sont intentées dans les trois mois du jour où les personnes qui les exercent ont elles-mêmes été assignées.

Article 17

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. La nullité d'une telle stipulation n'entraînera pas la nullité d'autres dispositions de l'accord dont elle fait partie.

2. In particular, any clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the CTO shall be null and void.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, the CTO shall be at liberty to increase his responsibilities and obligations under this Convention.

Article 18 and following Articles
(Final clauses) (1)

(1) The Round Table recommends that in the final clauses of the present Convention a clause be provided which will allow the provisions in the Convention to be adapted, after a definite trial period, to the requirements of international trade.

2. En particulier sera nulle et non avenue toute clause cédant à l'ETC le bénéfice de l'assurance de la marchandise.
3. Nonobstant les dispositions du paragraphe premier du présent article, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses engagements tels que prévus à la présente Convention.

Article 18 et suivants
(Clauses finales) (1)

(1) La Table Ronde recommande que parmi les clauses finales de la présente Convention soit prévue une clause de révision susceptible de permettre l'adaptation des dispositions de la Convention aux exigences du commerce international, après une période déterminée d'expérience.

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

NUC - 17
2 - 70

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

PROPOSED AMENDMENTS

Article 6 of the Paris Convention should be amended to read as follows :

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

Article II-5 of the Vienna Convention should be amended to read as follows :

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

The Vienna Convention protects the carrying ship, but in case of collision there is no protection for the non-carrying ship. Our principal objective could be achieved by amending the Collision Convention, but it would be better to draft a new convention exonerating a non-nuclear ship and the ship which is not carrying any nuclear materials from liability for nuclear damage.

TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLEAIRES

NUC - 17
2 - 70
(tra)

COMMISSION INTERNATIONALE

PROPOSITION D'AMENDEMENTS

L'article 6 de la Convention de Paris doit être modifié comme suit :
« Sous réserve des dispositions du présent article, aucune autre personne n'est tenue de réparer un dommage causé par un accident nucléaire ».

L'article II - 5 de la Convention de Vienne doit être modifié comme suit :

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

La Convention de Vienne protège le navire transporteur mais, en cas d'abordage, le navire non-transporteur ne jouit d'aucune protection. Notre but majeur serait atteint en modifiant la Convention de l'Abordage, mais il vaudrait mieux rédiger une nouvelle convention exonérant le navire non-nucléaire et le navire qui ne transporte pas de matériel nucléaire de la responsabilité pour des dommages nucléaires.

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL
INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE**

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

*Meeting of the 18th November 1969
Report prepared by Mademoiselle Cl. Legendre*

1. The International Subcommittee met in Brussels on Tuesday, 18th November 1969, at the Belgian Ministry of Foreign Affairs, under the chairmanship of Mr. Arthur M. Boal (U.S.A.). The Meeting was attended by representatives of competent nuclear agencies.

After an introductory exposé read by Mr. Carlo Van den Bosch, Vice-President of the C.M.I., the President recalled how, in the field of nuclear damage, the application of International Conventions posing special rules in the matter of liability, raised certain difficulties where sea-carriage is concerned.

2. Returning to the diverse points dealt with in the preliminary report, a number of complementary remarks were made by Members of the Subcommittee, followed by an exchange of views, the first conclusion reached being that in order to solve such difficulties, every effort should be made to come as near as possible to a « channelling » towards the operator of a nuclear installation of all applications for indemnification relating to damages resulting from substances in the course of their carriage to or from such installation; for that purpose, it was desirable to :

1. make the application of nuclear conventions to nuclear damages bound to a sea carriage operation as effective as possible.
2. discard, in the most effective manner, the application of maritime conventions to such damages.

The objective aimed at having thus been clearly defined, a debate was set going as to the best means of achieving it.

3. The members of the Subcommittee believed it suitable to insert in maritime Conventions likely to find an application in the event of a nuclear incident, certain clauses excluding the application of maritime law, insofar as nuclear damage is concerned.

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL
COMMISSION INTERNATIONALE**

**TRANSPORT MARITIME
DE SUBSTANCES NUCLEAIRES**

*Réunion du 18 novembre 1969
Rapport établi par Mademoiselle Cl. Legendre*

1. La Commission Internationale s'est réunie à Bruxelles le mardi 18 novembre 1969, au Ministère des Affaires Etrangères de Belgique, sous la présidence de M. Arthur Boal (Etats-Unis). Des représentants des agences nucléaires compétentes assistaient à la réunion.

Après un exposé introductif de M. Carlo Van den Bosch, Vice-Président du C.M.I., le Président rappelle comment l'application, dans le domaine des dommages nucléaires, de Conventions internationales posant des règles particulières en matière de responsabilité, soulève un certain nombre de difficultés lorsqu'il s'agit de transports maritimes.

2. Reprenant les divers points traités par le rapport préliminaire, les membres de la Commission présentent un certain nombre d'observations complémentaires et procèdent à un échange de vue dont la première conclusion est que, pour résoudre ces difficultés, il faut tendre à se rapprocher le plus possible de la « canalisation » vers l'exploitant d'une installation nucléaire de toutes les demandes d'indemnisation relatives à des dommages causés par des substances transportées à destination ou en provenance de cette installation; que, à cet effet, il convenait :

1. de rendre aussi effectif que possible l'application des Conventions nucléaires à des dommages nucléaires liés à une opération de transport maritime;
2. d'écartier, de la manière la plus effective possible, l'application des Conventions maritimes à de tels dommages.

Le but recherché ayant été ainsi clairement défini, un débat s'instaura sur les méthodes à suivre pour y atteindre.

3. Il est apparu aux membres de la Commission qu'il convenait d'insérer dans les Conventions maritimes susceptibles de trouver une application lors d'un accident nucléaire des clauses excluant l'application du droit maritime pour ce qui concerne les dommages nucléaires.

The question of ascertaining which of the Brussels Conventions required altering was next examined.

The earliest and most important Convention is that of 1910 on Collisions as it raises, in matters of liability, rules of principle which are in contradiction with the « channelling » as constituted in nuclear conventions.

The 1952 Conventions on Civil Jurisdiction in the case of Collision and on the Arrest of Ships, both Conventions being related, shall also require to be very carefully examined. Indeed, nuclear law strives to limit the number of competent courts, whereas maritime law follows a policy which, in the matter, is just the opposite.

A member of the Subcommittee believed that it would be advisable, in the event of nuclear damage, to examine the means of embodying a provision prohibiting the arrest of ships carrying nuclear substances.

Concerning the Hague Rules (1924 Convention on Bills of Lading) and the Visby Rules (1968 Protocol modifying the previous Convention), it will be necessary to examine how the provision in Article 4 of the Protocol, replacing the provision in Article 9 of the 1924 Convention, should be interpreted.

According to Article 4 in question, it is resolved that : « This Convention shall not affect the provisions of any International Convention or national law governing liability for nuclear damage ».

It should also be remembered that according to Article 6 in the Protocol « between parties in the present Protocol, the Convention and Protocol shall be considered and interpreted as one and the same instrument ».

The Protocol has not, for the time being, collected the number of ratifications required for its coming into force.

On the other hand, we shall have to consider the position of those who have ratified the 1924 Convention but not the 1968 Protocol.

Finally, it would appear that Article 4 in the Protocol can only take effect if there is an international or national nuclear legislation specifically applicable to nuclear damages.

4. It would seem that the question of deciding whether it is appropriate to also suppress or modify the provision in nuclear Conventions which refer to the right of transport, concerning Article 6 (b) in the Paris Convention and Article II (5) in the Vienna Convention, will have to be examined in due course.

Effectively, we should not lose sight of the fact that these provisions refer not only to carriage by sea but also to other forms of transport. Such texts may therefore be of interest in fields other than the

La question de savoir quelles étaient les Conventions de Bruxelles qui devraient être modifiées à été ensuite examinée.

La première en date et la plus importante est la Convention de 1910 sur l'abordage, car elle pose des règles de principe, en matière de responsabilité, qui sont en contradiction avec la « canalisation » organisée par les Conventions nucléaires.

Les Conventions de 1952 sur la compétence civile en cas d'abordage, et sur la saisie conservatoire des navires, conventions qui sont liées, devront être également considérées avec beaucoup de soin. En effet, le droit nucléaire s'efforce de limiter le nombre des tribunaux compétents tandis que le droit maritime suit une politique opposée en la matière.

Un des membres de la Commission a exprimé l'avis qu'il conviendrait d'étudier le moyen d'introduire une disposition interdisant en cas de dommages nucléaires la saisie des navires transportant des substances nucléaires.

En ce qui concerne les Règles de La Haye (Convention de 1924 sur les connaissances) et les Règles de Visby (Protocole de 1968 modifiant la précédente Convention), il sera nécessaire d'étudier comment devra être interprétée la disposition de l'article 4 du Protocole, remplaçant la disposition de l'article 9 de la Convention de 1924.

Cet article 4 décide que « la présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »

Il faut, en outre, rappeler que, aux termes de l'article 6 du Protocole, « entre les parties du présent protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument ».

Pour l'instant, le Protocole n'a pas réuni le nombre de ratifications exigées pour son entrée en vigueur.

D'autre part, il faudra considérer la situation de ceux qui auront ratifié la Convention de 1924 et pas le Protocole de 1968.

Enfin, il semble que l'article 4 du Protocole ne puisse jouer que s'il existe une législation internationale ou nationale nucléaire applicable spécifiquement aux dommages nucléaires.

4. La question de savoir s'il conviendrait de supprimer ou de modifier également les dispositions des Conventions nucléaires qui se réfèrent au droit des transports, c'est-à-dire l'article 6 (b) de la Convention de Paris, et l'article II (5) de la Convention de Vienne, paraît devoir être examinée ultérieurement.

Il faut, en effet, ne pas perdre de vue que ces dispositions visent non seulement les transports maritimes mais aussi les autres moyens de transports. Ces textes peuvent donc présenter un intérêt dans d'autres

maritime field and they should not be modified solely in respect of maritime problems.

On the other hand nuclear clauses have been embodied in all subsequent maritime Conventions and it would seem that such clauses appear to settle specific difficulties whenever these Conventions are applicable.

5. The above points being agreed by the Subcommittee as a starting-point for their labours, it is advisable to see under what conditions maritime Conventions will have to be modified.

It was proposed, at the outset, to embody a provision in maritime Conventions similar to the provision appearing in Article 14 in the Convention on Nuclear Ships.

This Article states, in particular :

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

But after having examined this possibility, the Members of the Subcommittee wondered if this clause, or a clause similar to the one appearing in the 1968 Protocol, would fully answer the objective aimed at, or whether a new drafting would have to be found. It will have to receive the finishing touch before the next Subcommittee Meeting.

As regards collisions, in all cases where damages resulting from the same incident are inseparable, the whole of the damages, nuclear and non-nuclear, shall be treated as nuclear damages.

But it would undoubtedly be necessary, in the event of an incident causing nuclear damage and material damage resulting entirely from a collision, that the repairs of such damage be settled separately according to the nature of the damage, either by nuclear law or by maritime law.

6. It was remarked that a mention would have to be made of the definition of the terms « nuclear incident » and « nuclear damage » in an eventual protocol modifying maritime Conventions.

The definitions should be taken out of nuclear Conventions.

7. It was expected that the International Subcommittee might meet again the first week in March 1970, possibly in Paris, following an invitation received from the O.E.C.D.

The members of the Subcommittee and the National Associations are requested to send in their remarks before the 1st February 1970, on the preliminary report and the conclusions that followed the Meeting

domaines que le domaine maritime et l'on ne saurait les modifier en fonction des seuls problèmes maritimes.

Par ailleurs, dans toutes les Conventions maritimes ultérieures, des clauses nucléaires ont été introduites, qui paraissent devoir régler les difficultés spécifiques, toutes les fois où ces conventions seront applicables.

5. Ces points ayant été admis par la Commission comme point de départ de ses travaux, il conviendra de rechercher dans quels termes les Conventions maritimes devront être modifiées.

Il avait été tout d'abord proposé d'insérer dans les Conventions maritimes une disposition analogue à celle qui figure dans l'article 14 de la Convention sur les navires nucléaires.

Cet article décide notamment :

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

Mais après avoir examiné cette possibilité, les membres de la Commission se sont demandés si une telle clause ou si une clause analogue à celle figurant dans le Protocole de 1968 suffirait à atteindre totalement les buts poursuivis ou s'il conviendrait de rechercher d'autres rédactions. Celles-ci devront être mises au point lors de la prochaine réunion de la Commission.

En ce qui concerne l'abordage, dans tous les cas où les dommages provoqués par un même accident ne pourraient être séparés, l'ensemble des dommages, nucléaires et non nucléaires, doivent être traités comme des dommages nucléaires.

Mais il serait sans doute nécessaire, lors d'un accident ayant causé des dommages nucléaires et des dommages matériels uniquement dus à la collision, que la réparation de ces dommages soit réglée de façon distincte selon la nature des dommages, tantôt par le droit nucléaire, tantôt par le droit maritime.

6. Il a été remarqué qu'il serait nécessaire, dans un éventuel protocole modifiant les Conventions maritimes, de donner la définition des termes « accidents nucléaires » et « dommages nucléaires ».

Ces définitions devraient être reprises des Conventions nucléaires.

7. Il a été prévu que la Commission internationale pourrait se réunir à nouveau pendant la première semaine de mars 1970, éventuellement à Paris, sur l'invitation de l'O.C.D.E.

held in November 1968, as well as on the draft prepared by Mr. Boal which they shall receive in due course.

Moreover, it will be noted that the O.E.C.D. intends organizing a colloquy on the problems which will have to be examined at the beginning of 1971. Therefore, the International Subcommittee will have to see to it that any proposals it intends making are available before the end of 1970.

Les membres de la Commission et les Associations Nationales sont invités à faire connaître, avant le 1er février 1970, leurs observations tant sur le rapport préliminaire que sur les conclusions de la réunion de novembre 1968 ainsi que sur un projet de rédaction préparé par M. Boal, qui leur sera ultérieurement adressé.

Il est en outre indiqué que l'O.C.D.E. se propose d'organiser un colloque sur les problèmes mis à l'étude au début de 1971. Il sera donc nécessaire que la Commission Internationale puisse faire connaître ses propositions avant la fin de 1970.

SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES

INTERNATIONAL COMMITTEE

*Meetings held on the 5th and 6th March 1970
at the seat of the Organization for Economic Cooperation
and Development
under the chairmanship of Mr. Arthur BOAL
Report drawn up by Mademoiselle Cl. Legendre*

Mr. Arthur Boal, President of the Subcommittee, reminded those present of the difficulties which had come to light in the field of sea-carriage owing to the coexistence of nuclear law based on principles of liability different to traditional law and maritime law arising from preexisting international conventions.

Such is the case, for instance, regarding the Collision Convention of 1910 where liability is based on the notion of fault. It would seem, at first sight, that the Convention in question requires amending.

M. Boal believed, however, that it would also be necessary to amend the Paris and Vienna Nuclear Conventions in order to exonerate the ship not carrying nuclear substances in the event of an incident.

Mr. Boal asked the members of the Subcommittee if they would express their opinion on that point.

Mr. Trevor (GB) thought that, before amending the Nuclear Conventions, it would be necessary to start amending the Maritime Conventions. It is only after the Maritime Conventions have been drafted in that respect that it will be possible to consider amending the Nuclear Conventions.

On the other hand, one should not lose sight of the fact that the provisions referred to in the Nuclear Conventions apply to all means of transport. It is possible that the provisions will have to be maintained, especially as regards air traffic.

Mr. Stein (I.A.E.A.) added that, for the time being, an amendment of the Nuclear Conventions is out of the question.

Mr. Strohl (E.N.E.A.) reminded those present that the I.M.C.O. Juridical Committee had met in London in January and had decided

TRANSPORT MARITIME DES SUBSTANCES NUCLEAIRES

COMMISSION INTERNATIONALE

*Réunion tenue les 5 et 6 mars 1970
au siège de l'Organisation de Coopération
et de Développement Economiques
sous la présidence de M. Arthur BOAL*

Compte-rendu rédigé par Mademoiselle Cl. Legendre

M. Arthur Boal, Président de la Commission, rappelle les difficultés qui se sont révélées, dans le domaine des transports maritimes, du fait de la coexistence d'un droit nucléaire fondé sur des principes de responsabilité différents du droit traditionnel et d'un droit maritime résultant de conventions internationales préexistantes.

C'est le cas, notamment, pour la Convention sur l'abordage de 1910, qui fonde la responsabilité sur la notion de faute. Il semble, a priori, que cette Convention devrait être modifiée.

Mais M. Boal pense qu'il faudrait également modifier les Conventions nucléaires de Paris et de Vienne, afin de libérer en cas d'accident le navire qui ne transporte pas de substances nucléaires.

M. Boal demande l'avis des membres de la Commission sur ce point.

M. Trevor (G.-B.) exprime l'avis que, avant de modifier les Conventions nucléaires, il faut procéder à la modification des Conventions maritimes. Ce n'est que lorsqu'on connaîtra la nouvelle rédaction, à cet égard, des Conventions maritimes qu'il sera possible d'envisager la modification nécessaire des Conventions nucléaires.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que les dispositions visées des Conventions nucléaires s'appliquent à tous les moyens de transport. Il se peut que les dispositions doivent être maintenues, notamment pour les aériens.

M. Stein (A.I.E.A.) ajoute qu'il n'est pas possible d'envisager pour l'instant la modification des Conventions nucléaires.

M. Strohl (E.N.E.A.) rappelle que le Comité Juridique de l'O.M.C.I. s'est réuni à Londres en janvier et a décidé de poursuivre

to go on with the study of this question on the basis of the work achieved by the C.M.I. and the nuclear agencies; the next session of the I.M.C.O. Juridical Committee had been fixed for the 20th April. It would be necessary, therefore, in view of this meeting, to provide I.M.C.O. with all the necessary data.

On the other hand, a symposium will be arranged in 1971 for the whole of the problems posed by nuclear sea carriage. It would seem desirable, therefore, that the work undertaken by the C.M.I. be concluded in 1970.

Mr. Strohl believed that it would be necessary to go into the matter of each Maritime Convention, let alone the Collision Convention. He shared Mr. Trevor's views on the need for altering the Nuclear Conventions only if it were found indispensable to do so and then only as a reserve measure.

Mr. Van Varenbergh (C.M.I.) drew attention to the fact that the I.M.C.O. Council had not yet taken an official stand on the question of whether I.M.C.O. would take this study in hand.

On the other hand, Mr. Van Varenbergh recalled the traditional methods used by the C.M.I. An opinion emanating from this organization may only be expressed after a Plenary Conference has deliberated on the work of the International Subcommittee. The next C.M.I. Convention will be held in Hamburg in 1971.

Mr. Van Varenbergh pointed out that it would be dangerous to open the door to a revision of the 1910 Collision Convention. He remarked that, in fact, the United States had not ratified the Convention.

A special convention for such special carriage might be considered. There would then be the case of third parties who are not bound by contract to the owner of nuclear substances.

Mr. Van Varenbergh requested the representatives of the nuclear agencies to express their opinion on that point.

Mr. Strohl first replied on the question of the work agenda and stated that the agencies intend working immediately with I.M.C.O. without waiting for the decision of the Council which is meeting in May. They will do so in the light of the result of the work done by the C.M.I. Subcommittee. He pointed out, moreover, that I.M.C.O. might convene a Diplomatic Conference in 1971 even without a text emanating from a C.M.I. Conference.

Mr. Strohl insisted on the urgency of this task.

Mr. Jean Warot, President of the French Association of Maritime Law, then set forth the conclusions which his Association had arrived at.

It seemed requisite that an autonomous convention be elaborated to solve the conflicts existing between the Nuclear Conventions and Maritime Conventions.

l'étude de cette question sur la base des travaux du C.M.I. et des agences nucléaires; la prochaine session du Comité Juridique de l'O.M.C.I. est fixée au 20 avril. Il faudrait donc pouvoir fournir des éléments à l'O.M.C.I. en vue de cette réunion.

D'autre part un symposium sera organisé en 1971 pour l'ensemble des problèmes de transports maritimes nucléaires. Il paraît donc souhaitable que les travaux du C.M.I. aboutissent en 1970.

M. Strohl estime qu'il est nécessaire d'examiner le cas de toutes les conventions maritimes, et pas seulement celui de la Convention sur l'abordage. Il partage l'avis de M. Trevor sur la nécessité de ne modifier les Conventions nucléaires, si cela est indispensable, qu'en un second stade.

M. Van Varenbergh (C.M.I.) fait remarquer que le Conseil de l'O.M.C.I. n'a pas encore pris position officiellement sur le point de savoir si l'O.M.C.I. entreprendra cette étude.

D'autre part, M. Van Varenbergh rappelle les méthodes traditionnelles du C.M.I. Une opinion ne pourra être exprimée, au nom de cette organisation, qu'autant qu'une Conférence Plénière aura pu délibérer sur les travaux de la Commission Internationale. La prochaine Commission du C.M.I. se tiendra à Hambourg en 1971.

M. Van Varenbergh indique qu'il paraît dangereux d'ouvrir la porte à une révision de la Convention de 1910 sur l'abordage. Il note d'ailleurs que les Etats-Unis n'ont pas ratifié cette Convention.

Il pourrait être envisagé de faire une Convention particulière pour ces transports spéciaux. Resterait alors le cas des tiers qui ne sont pas liés par contrat au propriétaire des substances nucléaires.

M. Van Varenbergh demande l'avis des représentants des agences nucléaires sur ce point.

M. Strohl répond tout d'abord sur le sujet du calendrier des travaux, et déclare que les agences compétent travailler immédiatement avec l'O.M.C.I., sans attendre la décision du Conseil qui se tiendra en mai. Ils le feront en tenant compte du résultat des travaux de la Commission du C.M.I. Il indique, en outre, que l'O.M.C.I. pourrait convoquer une Conférence diplomatique en 1971, même sans avoir un texte émanant d'une Conférence du C.M.I.

M. Strohl insiste sur l'urgence de ces travaux.

M. Jean Warot, Président de l'Association Française du Droit Maritime, expose alors les conclusions auxquelles est parvenue son Association.

Il a paru nécessaire d'élaborer une Convention autonome destinée à résoudre les conflits entre Conventions nucléaires et Conventions maritimes.

Cette Convention pourrait être très brève mais aurait, entre autres, l'avantage de simplifier les difficiles problèmes nés de la ratification

This convention could be quite short but it would, for one, have the advantage of simplifying any difficult problem arising from the ratification or non-ratification of such and such a convention by such and such a State.

The French Association having prepared the first draft of a text, this text was distributed to the members of the Subcommittee and Professor du Pontavice explained how it was originated.

During the Monaco Symposium, a provision of the International Convention on the Carriage of Goods by Railway was referred to; it seemed that this text could be used as a pattern for the drafting of a text to be adapted to sea carriage.

The draft contains a preamble indicating the purpose set forth which is to do away with any effects of conflict likely to arise between the provisions in the Maritime and Nuclear Conventions.

Article I exonerates from all liability anyone who, for various reasons, might be held liable for nuclear damage by virtue of Maritime Conventions and places the liability for those damages on the nuclear operator or any other person acting as a substitute.

Article 2 contains the definitions of the Nuclear Convention at the same time as it completes them.

The debate then centred round the basis of the text in question, the basic principle of which met with the approval of all the members of the Subcommittee.

The representative of the German Maritime Law Association feared, however, that the text would not prove sufficient in itself to solve all problems. He considered it desirable to further insert a clause along the lines of the one in the Nuclear Ships Convention in Article 14 (superseding clause).

Certain members of the Subcommittee did not think that such a clause would be necessary.

Mr. Strohl (E.N.E.A.) then asked that this Article be included in the draft being submitted to the National Association but that it be clearly stated that the opinion of the Associations is requested on the advisability of inserting such an Article.

Lastly, in view of the adjustments made by the Subcommittee to the French Association draft, it was decided that the definitions need not be inserted in the draft Convention.

The Maritime Law National Associations, to whom the draft Convention drawn up by the Subcommittee will be sent for their comments, are requested to kindly forward these to the C.M.I. Secretariat before the 1st July 1970.

25th March 1970

ou de la non ratification de telle ou telle convention par tel ou tel Etat.

L'Association Française ayant préparé un premier projet de texte, celui-ci est distribué aux membres de la Commission, et le Professeur du Pontavice en expose l'origine.

Lors du symposium de Monaco, une disposition de la Convention Internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer avait été mentionnée; il a paru qu'on pourrait trouver dans ce texte un guide pour la rédaction d'un texte propre au transport maritime.

Le projet comporte un préambule annonçant le but poursuivi qui est de supprimer les effets des conflits susceptibles de se produire entre les dispositions des Conventions maritimes et nucléaires.

Un article 1^{er} décharge de toute responsabilité ceux qui, à divers titres, pourraient être rendus responsables de dommages nucléaires du fait de Conventions maritimes, et rend l'exploitant nucléaire, ou celui qui s'y serait substitué, responsable de ces dommages.

Un article 2 reprend les définitions des Conventions nucléaires, en les complétant.

La discussion s'instaure sur la base de ce texte dont le principe de base recueille l'accord de tous les membres de la Commission.

Toutefois le représentant de l'Association Allemande de droit maritime craint que le texte ne suffise pas à résoudre tous les problèmes. Il considère qu'il faudra insérer, en outre, une clause comparable à celle qui existe dans la Convention sur les navires nucléaires, à l'article 14 (superseding clause).

Certains membres de la Commission ne pensent pas qu'une telle clause soit nécessaire.

Finalement, M. Strohl (E.N.E.A.) demande qu'un tel article soit inséré dans le projet qui sera soumis aux Associations nationales, mais qu'il soit bien indiqué que l'avis de ces Associations est demandé sur l'opportunité d'insérer un tel article.

Enfin, compte tenu des aménagements apportés par la Commission au projet de l'Association Française, il est reconnu que les définitions n'ont pas besoin d'être reprises dans le projet de Convention.

Les Associations nationales de droit maritime auxquelles le projet de Convention élaboré par la Commission sera envoyé pour observations sont priées de faire parvenir celles-ci au secrétariat du C.M.I. avant le 1^{er} juin 1970.

25 mars 1970

DRAFT CONVENTION

*between certain Maritime Conventions and Nuclear Law
aimed at resolving the Conflicts
relating to Third Party Liability*

The High Contracting Parties;

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

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

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

Have agreed as follows :

Article 1

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

PROJET DE CONVENTION

*tendant à résoudre les conflits entre certaines
Conventions maritimes et le Droit nucléaire relatif
à la Responsabilité civile*

Les hautes parties contractantes;

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit :

Article I

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

Article 2 ()*

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

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

(*) Proposal made by the ENAE/OECD Delegation.

Article 2 ()*

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

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

(*) Proposition de la délégation de AEEN/OCDE.

INDEX

TOKYO CONFERENCE (5)
CONFERENCE DE TOKYO (5)

CONTAINERS (1)
CONTENEURS (1)

	Page
Minutes of the Plenary Session «Containers» Monday, 31st March 1969	2
<i>Procès-verbaux de la Séance Plénière «Conteneurs» lundi, 31 mars 1969</i>	3

Amendments

U.S.A.,	CR-T1	30
	CR/TO	68
	CR-T14	78
Norway,	CR-T2	34
	CR-T2(a)	38
Belgium,	CR-T3	48
Japan,	CR-T4	58
	CR-T7	68
Great Britain,	CR-T5	66
	CR-T9	70
	CR-T13	76
Germany,	CR-T6	68
France,	CR-T8	70
Netherlands,	CR-T10	72
	CR-T11	74
Italy,	CR-T12	74

Amendements

Etats-Unis,	CR-T1	31
	CR/TO	69
	CR-T14	79
Norvège,	CR-T2	35
	CR-T2(a)	39
Belgique,	CR-T3	49
Japon,	CR-T4	59
	CR-T7	69
Grande-Bretagne,	CR-T5	67
	CR-T9	71
	CR-T13	77
Allemagne,	CR-T6	69
France,	CR-T8	71
Pays-Bas,	CR-T10	73
	CR-T11	75
Italie,	CR-T12	75

Draft Convention on Combined Transport of Goods prepared at the Round Table Meeting arranged by UNIDROIT in Rome in January 1970	80
<i>Projet de Convention sur le Transport Combiné de Marchandises élaboré à la Réunion de la Table Ronde convoquée par UNIDROIT à Rome en janvier 1970</i>	81
 SEA-CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES TRANSPORT MARITIME DE SUBSTANCES NUCLÉAIRES	
Proposed Amendments by the International Subcommittee, NUC-17/2-70	98
<i>Proposition d'Amendements par la Commission Internationale, NUC-17/2-70</i>	99
CMI Meeting on the 18th November 1969 Report prepared by Mademoiselle Cl. Legendre, NUC-18/2-70	100
<i>Réunion du CMT du 18 novembre 1969 Rapport établi par Mademoiselle Cl. Legendre, NUC-18/2-70</i>	101
Meetings held on the 5th - 6th March 1970 at the seat of the Organization for Economic Cooperation and Development, NUC-19/3-70	108
<i>Réunion tenue les 5 - 6 mars 1970 au siège de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique, NUC-19/3-70</i>	109
DRAFT CONVENTION, between certain Maritime Conventions and Nuclear Law aimed at resolving the Conflicts relating to Third Party Liability	114
<i>PROJET DE CONVENTION, tendant à résoudre les conflits entre certaines Conventions maritimes et le Droit nucléaire relatif à la Responsabilité civile</i>	115
List of Publications available at the CMI Administrative Secretariat (Henry Voet-Génicot) 17, Borzestraat, B2000 - Antwerp (Belgium)	120
<i>Liste des publications disponibles au Secrétariat Administratif du CM1 (Henry Voet-Génicot) 17, Borzestraat, B2000 - Anvers (Belgique)</i>	120

COMITE MARITIME INTERNATIONAL
INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

P U B L I C A T I O N S

1. Conférence Diplomatique de Bruxelles

	<i>Fr. Belges Belg. Frs.</i>
Conférence Internationale de Droit Maritime 9 ^e session - Bruxelles 1952 (nouveau tirage)	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime 10 ^e session - Bruxelles 1957	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime 11 ^e session - (1 ^{re} phase) Bruxelles 1961	250,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime 11 ^e session - (2 ^e phase) - Bruxelles 1962	450,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime 12 ^e session (1 ^{re} phase) - Bruxelles 1967	650,—
Conférence Diplomatique de Droit Maritime 12 ^e session - (2 ^e phase) - Bruxelles 1968	300,—

**2. Procès- verbaux des conférences du Comité Maritime International
Minutes of the International Maritime Committee Conferences**

Anvers/Antwerp 1947 (disponible à présent/now available)	350,—
Amsterdam 1949	350,—
Naples 1951	350,—
Madrid 1955	350,—
Rijeka 1959	350,—
Athènes/Athens 1962	350,—
Stockholm 1963	350,—
New York 1965	350,—
Tokyo 1969**	350,—

3. Documents CMI

CMI documents

Documents « Containers » & « Torrey Canyon » 1967	300,—
Documentation « CMI » 1968	300,—
Documentation « CMI » 1969	500,—
Documentation « CMI » 1970	500,—

** Les P.V. de la Conférence de Tokyo ont été repris dans la DOCUMENTATION « CMI » 1969 et 1970.

** The minutes of the Tokyo Conference will be found in DOCUMENTATION « CMI » 1969 and 1970.

Le Secrétariat Administratif se charge d'envoyer les publications ci-dessus par voie postale ordinaire moyennant paiement préalable par chèque payable à Anvers ou par virement bancaire au compte No 10353, Henry Voet-Génicot/CMI, à la Société Générale de Banque, s.a., B.2000 - Anvers, ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles, compte No 1015.58, Henry Voet-Génicot/compte CMI, 17, Borzestraat, 2000 - Anvers (Belgique).

Despatch by ordinary mail of the above publications will be arranged by the Administrative Secretariat after receipt of payment, either by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account No 10353, Henry Voet-Génicot/CMI, at the Société Générale de Banque, s.a., B. 2000 - Antwerp, or by postal transfer to the Postal Cheque Office, Brussels, account No 1015.58, Henry Voet-Génicot/account CMI, 17, Borzestraat, 2000 - Antwerp (Belgium.)

CMI DOCUMENTATION 1970

The amount of the subscription for 1970 has been fixed at Belgian Francs 300,- per year (forwarding by surface mail). The National Associations may draw their orders. The subscription will be handled by the Administrative Secretary. Payment can be made by cheque payable at Antwerp or by bank transfer to account N° 10353 of the International Maritime Committee with the Société Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postgi Cheque Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postgi Cheque Générale de Banque, account N° 101558 Henry Voss-Génicot/CMI, Boerstraat 17, Office Brussel, Antwerp (Belgium).

DOCUMENTATION CALL 1970

Le coût de l'abonnement à la CMI pour l'année 1970 est de Francs Belges 300,- par an et par correspondance. Les Associations Nationales peuvent faire une demande d'abonnement par leur ordre. Le service des abonnements est assuré par le Secrétaire Général. Le paiement doit être effectué par chèque payable à Anvers ou par transfert bancaire à l'ordre de la CMI sur le compte N° 10353 dont le Compte Maritime International a le dépôt à la Société Générale de Banque à Anvers. Le paiement peut également être fait par virement postal à la Postgi Cheque Générale de Banque, Antwerp, ou par virement postal à la Postgi Cheque Générale de Banque, Brussels, ou par virement postal à la Postgi Cheque Générale de Banque, Brussels.

10-918