INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

III

TOKYO

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1970

III

TOKYO
(6)

CONTAINERS
(2)

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

TOKYO CONFERENCE

MINUTES

Thursday, 3rd April 1969

PLENARY SESSION « CONTAINERS »

President : Mr. Albert LILAR

Mr. Pineus : We have sponsored a committee to deal with the subject of combined transport. We have a text before us that was prepared and submitted to this committee. Before going into the details or the lines of the text which is called CR-T-22, I should like to put on record of the CMI my great appreciation for what has been done, before we came to this Conference, by my two aides, Kurt Grönfors and Peter Carlsson. They have been invaluable for this work, and I should like that to be registered in the records of this Conference. (Applause). I have also the agreeable task of thanking the committee that studied Draft No. 9. There was a very lively interest in the subject, very pertinent observations were made, and when we went to the drafting yesterday, we had very many things to keep in mind. I think, if I may say so, that the Drafting Committee's ten devoted members were very active, and, as I hoped, it would appear from this morning's debate, rather successful.

Having said that, I go back to the introductory speech I made at the opening of this Conference when I insisted on the fact that what we had in mind, the draftsmen, was to produce something on which to base a document that would suit commerce. I think we have so far been successful in achieving what we aimed at, because we said to ourselves, « it must be easy to recognize for a banker, who is pressed for time in the afternoon of a Friday when the document is produced », and if you look at Article 1, I think we have struck something which is very easy to grasp and natural, and as a compliment to our gracious hosts, we have called it « Combined

CONFERENCE DE TOKYO

PROCES-VERBAUX

Jeudi, 3 avril 1969

SEANCE PLENIERE « CONTENEURS »

Président : M. Albert LILAR

M. Pineus (traduction) : Nous avons parrainé une Commission afin de traiter la question des transports combinés. Nous avons sous les yeux le texte qui a été préparé et soumis à cette Commission. Avant d'aborder le texte CR-T-22 dans ses grandes lignes ou ses détails, j'aimerais que les archives fassent état de toute l'estime que j'éprouve pour ce qui a été fait avant la Conférence par mes deux collaborateurs, MM. Kurt Grünfors et Peter Carlsson. Leur travail digne des plus hauts éloges me fut indispensable et j'aimerais que l'on en fasse état dans le rapport de la présente Conférence. (Applaudissements). J'ai aussi l'aimable tâche de remercier la Commission qui a étudié le projet No. 9. Un vif intérêt s'est fait jour, des commentaires fort pertinents ont été prononcés, et lorsque nous avons abordé la rédaction, hier, nous avons dû porter notre attention sur de nombreux sujets. Si je puis exprimer ma pensée, les dix fidèles membres du Comité de rédaction ont été très actifs et, comme je l'espérais, il semblerait, d'après le débat de ce matin, que leurs efforts aient été couronnés de succès, jusqu'à un certain point tout au moins.

Ceci dit, je reviens au discours d'introduction que j'ai prononcé à l'ouverture de la présente Conférence lorsque j'ai insisté sur le fait que ce que nous, rédacteurs, avions à l'esprit, c'était de créer quelque chose à partir de quoi nous pourrions échafauder un document répondant aux besoins du monde des affaires. Je crois que jusqu'à présent, nous sommes parvenus à accomplir ce que nous voulions car nous nous étions dit : « Lorsque ce document aura été émis, il doit pouvoir, par exemple, être facilement identifiable un vendredi après-midi par une banque qui n'a pas de temps à perdre ». En ce qui concerne l'article 1, je crois que nous avons trouvé quelque chose qui est simple et facile à comprendre, et nous l'avons surnommé :

Transport Bill of Lading, CT Bill of Lading », exchanging the evidence of the contract, and it shall be renamed « Combined Transport Bill of Lading subject to the Tokyo Rules », and if you look further down, we explain what we mean by the Tokyo Rules in a succinct way by calling it « the Tokyo Rules », meaning this convention. That means that unless a document bears a heading « Combined Transport Bill of Lading Subject to the Tokyo Rules », it is not a document according to this draft convention.

What is now before you in CR-T-22 is based on Draft No. 9, which you had when this Conference started, and the Norwegian draft which was also submitted, and it is a combination of both. I believe that the committee went into the various aspects of it, and I do not think that at this moment when we are pressed for time I have need to go into all the articles and explain them to you. I can only say that, being a combination of the two, the system of liability that appears in articles 6, 7 and 8 is, if I may say so, a package deal, and having been through many stages, and faces, and modes of liability. I am not sure whether it is the end of it, but I do hope it will be accepted by this Conference as it stands. I think we have been as ingenious as humanly possible. Having tried all other solutions, we hope this is the end of that aspect.

There are some points that may be raised by various delegations, but were not successful in the committee. They will probably be submitted to you as amendments, but I must say that there was a great degree of unanimity in the committee for what is now proposed.

President (translation) : I think that I am expressing the feelings of all of us by presenting our thanks to Mr. Pineus and to all those who up to the last moment devoted their time to the elaboration of the draft which is now being submitted for your deliberation. (Applause).

We shall, forthwith, deal with the study of this draft, article by article. Will those members who wish to comment on a given article or amend it, please submit their amendments or remarks at the time the article is being examined.

We shall now proceed with the examination of Article I.

As no one has asked to speak on this Article, I consider it as being adopted, and we shall now proceed with the examination of Article 2.

Mr. Potier, France, (translation) : The French Delegation reiterates the wish it has previously expressed that this provision which refers to the liability of the combined transport operator, vis-à-vis

« Connaissement de Transport Combiné, Connaissement TC », mettant en évidence le caractère particulier du contrat; en hommage à nos gracieux hôtes il portera l'en-tête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo », et plus loin, nous expliquons succinctement ce que nous entendons par Règles de Tokyo en intitulant la présente convention « Règles de Tokyo ». Cela signifie qu'à moins que le document ne porte l'entête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo », il ne répondra pas aux exigences du présent projet de convention.

En ce qui concerne le texte CR-T-22 que vous avez sous les yeux, nous nous sommes inspirés du projet No. 9 que vous aviez déjà au départ de la présente Conférence, ainsi que du projet norvégien que nous vous avions également soumis; nous en avons fait un tout. Je crois que la Commission l'a examiné sous toutes ses faces et je pense qu'à l'heure actuelle où le temps nous manque, il ne serait pas utile d'entrer dans le détail de tous les articles et de vous les expliquer. Je ne peux qu'ajouter que le système de responsabilité que l'on retrouve aux articles 6, 7 et 8, amalgame des dispositions des deux points et est, si je puis m'exprimer ainsi, une affaire bâclée qui, ayant parcouru de nombreux stades et revêtu de nombreux visages et méthodes de responsabilité différentes, n'a peut-être pas trouvé sa solution définitive mais sera, j'espère, acceptée par la présente Conférence dans sa forme actuelle. Je crois que nous avons été aussi ingénieux qu'il est humainement possible de l'être. Ayant essayé toutes les autres solutions, nous espérons avoir enfin trouvé la bonne orientation.

Peut-être certaines délégations voudront-elles se référer à divers arguments précédemment soulevés sans succès au sein de la Commission. Ces arguments vous seront probablement présentés comme amendements mais je dois dire que ce que nous proposons à présent a recueilli la quasi-unanimité de la Commission.

Le Président : Je crois être votre interprête à tous en exprimant nos remerciements à M. Pineus et à tous ceux qui se sont consacrés jusqu'au dernier moment à l'élaboration du projet qui est actuellement soumis à vos délibérations. (Applaudissements).

Nous aborderons immédiatement l'examen de ce projet, article par article. Je prie les membres, qui désirent formuler des observations au sujet d'un article déterminé ou qui souhaitent l'amender, de vouloir bien présenter leurs amendements ou observations au moment de l'examen du dit article.

Nous passons à l'examen de l'article 1er.

Personne ne demandant la parole sur cet article, je le considère comme adopté, et nous passons à l'examen de l'article 2.

M. Potier, France : La Délégation Française réitère le souhait qu'elle avait déjà exprimé précédemment que cette disposition, qui

his servants and agents, remain consistent with the traditional terminology one finds in the matter of sea carriage. In other words, instead of it being stated that 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, we would like it to be stated that « the CTO shall be responsible for the acts, faults and negligence of any person of whose services he makes use... »

I would also like to recall that these are exactly the same terms used in the Convention for the liability of the sea carrier of goods. It is not merely a question of terminology, that is, the choosing of words, but indeed a matter of substance. The conception of « acts or omissions » or of « acts, faults and negligence » varies according to the laws and the interpretation by the courts of the contracting countries.

The French Delegation believes, therefore, that a major and positive advantage would be gained if the liability of the servants and agents of the CTO were construed along the same standards as those of the liability of the CTO regarding his own acts and faults.

President (translation) : We shall now proceed with the examination of Article 3.

Mr. De Bok, (Netherlands) : We have put before the meeting the amendment to delete the words « and the name of the consignor ». We have, on reconsideration, decided to withdraw this amendment.

President, (translation) : I take note that the Netherlands Delegation amendment is withdrawn.

As no one has asked to speak on Article 3, I consider it as being adopted.

We shall now proceed with the examination of Article 4.

As no one has asked to speak on this Article, I consider it as being adopted and we shall examine Article 5.

However, as an amendment has been proposed for Article 5, I shall keep this Article in abeyance until the time when the text of the amendment has been distributed to the Assembly.

We shall now examine Article 6.

Mr. Potier, France, (translation) : The French Delegation wishes to suppress sub-paragraph d) in Article 6. This is briefly explained as follows :

The exact aim of this Article is the provision of a regime of liability for the inland waterway carrier. It provides that in certain cases of exoneration, the CTO shall be able to invoke the fault of the inland waterway carrier or that of his servants and agents.

vise la responsabilité de l'exploitant de transport combiné du fait de ses préposés, demeure conforme à la terminologie traditionnelle en matière de transport maritime. En d'autres termes, au lieu qu'il soit dit que l'E.T.C. sera responsable des actes et omissions de toutes personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du contrat de transport, nous aimerions qu'il fût dit que « l'E.T.C. sera responsable des actes, fautes ou négligences de toute personne au service de laquelle il recourt . . . ».

Je rappelle encore que ce sont très exactement les termes employés par la Convention en matière de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Il ne s'agit pas simplement d'une question de terminologie, c'est-à-dire d'un choix de mots, mais bien d'un problème de fond. La conception des « actes ou omissions » et celle des « actes, fautes ou négligences » varient suivant les législations et l'interprétation des tribunaux des pays contractants.

La Délégation Française estime donc qu'il y a un intérêt majeur et positif à ce que la responsabilité des préposés de l'E.T.C. soit interprétée suivant les mêmes normes que la responsabilité de l'E.T.C. pour ses propres actes et ses propres fautes.

Le Président : Nous abordons l'examen de l'article 3.

M. De Bok, Pays-Bas (traduction) : Nous avions soumis à l'assemblée un amendement proposant la suppression des mots « et le nom de l'expéditeur ». Nous avons, après un nouvel examen, décidé de retirer cet amendement.

Le Président : Je prends acte de ce que l'amendement de la Délégation Néerlandaise est retiré.

Personne ne demandant plus la parole sur l'article 3, je considère qu'il est adopté.

Nous passons à l'examen de l'article 4.

Personne ne demandant la parole sur cet article, je considère qu'il est adopté et nous abordons l'examen de l'article 5.

Toutefois, puisqu'un amendement est proposé à l'article 5, je le réserve jusqu'au moment où le texte de l'amendement aura été distribué à l'assemblée.

Nous abordons, à présent, l'examen de l'article 6.

M. Poitier, France : La Délégation Française souhaite la suppression du littera d) à l'article 6. Elle s'en explique brièvement.

Cet article a exactement pour but de prévoir un régime de responsabilité spéciale pour le transporteur fluvial. Il prévoit que l'E.T.C. pourra invoquer parmi les cas exonératifs la faute du transporteur fluvial ou celle de ses préposés.

The French Delegation considers that the aim of a convention such as is being elaborated by the Comité Maritime International, that is, a convention dealing specifically with combined transports, should not be intended to legislate internationally on the liability of the inland waterway carrier. The French Delegation appreciates the remarks made by the « Container » Committee on the void which may result from the absence of national legislation in the matter of liability of inland waterway carriers, but it does not believe that, à propos of a convention relating to combined transports, a regime of liability of waterway carriers should be laid down on an international plane.

That is why the French Delegation asks that sub-paragraph d), already referred to, be suppressed, and it has tabled an amendment which is in the course of being printed.

Mr. Moore, U.S.A. : The United States Delegation regrets that it has to oppose the position taken by its French friends. We have important waterways in our country and at the present time we are permitted to incorporate the Hague Rules under the provisions for transportation by inland waterways. We are afraid that if (d) were eliminated, we would not be able to do that, and the last article prohibits any causes exonerating the carrier or any exceptions otherwise than is permitted here. We feel very strongly that to eliminate (d) would make the clause, and therefore, the Convention unacceptable to our country.

Mr. Hasche, Germany : The German Delegation supports the amendment produced by the French Delegation. I think it is not necessary to repeat the arguments.

Baron van der Feltz, (Netherlands) : The arguments submitted by the distinguished delegate of France and supported by the German Association would, in the opinion of the Netherlands Association, only hold if it were true that transport by inland waterway takes place only within the limits of one country. For instance, if combined transport from Amsterdam to Madrid is by railway to the French-Spanish frontier and then by air to Madrid, perhaps there is something to say for the arguments which are submitted by the French Delegation. But in practice the transport by inland waterways, certainly as far as Western Europe is concerned, takes place over neutral frontiers and there is therefore no question of interfering with the rights of the inland waterway transporters and carriers. However, I think it

La Délégation Française estime que le but d'une convention, comme celle élaborée par le Comité Maritime International, c'est-à-dire une convention qui traite spécifiquement du transport combiné, n'est pas de légiférer, de façon internationale, sur la responsabilité du transporteur fluvial. Elle est sensible aux déclarations qui ont été faites à la Commission « Conteneurs » sur le vide qui peut résulter de l'absence de législations nationales en matière de responsabilité des transporteurs fluviaux, mais elle ne pense pas qu'il faille, à propos d'une convention relative au transport combiné, établir sur le plan international, un régime de responsabilité des transporteurs fluviaux.

C'est pourquoi la Délégation Française demande la suppression de ce littera d) et dépose en ce sens un amendement, qui est en cours d'impression.

M. Moore, Etats-Unis (traduction) : La Délégation des Etats-Unis regrette de ne pouvoir se rallier à la position adoptée par ses amis français. Nous avons dans notre pays des voies d'eau importantes et, à l'heure actuelle, nous avons l'autorisation d'incorporer les règles de La Haye dans les dispositions pour le transport par voies fluviales. Nous craignons qu'il nous soit impossible de le faire en cas de suppression du littera d) et le dernier article interdit toute cause exonérant le transporteur ou toutes exceptions autres que celles autorisées. Nous avons très nettement l'impression que si l'on élimine le littera d), la clause et, par conséquent, la Convention, seront inacceptables pour notre pays.

M. Hasche, Allemagne (traduction) : La Délégation Allemande appuie l'amendement rédigé par la Délégation Française. Je crois qu'il serait superflu de répéter les arguments.

Baron Van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Les arguments soumis par l'éminent délégué de la France et appuyés par l'Association Allemande ne seraient défendables, d'après la Délégation Néerlandaise, que si le voyage par voie fluviale se faisait uniquement entre les limites d'un seul pays. Si, par exemple, un voyage combiné d'Amsterdam à Madrid se fait par chemin de fer jusqu'à la frontière française, par voies fluviales de la frontière franco-belge jusqu'à la frontière franco-espagnole et ensuite par avion jusqu'à Madrid, peut-être y aurait-il quelque chose à dire en faveur des arguments avancés par la Délégation Française. Toutefois, en pratique, le transport par voies fluviales, tout au moins en ce qui concerne l'Europe occidentale, se fait par des frontières neutres et la question d'une immixtion dans les droits des transporteurs fluviaux ne se pose pas. Quoi qu'il en soit, je crois qu'il est absolument indispensable que l'on englobe une disposition à cet effet dans la présente Convention et si l'amendement

is absolutely necessary that some provision be made in this Convention and, in the opinion of the Netherlands Delegation, if the French amendment is accepted, it will be very difficult to accept this Convention as far as combined transport is concerned.

Mr. Daniolos, (Greece) : On the views expressed by the American Delegation, if a distinction is to be made on this point, we feel that a distinction should be made on many other points.

President, (translation) : If no one else wishes to take the floor on the French Delegation amendment concerning the suppression of subparagraph d), Article 6, I shall put the amendment to the vote. Those in favour of sub-paragraph d) being suppressed shall reply « yes », whereas those who wish to have it maintained shall reply « no ».

Voted for : Canada, France, Germany, Poland.

Voted against : Argentine, Belgium, Denmark, Ecuador, Finland, Great Britain, Greece, Ireland, Israël, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Spain, Sweden, Switzerland, U.S.A., U.S.S.R., Yugoslavia.

President, (translation) : As the French Delegation amendment has not been adopted and as no one else wishes to take the floor on Article 6, I consider the latter as being adopted.

We shall now examine Article 7.

Mr. Manca (Italy) : The Italian Association, the Danish Association and the Dutch Association have proposed amendment CR-T-20.

I already proposed this amendment last Tuesday, but it was rejected. We of the Italian Association then made an examination of conscience in order to see whether this amendment was perhaps wrong, but we drew the corollary that this amendment is right and, therefore, we take the liberty of presenting it once again to the Plenary Session.

Article 7, now 3, in the new edition, reads as follows : « Compensation shall not, however, exceed... francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged ». When reading this article the persuasion arises that the weight must always be indicated in the Bill of Lading. On the contrary, if we read Article 3 paragraph 1, subparagraph e) we find that the Bill of Lading must contain, inter alia, either the number of packages or pieces, the quantity or the weight. This means that the contents of the Bill of Lading are quite right even if the weight is not indicated in the Bill of Lading. And if this weight is not indicated, I do not know how it is possible to apply Article 7 as regards the limitation of compensation because the only gauge by

français est adopté, la Délégation Néerlandaise croit qu'il sera très difficile d'accepter la présente Convention, en ce qui concerne les transports combinés.

M. Daniolos, Grèce (traduction) : En ce qui concerne les observations formulées par la Délégation Américaine, nous pensons que, si une discrimination doit se faire sur ce point, il faudra en faire aussi sur beaucoup d'autres points.

Le Président : Si personne ne demande plus la parole sur l'amendement de la Délégation Française, consistant dans la suppression du littéra d) à l'art. 6, je vais mettre cet amendement aux voix. Les partisans de la suppression de ce littera d) répondent « oui », les partisans du maintien de ce littera répondent « non ».

Ont voté pour : Allemagne, Canada, France, Pologne.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Danemark, Equateur, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse, U.R.S.S., U.S.A., Yougoslavie.

Le Président : L'amendement de la Délégation Française n'étant pas adopté et personne ne demandant plus la parole sur l'article 6, je le considère comme adopté.

Nous abordons l'examen de l'article 7.

M. Manca, Italie (traduction) : L'Association Italienne, l'Association Danoise et l'Association des Pays-Bas ont proposé l'amendement CR-T-20.

J'avais déjà proposé cet amendement mardi dernier, mais il fut repoussé. L'Association Italienne fit ensuite un examen de conscience dans le but de voir si cet amendement était mal conçu mais nous sommes arrivés à la conclusion que l'amendement est exact et nous nous permettons donc de le présenter une nouvells fois à la Séance Plénière.

L'article 7, à présent article 3 dans la nouvelle édition, se lit comme suit : « Toutefois, l'indemnité n'excédera pas .... francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ». Nous concluons que le poids doit toujours être indiqué dans le connaissement. Au contraire, d'après l'article 3, paragraphe 1, alinéa e) le connaissement doit mentionner, inter alia, le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids. Ceci revient à dire que les indications reprises dans le connaissement sont tout à fait correctes, même si le poids n'y figure pas. Si le poids n'est pas indiqué, je ne vois pas comment il serait possible d'appliquer l'article 7 visant la limitation de l'indemnité car le poids est le seul étalon grâce auquel

which the limitation of compensation can and must be measured is the weight. In many cases, the weight is not indicated at the request of the shipper who avails himself of the right recognized to him in Article 3 to indicate the quantity, the number of packages, the number of pieces and so on. Not only when the shipper indicates the weight but when the operator has grounds for suspecting that the indication is not true does the Bill of Lading not contain this indication. Sometimes, the lack of an indication is the consequence of a legal agreement between the consignor and the operator as in many cases the freight is agreed upon with reference to the volume and without any regard to the weight.

I found, therefore, that this rule is not applicable and that the compensation cannot be limited according to the rule of Article 7, paragraph 3. I remember that an identical question arose at the Diplomatic Conference of Brussels in 1968. The original rule was identical to that of Article 7, par. 3, but an amendment was approved in which it was said that a compensation was commensurate to the weight or, in the event of a Bill of Lading not containing the weight, to the package or unit of 500 francs per kilo and 10,000 francs per package.

After my speech, Lord Diplock made an objection. I very much admire Lord Diplock. He said that the combined transport also includes a land leg, and in the land transport the compensation normally refers to weight. I do not think that this objection is correct, for too many reasons. First of all, according to Article I, the land transport is not a necessary stage of the combined transport. The sea transport must always be included in the combined transport, but not the land transport.

Secondly, when we shall have this Convention, the Tokyo Rules, before us, we must consider the rules included in this Convention and we must do our utmost to harmonize the rules which it contains, irrespective of the fact that one of these rules is not in harmony with rules of other conventions regulating other matters. Then I must persist in our amendment which is also proposed by the Danish and Netherlands Associations. If the rules are left as they now stand, I fear that a court will find itself in a very delicate position because if there is a question of some units which are missing and their weight is not there, the operator will say, « I will invoke the limitation of compensation ». But the shipper will say, « You cannot invoke the limitation because the limitation is possible only when there is a weight ». If we examine Article 7, we must come to this conclusion. For whatever reason the weight is not indicated in the Bill of Lading, limitation of the compensation is not possible and, therefore, the operator must be condemned to pay the full market value.

la limitation d'indemnité peut et doit être mesurée. Le poids, dans maints cas, n'est pas indiqué, ceci à la demande du chargeur qui tire parti du droit qui lui est reconnu à l'article 3, d'indiquer la quantité, le nombre de colis, de pièces, et ainsi de suite. Ce n'est pas seulement quand le chargeur indique le poids, mais aussi lorsque l'exploitant a des raisons de douter de la véracité des indications, que ces renseignements ne figurent pas au connaissement. Cette indication peut faire défaut en raison d'un contrat légal entre l'expéditeur et l'exploitant car souvent l'accord visant la cargaison est basé sur le volume sans tenir compte du poids.

J'estime donc que cette règle n'est pas applicable et que l'indemnité ne peut pas être limitée d'après la règle reprise à l'art. 7, paragraphe 3. Je me souviens qu'une question identique fut soulevée en 1968 à la Conférence Diplomatique de Bruxelles. La règle originale était la même que celle que nous retrouvons à l'article 3, paragraphe 3, mais il y eut un amendement qui fut approuvé par lequel on stipulait que l'indemnité était proportionnelle au poids, ou si le poids n'était pas indiqué dans le connaissement, au colis ou à l'unité de 500 francs par kilogramme et de 10.000 francs par colis.

Après mon exposé, Lord Diplock a soulevé une objection. J'ai une très grande admiration pour Lord Diplock. Il a dit que les transports combinés comprennent une phase terrestre et que, pour le transport terrestre, l'indemnité se réfère normalement au poids. Je crois que cette objection n'est pas valable pour plusieurs raisons. Premièrement : d'après l'article 1er, le transport terrestre ne constitue pas nécessairement une phase des transports combinés. Le transport maritime sera toujours compris dans les transports combinés mais non le transport terrestre.

Deuxièmement : lorsque nous aurons élaboré la présente Convention, les Règles de Tokyo, nous devrons examiner les règles de cette Convention et faire l'impossible pour les harmoniser, en dépit du fait que l'une de ces règles ne concorde pas avec les règles d'autres conventions régissant d'autres questions. Je dois insister sur l'amendement que nous avons proposé conjointement avec les Associations Danoise et Néerlandaise. Si nous laissons les règles telles qu'elles sont, je crains qu'un tribunal ne se trouve dans une situation très délicate, car s'il arrive que certaines unités soient portées manquantes et que leur poids soit inconnu, l'exploitant dira : « Je vais invoquer la limitation de l'indemnité ». Mais le chargeur répondra : « Vous ne pouvez pas invoquer l'indemnité car celle-ci n'est possible que lorsqu'il y a un poids ». C'est la conclusion à laquelle nous arriverons si nous examinons l'article 7. Pour une raison qui n'est pas indiquée dans le connaissement, la limitation de l'indemnité n'est pas possible et l'exploitant sera donc condamné à acquitter la valeur marchande intégrale.

Mr. Selvig, Norway: The Norwegian Delegation is strongly opposed to this amendment for the following reason: The Hague Rules limitation of liability system, as amended in the Visby Protocol, is a combination of a number of systems. It was a compromise and it has the bad features of a compromise. You have one limitation system per kilo, you have one per package or unit, and then you finally have a combination of the two. All the difficulties involved in these systems are put together and, in addition, you get the difficulties resulting from this combination. It differs radically from all other limitation of liability systems in the other transport convention which was adopted.

I think that this fact is of particular importance here because this provision will mainly have effect on damages and losses occurring on land. According to the draft, I think in Article 8, it is provided that if it is proved that a loss or damage has occurred at sea, the Hague Rules will always apply, so that the limitation of liability per package, etc., applies. Thus, what remains is mainly on land, and on land there is usually limitation of liability on a weight basis.

When we hope that our Convention will be approved by other organizations mainly dealing with land transport such as Unidroit, or other similar organizations, it would be very unfortunate if this Convention contained such a typical maritime law provision and tried to extend it to the land leg. I do not think that it will be possible to reach an agreement with other organizations on this ground.

One smaller point I would like to mention. Mr. Manca told us that it would be impossible to apply a weight limitation on a liability system unless the weight were stated in the Bill of Lading. To this I cannot agree at all. In the CMR, the Road Convention, and in the CIM, the Railway Convention, there is no requirement that the weight be stated in the consignment note which is issued for such carriage.

One has had no difficulty in applying a weight limitation there, and I do not think we will have any difficulty here either.

Mr. Vaes, Belgium (translation): I simply want to emphasize the fact that in practice, and the object of our Convention is that it be used by practicians, the carrier, or in the present circumstances, the charterer, even if the weight is not quoted in the CT Bill of Lading, is well aware of the weight, for even if he is not required to mention it in the transport document, the weight figures in the exchange of reports between the consignor and the Combined Transport

M. Selvig, Norvège (traduction) : La Délégation Norvégienne s'élève vigoureusement contre le présent amendement pour les raisons suivantes : aux termes de l'amendement du protocole de Visby, le système de limitation de la responsabilité des Règles de La Haye est la conjugaison d'un nombre de systèmes différents. Ce n'est qu'un compromis, avec tous les inconvénients propres à un compromis. Il y a un système de limitation par kilogramme, il y en a un par colis ou unité et il y a enfin une combinaison des deux. Toutes les difficultés que l'on découvre dans ces systèmes ont, de ce fait, été réunies et, en outre, on est en butte aux difficultés résultant de cette combinaison. Ceci est radicalement différent de tous les autres systèmes de limitation de la responsabilité dans l'autre convention de transport qui a été adoptée.

Je crois que cette question est particulièrement importante dans le cas présent, la disposition n'affectant principalement que les dommages et les pertes terrestres. D'après le projet (à l'article 8 si je ne m'abuse), les Règles de La Haye seront appliquées s'il est prévu que la perte ou les dommages maritimes sont justifiés, ce qui revient à dire qu'on appliquera également la limitation de responsabilité par colis. Ce qui restera, par conséquent, intéressera principalement le parcours terrestre et, pour celui-ci, la limitation de responsabilité est habituellement basée sur le poids.

Lorsque nous souhaitons que notre Convention soit approuvée par d'autres organismes s'occupant principalement de transport terrestre, tel que l'Unidroit, ou des organismes analogues, il serait très regrettable que la présente Convention renferme une disposition typiquement maritime et que l'on tente de l'étendre à un parcours terrestre. Je ne crois pas que nous pourrons nous entendre avec d'autres organismes sur de telles bases.

J'aimerais aborder une autre question. M. Manca nous dit qu'à moins que le poids ne soit mentionné dans le connaissement, il serait impossible d'appliquer une limitation de poids à un système de responsabilité. C'est là une assertion contre laquelle je m'élève. D'après la Convention CMR, la Convention de la Route et la Convention CMI, la Convention des Chemins de Fer, il n'est pas question d'exiger que le poids soit indiqué dans la lettre de voiture émise pour ce transport.

Pour ces conventions, il n'y a eu aucune difficulté en ce qui concerne l'application de la limitation de poids et je pense qu'il en sera de même pour notre propre Convention.

M. Vaes, Belgique : Je voudrais simplement souligner que dans la pratique, et notre Convention a pour but d'être utilisée par des praticiens, le transporteur, en l'occurence l'affréteur, même si le poids n'est pas mentionné dans le « CT Bill of Lading », connaît parfaitement

Operator. Indeed, in most cases, it is the weight which is taken as a basis when computing the cargo and which appears in the « freight notes ». Consequently, the information enabling the carrier to restrict his liability, by basing himself on the indications regarding the weight furnished by the shipper himself, will be found in the carrier's documentation.

As the Norwegian delegate, who was the last to speak, so rightly pointed out, it is for that reason that, when applying the CMR and CMI Conventions, there is no difficulty, even when the weight is not mentioned in specific terms in the consignment note. Therefore, it would seem that an indication of the weight in the transport document is not indispensable for the limitation clause to take effect.

Lord Diplock, (Great Britain) : The purpose of this assembly is to try and produce a convention which will commend itself not only to maritime interests, but to those who are concerned in the other stages of the transport. The amendment which has been proposed would have the effect of applying to a combined transport, wherever it could not be proved where the damage had taken place, a system limited to marine transport, and one which has been rejected in both the two recent conventions on matters of transport, that is to say, the Road Convention and the Rail Convention, and I would just like to emphasize this : Where it can be proved that the damage has occurred at sea, the width of Clause 8, which we shall be coming to shortly, is such that in nearly every case, because we have included the paramount clause as well as the convention countries, the Hague Rule limitations will apply, so that as to shipowners and shipowner interests, you need have no fear that there is any whittling away of the Hague Rules where you will be responsible.

Baron van der Feltz, (Netherlands) : Why have the Hague Rules been changed in Stockholm, at the Diplomatic Conference in Brussels, as far as the limit of liability for the goods carried is concerned ? One of the main reasons has been the use of containers, so that in that way maritime law was adapted to a new form of transport We may not say that in the conventions concerning transport by road or by rail there is yet any mention of containers. They are not yet adapted to that new form of transport and, therefore, in my opinion, they are not yet modified. If transport by container is to be the normal transport in the future, the Netherlands Delegation is convinced that the provisions in the rail and road conventions have to be modified and adapted to that special type of transport.

ce poids, car s'il n'est pas requis de le mentionner dans le document du transport, le poids sera communiqué dans les rapports entre l'expéditeur et le transporteur combiné. En effet, dans la majeure partie des cas, c'est le poids qui servira de base au calcul du frêt et qui figurera sur les « freight notes ». Il y aura donc dans la documentation du transporteur des renseignements qui permettront à ce dernier de limiter sa responsabilité en se fondant sur les indications que le chargeur aura lui-même fournies concernant ce poids.

Comme l'a fort exactement dit le dernier orateur, le délégué de la Norvège, c'est pour cette raison que, dans l'application des Conventions CMR et CMI, il n'y a pas de difficultés, même lorsque le poids n'est pas exactement mentionné dans la lettre de voiture. L'indication du poids sur le document de transport ne me paraît donc pas indispensable pour que la clause de limitation puisse jouer.

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Le but vers lequel tend la présente assemblée est la création d'une convention qui, non seulement plaira aux intérêts maritimes, mais aussi à ceux que les autres aspects du transport intéresse. Chaque fois qu'il est impossible de déterminer l'endroit où le dommage a eu lieu, l'application de l'amendement qui vient d'être proposé aboutirait à un transport combiné, ce système étant limité au transport maritime qui a été repoussé dans les deux conventions de transport les plus récentes, c.-à-d. la convention routière et la convention ferroviaire; j'aimerais faire valoir ce qui suit : lorsqu'il peut être affirmé que le dommage a eu lieu en mer, la portée de la clause 8, à laquelle nous arriverons dans un instant, est telle que dans presque chaque cas — la clause suprême ainsi que les pays de la Convention ayant été inclus — les règles de La Haye seront applicables et cela signifie que vous ne devez pas craindre un amenuisement quelconque des règles de La Haye à l'égard des armateurs et des intérêts d'armement qui pourraient être responsables.

Baron Van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : Pourquoi les règles de La Haye, pour autant qu'elles s'occupent de la limite de responsabilité pour les marchandises, ont-elles été modifiées à Stockholm, à la Conférence de Bruxelles ? Une des raisons majeures en a été l'utilisation de conteneurs, ce qui fait que le droit maritime a été adapté à un nouveau mode de transport. Il nous faut reconnaître que, dans les conventions visant les transports routier et ferroviaire on ne parle pas de conteneurs. Ces conventions ne sont pas encore adaptées à ce type de transport et, à mon avis, elles n'ont donc pas encore été modifiées. Si, à l'avenir, le transport normal doit se faire par conteneur, la Délégation Néerlandaise est persuadée que les dispositions dans les conventions ferroviaire et routière devront être modifiées et adaptées à ce type de transport spécial.

It has been said by Lord Diplock that the interests of the shipowner are well protected by Article 8. That is true, but only to a certain extent. In all cases where the shipowner is acting as CTO, and the place where the damage is done to the goods is not discovered, then the shipowner as CTO can be made liable to a higher amount than the Hague Rules provide for. For those two reasons, I think the amendment put forward and submitted to you by the three associations is of real value to the shipowner and I think it has to be adopted by this assembly.

Mr. Potier, France (translation) : The French Delegation supports the amendment tabled by the three delegations. And it does this for practical reasons. It may be, indeed, that a little too much emphasis is laid on the carriage by container. Generally speaking, of course, the mainstay of combined transports will be the container but other goods may take advantage of the convention as regards combined transports. Without wishing to « containerize » such goods, I wish to allude, for instance, to the carriage of goods in bulk, i.e., a complete factory from one continent to another, where it is practically impossible to give a weight, parcel by parcel. One takes charge of so many packages which all make up the factory.

Consequently, in the event of a total loss, I leave you to imagine the difficulties one would have to face when, after the event, one tried to establish the unitary value of each individual package, although the number was known beforehand.

It seems to me that the system proposed by the three delegates is conducive to a practical solution of the problem and doubtless, other problems.

Mr. McGovern, Ireland : Our delegation will oppose this amendment for the following reasons. We disliked the compromise reached at Brussels in the Hague-Visby Rules. We thought it complicated unnecessarily a matter which could have been left reasonably uncomplicated. We dislike importing this compromise into this Convention particularly as Article 7 Sub-paragraph 5 gives a very easy way of creating a higher limit if the parties so desire. All the consignor has to do is to declare the value of his consignment and provided he can reach agreement with the CTO on this value he has a higher limit.

If this amendment is intended to impose upon the combined transport operator a higher limit than that provided by Article 7, Sub-section 3, I think it cannot be supported on any reasonable grounds, in that no underwriter would insure a risk in a case

Lord Diplock nous a dit que les intérêts du propriétaire du navire étaient sauvegardés à l'article 8. Cela est vrai, mais jusqu'à un certain point seulement. Chaque fois que le propriétaire du navire assume le rôle d'ETC et que l'endroit où les dommages ont eu lieu est inconnu, le propriétaire du navire, en tant qu'ETC, peut être rendu responsable pour une somme plus élevée que prévu dans les Règles de La Haye. C'est pour ces deux raisons que j'estime que l'amendement qui a été présenté par les trois associations est d'une réelle valeur pour le propriétaire du navire et qu'il devrait être adopté par la présente assemblée.

M. Potier, France : La Délégation Française désire apporter son appui à l'amendement déposé par les trois délégations. Elle le fera pour des raisons d'ordre pratique. En effet, peut-être s'obnubile-t-on un peu, ici, sur le transport par container. Evidemment, en règle générale, le support du transport combiné sera le container, mais d'autres marchandises pourront profiter de cette convention sur le transport combiné. Sans pour autant les « containeriser », je fais allusion, par exemple, à ces transports de pièces en vrac, une usine entière, d'un continent à l'autre où, pratiquement, il n'est pas possible de donner un poids, lot par lot. On prend en charge x colis formant l'usine.

En conséquence, et dans la supposition d'une perte totale, je vous laisse à penser les difficultés qui pourront se présenter lorsqu'il faudra retrouver, après coup, le poids unitaire de chacun de ces colis, alors que le nombre de ceux-ci est connu à l'avance.

Le système proposé par les trois délégations me paraît être une bonne contribution à la solution pratique de ce problème et, sans doute, d'autres encore.

M. McGovern, Irlande (traduction) : Notre délégation s'élève contre cet amendement pour les raisons suivantes. Le compromis auquel on a abouti à Bruxelles ne nous a pas plu. A notre avis, il ne servait qu'à compliquer une question qui, raisonnablement, aurait pu rester simple. Nous n'aimons pas introduire ce compromis dans la présente Convention, en raison, particulièrement, de ce que l'article 7, alinéa 5, prévoit une manière fort simple de créer une limite plus élevée si les parties le désirent. Tout ce qu'il reste à faire à l'expéditeur, c'est de déclarer la valeur de sa consignation, et pourvu qu'il se mette d'accord avec son ETC sur la valeur de celle-ci, il atteindra une limite plus élevée.

Si, par cet amendement, on a l'intention d'imposer à l'exploitant de transport combiné une limite plus élevée que celle prévue à l'article 7, alinéa 3, je ne crois pas qu'on puisse trouver à l'amendement une base raisonnable, car aucun assureur ne serait disposé à assurer des risques si la valeur de la consignation assurée ne lui était pas commu-

where he was not told the value of the consignment which he was insuring. It seems a little unreasonable to impose on carriers an obligation to pay a higher level of compensation for a small package, which is what we are concerned with here, where the higher value is not declared.

I think CTOs and indeed carriers in general are entitled to simple limits of liability in accordance with the international convention which applies on either one or other basis, limit per unit of package or limit per weight. I think the Visby Rule compromise was a bad one. I think it will prove to be so in time, and I don't think we should import that into this Convention, particularly having regard to the fact that this Convention gives the parties a simple remedy, the remedy contained in Sub-paragraph 5.

President (translation): If no one else wishes to take the floor on the amendment submitted by the Delegations of Italy, Denmark and the Netherlands, bearing No CR-T-20, I shall put the amendment to the vote. Will those who are in favour of the amendment please answer « yes » and those who are in favour of retaining the wording proposed by the Subcommittee answer « no ».

Voted for: Argentine, Belgium, Denmark, Ecuador, France, Israël, Italy, Mexico, Netherlands, Switzerland.

Voted against: Canada, Finland, Germany, Great Britain, Greece, Ireland, Japan, Norway, Poland, Spain, Sweden.

Abstained from voting: U.S.A., Yugoslavia.

President (translation): 23 delegations took part in the vote, 10 answered « yes », 11 answered « no » and there were two abstentions. Accordingly the amendment has not been adopted.

Does anyone else wish to take the floor regarding article 7?

Mr. Hübener (Germany): We have just voted in favour of Article 7, Para 3 as it stands, but there is still a blank space in this article. We have not yet decided on which figure to insert here, and I wonder how you would like to proceed, because in the view of our delegation, it would be desirable if this meeting were to decide on a figure and not leave it open until we arrive at the round table conference.

Mr. Pineus: We should indicate our opinion as to the figure to be inserted. May I just point out that as far as I am aware, at no time has any opinion during the discussion in the preparatory work, or, if I remember correctly, in the answers submitted by

niquée. Ce serait, semble-t-il, quelque peu déraisonnable d'imposer aux transporteurs l'obligation de payer un taux d'indemnité plus élevé pour un petit colis, ce point étant celui qui nous intéresse actuellement lorsque la valeur plus élevée n'est pas déclarée.

Je crois que les ETC et, à vrai dire, les transporteurs en général, peuvent se prévaloir des simples limites de la responsabilité, conformément à la convention internationale que l'on peut appliquer en se basant, soit sur la limite par unité de colis, soit sur la limite par poids. Je crois que le compromis des règles de Visby a été mal conçu. Je crois qu'éventuellement nous en aurons la preuve et, à mon avis, nous ne devons pas l'introduire dans la présente Convention pour la raison précise que cette convention procure aux parties un remède simple, le remède repris à l'alinéa 5.

Le Président : Plus personne ne demandant la parole sur l'amendement présenté par les Délégations de l'Italie, du Danemark et des Pays-Bas, qui porte le numéro CR-T-20, je vais mettre cet amendement aux voix. Ceux qui sont partisans de l'amendement répondent « oui »; ceux qui sont partisans du maintien du texte proposé par la Commission répondent « non ».

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Danemark, Equateur, France, Israël, Italie, Mexique, Pays-Bas, Suisse.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Japon, Norvège, Pologne, Suède.

Se sont abstenus : Etats-Unis, Yougoslavie.

Le Président : 23 délégations ont pris part au vote, 10 ont répondu oui, 11 ont répondu non et 2 se sont abstenues. L'amendement n'est donc pas adopté.

Quelqu'un demande-t-il encore la parole au sujet de l'article 7 ?

M. Hübener, Allemagne (traduction) : Nous venons de voter l'article 7, paragraphe 3, comme il est rédigé, mais il y a encore un blanc dans cet article. Nous n'avons pas encore décidé quel chiffre y insérer et je me demande comment nous allons nous y prendre car, de l'avis de notre délégation, il serait désirable que la présente assemblée se décide pour un chiffre plutôt que de laisser la question pendante en attendant de nous retrouver à la prochaine conférence.

M. Pineus, (traduction) : Nous devrions donner notre avis sur le chiffre à insérer. Puis-je faire remarquer qu'autant que je sache, aucune opinion n'a jamais été exprimée officiellement ou, suivant l'expression courante, en public, tant pendant les débats des travaux préparatoires que dans les réponses soumises par l'Association, en ce

the Association, been emitted officially or, as we call it, in public as to what the figure should be and I just wanted to say that it has not been discussed, which should not prevent us from discussing it now, but it comes as a new point, if I may say so.

President, (translation) : You have just heard the explanation given by the President of the Subcommittee. Should anyone wish to submit a rider indicating a figure to be inserted in Article 7, will he kindly do so. Should no figure be proposed, the Article will remain in the form in which it was submitted by the Subcommittee and which, as a matter of fact, you have provisionally adopted.

I presume that the idea which was predominant during the preparatory work and in the minds of the Subcommittee was to leave it to the Governments and eventually the Diplomatic Conference to determine the figure.

Mr. Hübener, Germany : If we didn't propose a figure, it was because we felt that in this case we might get some guidance from the Chair, but as we didn't, I must say that we are not in a position to submit anything in writing. If that does not prevent us from saying so, we would suggest the figure as contained in the CMR, although there I am in rather a difficult position because this is expressed in « Germinal francs » and I must confess that I am not able to translate it into « Poincaré francs ». I would like, therefore, to formally suggest that we insert the figure as contained in Article 23, paragraph 3 of the CMR Convention. This figure is actually 25 francs per kilogramme of gross weight.

President (translation) : Before putting the proposal of the German Association to the vote, I would like to draw the attention of the delegations to the fact that no proposal relating to the text may emanate or will emanate from the Chair of the present assembly. I think that the task of the President is precisely that of refraining from making such proposals.

Therefore, the question now, is to ascertain whether, according to the suggestion just made by the German Delegation, you wish to keep article 7 in the form proposed by the Subcommittee or, on the contrary, to insert the figures previously mentioned relating to direct carriage and which is the equivalent of 25 gold francs, representing in actual currency $ 8,16 or £ 2-18-2.

Will those who wish to support the amendment please reply « yes », and those who are in favour of leaving a blank in the text reply « no ».

Voted for : Germany.

qui concerne le chiffre, et je désirais tout simplement dire que cette question n'a pas été soulevée, ce qui ne devrait pas nous empêcher de la débattre maintenant mais alors comme un nouveau point, si je puis m'exprimer ainsi.

Le Président : Vous venez d'entendre l'explication du président de la Commission. Si quelqu'un souhaite présenter un complément indiquant un chiffre à insérer à l'article 7, il est prié de le faire. Si aucun chiffre n'est proposé, l'article sera maintenu dans la forme dans laquelle la Commission l'a présenté et que vous avez d'ailleurs provisoirement adoptée.

Je présume que l'idée qui a prévalu dans les travaux préparatoires et à la Commission est celle de considérer que le chiffre doit être laissé à la discrétion des Gouvernements et, ultérieurement, à celle de la Conférence diplomatique, qui auront à le fixer.

M. Hübener, Allemagne (traduction) : Si notre Association n'a pas avancé de chiffre, c'est parce que nous croyons que la présidence nous dicterait notre ligne de conduite, mais comme nous n'avons pas pris position, je pense que nous ne sommes pas en mesure de soumettre une proposition écrite. Si rien ne nous empêche d'exprimer notre pensée, j'aimerais suggérer le chiffre repris dans la Convention du CMR, bien que j'éprouve quelque embarras, le chiffre étant exprimé en « francs germinal » et je dois avouer que je suis incapable de le traduire en « francs Poincaré ». J'aimerais donc suggérer officiellement que nous englobions le chiffre repris à l'article 23, paragraphe 3, de la Convention CMR. Ce chiffre est, à l'heure actuelle, 25 francs par kilogramme de poids brut.

Le Président : Avant de mettre aux voix la proposition de la Délégation Allemande, je voudrais attirer l'attention des délégations sur le fait qu'aucune proposition relative au texte n'émane et n'émanera de la présidence de cette assemblée. Je trouve que le devoir du Président est précisément de ne pas faire pareille proposition.

Par conséquent, la question qui se pose en ce moment est celle de savoir si, conformément à la suggestion que vient de faire la Délégation Allemande, vous souhaitez maintenir l'article 7 dans la forme proposée par la commission ou, au contraire, y insérer les chiffres mentionnés dans les textes antérieurs pour ce qui concerne les transports directs et qui sont l'équivalent de 25 francs or, ce qui représente en monnaie courante $ 8,16 ou £ 2-18-2.

Ceux qui sont partisans de cet amendement voudront bien répondre « oui »; ceux qui sont partisans de maintenir un blanc dans le texte répondront « non ».

Ont voté pour : Allemagne.

Voted against: Argentine, Canada, Denmark, Ecuador, Finland, Great Britain, Greece, Ireland, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Poland, Spain, Sweden, Switzerland, Yugoslavia.

Abstained from voting: Belgium, France, Israël, U.S.A.

Absent: Brazil, Portugal, U.S.S.R.

The amendment, therefore, is not adopted.

As there are no further remarks regarding Article 7, we shall now debate Article 8.

Mr. Potier, France (translation): The French Delegation would like the Plenary Assembly to examine the very important question of shipments on deck. The question was broached by the « Container » Subcommittee but, unless I am mistaken, was not settled.

It is in that sense that the French Delegation has tabled an amendment which would become paragraph 3 in Article 8.

You will doubtless understand the scope of the amendment. We consider that with the modern technique of carriage by container, the latter can absolutely be likened to a ship's hold which is watertight and seaworthy in all respects. Accordingly, that old problem of carriage on deck or under deck has been done away with. The prohibition which existed in traditional maritime legislation whereby the carrier could not load on deck without the assent of the shipper, was a protective measure for goods. From the moment the very reason for such a protective measure, to wit, the avoidance of running the particular risks inherent to a carriage on deck is no longer valid, we consider that this traditional rule should be abolished. That is the reason why we have tabled this amendment.

Mr. Abe, Japan: On behalf of the Japanese Maritime Law Association, I would like to support the French proposal in substance, but we wish to make a small amendment to it, that is, to delete the word « watertight » in the first line of the French proposal. The reason for this amendment: firstly, the container is not necessarily required to be watertight in the strict sense of the word. If I am not mistaken, even if it is placed under the water, water never enters into it. As far as we know, as a matter of fact, the container is not always watertight in that sense of the word. Therefore, if we retain this word, this clause will not work in almost all cases.

Secondly, it is impossible for the carrier to find out whether it is watertight or not at the time of issuing the Bill of Lading. I mean « watertight » in that sense of the word. And consequently, the carrier cannot find which container can be stowed on deck,

Ont voté contre : Argentine, Canada, Danemark, Equateur, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Belgique, Etats-Unis, France, Israël.

Etaient absents : Brésil, Portugal, U.R.S.S.

En conséquence, l'amendement n'est pas adopté.

Puisqu'il n'y a plus d'autres observations concernant l'article 7, nous passons à la discussion de l'article 8.

M. Poitier, France : La Délégation Française souhaiterait que soit considéré par l'assemblée plénière le problème fort important du chargement en pontée. Il a été abordé mais, si je ne m'abuse, non tranché par la Commission « Containers ».

C'est dans cet esprit que la Délégation Française a déposé un amendement qui serait un paragraphe 3 à l'article 8.

Vous comprenez sans doute la portée de cet amendement. Nous considérons que, dans la technique nouvelle du transport par container, celui-ci est absolument assimilable à une cale de navire en tous points étanche et en état de bonne navigabilité. Par conséquent, ce vieux problème qu'était le transport au-dessus du pont ou sous le pont ne se pose plus. L'interdiction faite dans la législation maritime traditionnelle au transporteur de charger sur le pont sans l'assentiment du chargeur, était une mesure de protection pour les marchandises. A partir du moment où la raison même de cette mesure de protection, à savoir, éviter de faire courir les risques particuliers que représente un transport en pontée, n'existe plus, nous estimons qu'il faut faire litière de cette règle traditionnelle. C'est la raison du dépôt de notre amendement.

M. Abe, Japon (traduction) : Au nom de l'Association Japonaise de Droit Maritime, j'aimerais appuyer en substance la proposition française, tout en y apportant un amendement mineur, c.-à-d. en biffant le mot « étanche » à la première ligne. La raison de cet amendement : en premier lieu, le contenu ne doit pas nécessairement être étanche au sens le plus strict du mot. Si je ne m'abuse, l'eau ne pénètre jamais dans un conteneur, même placé sous eau. Pour autant que nous sachions, à vrai dire, le conteneur n'est pas toujours étanche au sens du terme que nous lui avons donné. Par conséquent, si nous retenons ce mot, cette clause ne sera pas utilisable dans la plupart des cas.

Deuxièmement, il est impossible au transporteur de découvrir si le conteneur était ou n'était pas étanche au moment de l'émission du connaissement. J'entends bien « étanche » au sens que nous donnons à ce terme dans l'article en cause. Donc, le transporteur ne saura

and which one cannot under this Article. Thirdly, if we delete these words, if the container has defects in the way that water enters into it during transit, in that case the carrier, of course, will be liable for the damage resulting therefrom, and we see no unfair result will follow.

For these reasons, we would like to delete the word « watertight » in the first line of the French proposal, and subject to that amendment, we would like to strongly support the French proposal.

Mr. Selvig, Norway: The Norwegian Delegation has several serious objections to this amendment. The first: I would like to point out that this amendment has never been discussed in Subcommittee. We are presented with a text which, I think, is, in several respects, not a very happy one. First, we have the word « watertight »; second, we have the fact that we are dealing here with the liability, not only of the CTO, but of any carrier going by sea. I thought that the liability of a carrier whose goods go by sea should still be governed by the usual rules, the Hague Rules, and that this was a convention governing the liability of the CTO.

We believe, therefore, that an amendment of this kind has a serious effect upon the obligations of the various States when they have already adopted the Hague Rules, and I think too that this clause might make it difficult for a number of countries to adhere to this Convention because they would be in breach of their obligations under the Hague Rules. The Hague Rules, as you know, attach a certain importance to the fact that in the Bill of Lading it is mentioned that the goods are stowed on deck. And the purpose of the present amendment, so far as I can see, is to alter the legal effects of such notice. Whatever merit this amendment has, I think it is an amendment which should be made to the Hague Rules and not to this Convention. Actually, the clause deals with certain types of Liberty Clauses contained in the usual Ocean Bills of Lading. You may know that the question of Liberty Clauses and the validity of such clauses under the Hague Rules are a very difficult question. I do not think that this is the proper place and the proper time to solve this question particularly because we have not had the time and reasonable opportunity to study this text and to deal with it properly in Subcommittee. Anyhow, in our opinion, the matter should be dealt with as a future revision of the Hague Rules.

Mr. Schaumburg, I.U.M.I.: I am sorry to have misled you by assuming a seat which did not indicate the capacity in which

pas quel conteneur peut être arrimé en pontée et quel conteneur ne peut pas l'être. Troisièmement, si nous biffons ces mots, et si, en raison de défectuosités, l'eau pénètre dans le conteneur pendant le transit, le transporteur sera évidemment responsable du danger qui en résulte, ce qui ne nous paraît pas entraîner des conséquences injustes.

C'est pour ces raisons que nous aimerions biffer le mot « étanche » à la première ligne de la proposition française et, sous réserve de cet amendement, appuyer vigoureusement cette proposition.

M. Selvig, Norvège (traduction) : La Délégation Norvégienne s'élève contre cet amendement pour différentes raisons. Premièrement, j'aimerais signaler que cet amendement n'a jamais été débattu par la Commission. On nous a soumis un texte qui, à mon avis, n'est pas très heureux. Nous avons d'abord le mot « étanche », ensuite, il se précise que nous avons affaire ici à la responsabilité, non seulement de l'ETC, mais de tout transporteur utilisant la voie maritime. Je croyais pourtant que les règles usuelles, c.-à-d. les règles de La Haye, régissaient la responsabilité du transporteur dont les marchandises empruntent la voie maritime et que la présente Convention régirait la responsabilité de l'ETC.

C'est pourquoi nous estimons qu'un amendement comme celui-ci aurait une sérieuse influence sur les divers Etats qui auraient déjà adopté les règles de La Haye et je pense aussi que cette clause rendrait la tâche de certains Etats qui désirent apporter leur adhésion à la présente Convention peu aisée car, d'après les règles de La Haye, ils se trouveraient en violation avec leurs devoirs. Comme vous le savez, les règles de La Haye attachent une certaine importance à ce que les connaissements mentionnent que les marchandises sont arrimées en pontée. Et le but du présent amendement consisterait, à mon sens, à modifier l'exécution juridique de cette notification. Quel que soit le bien-fondé de cet amendement, je crois qu'on devrait l'appliquer aux règles de La Haye et non pas à la présente Convention. En fait, la clause traite de certaines « Liberty Clauses » que l'on trouve dans les connaissements maritimes courants. Vous savez peut-être que la question des « Liberty Clauses » et de leur validité d'après les règles de La Haye pose un problème très difficile à résoudre. Je ne crois pas que nous ayons choisi le bon endroit et le bon moment pour résoudre cette question en particulier parce que, en Commission, nous n'avons eu ni le temps ni l'occasion d'examiner le texte et de nous en occuper comme il l'aurait fallu. De toute façon, nous estimons que la question devrait être traitée dans une révision éventuelle des règles de La Haye.

M. Schaumburg, IUMI (traduction) : Je regrette de vous avoir induit en erreur par le fait que j'occupe un siège qui n'indique pas

I wish to address you. Speaking for Dr. Hübener and myself, I wanted to make a few remarks of a general nature on behalf of the International Union of Marine Insurance, and what prompts me to speak at this stage is, of course, the amendment suggested by the French Delegation and the comments made thereon by the Japanese Delegation. But, firstly, I am happy to state that in our Union of Marine Insurance, there is a wide and general support for the work of the International Maritime Committee and a hope that this organization will continue to perform its traditional role of fostering legal development in the marine field. And to live up to this, this may well put an accent on the importance of arriving at some concrete proposals at the Tokyo deliberations which, I am happy to see, are well under way. I use the word « maritime », and I am of course aware that this may have a bearing on a discussion by the Container Committee as to the scope of our work. Perhaps I should mention that although we call ourselves marine underwriters, we do in fact consider all transport insurance to fall within our province, be there a sea leg or not. We would also like to voice our support of the principle generally adopted at this Conference, of keeping new developments in conformity with existing legislation in the widest possible way, although obviously outside influence necessitates a new approach to various problems.

We are confident that, within our capacity, we shall prove flexible enough to meet such challenges as our position of servants to international shipping and commerce places upon us, and that, be it in the sphere of liability or in respect of entirely new rating philosophy with regard to intriguing questions like carriage on or under deck, a rating philosophy closely linked up, I would say, with the questions of recourse possibilities, which brings me to the amendment under discussion. Whether this be carried or not, whether it is a little late to discuss such an important matter before arriving at a complete text of what should go down as the Tokyo Rules, I am not in a position to decide or to voice a definite opinion on. But I would say, that if the French amendment were to be carried, I would very strongly advise against striking out the two words as suggested by the Japanese Delegation. In fact, what the French Delegation aims at, as I see it, is simply demanding of the shipowner to apply common sense in loading his vessels. The whole concept of through transport in containers is linked up with speed and efficiency and, therefore, the shipowner must be given a wide scope for choice as to where to place the cargo. But if the containers are not fit for

la qualité des fonctions suivant lesquelles je demande la parole. Je désire, au nom du Docteur Hübener et au mien, faire quelques remarques d'ordre général de la part de l'Union Internationale d'Assurances Maritimes et ce qui m'incite à parler c'est, bien sûr, l'amendement proposé par la Délégation Française et les commentaires de la Délégation Japonaise qui y ont trait. Mais tout d'abord, je suis heureux de pouvoir dire que l'Union des Assurances Maritimes applaudit aux travaux du Comité Maritime International et espère que celui-ci poursuivra son rôle traditionnel, celui de promouvoir l'évolution juridique dans le domaine maritime. Afin de répondre à cet idéal, il se peut que l'on soit obligé de mettre l'accent sur la nécessité de parvenir à des propositions concrètes lors des débats de Tokyo, et je suis heureux de constater que celles-ci sont en bonne voie de réalisation. J'emploie le mot « maritime » et je me rends bien compte que ceci peut entraîner un débat du Comité « Conteneurs » en ce qui concerne le champ de nos travaux. Peut-être devrais-je signaler que, bien qu'ayant le titre d'assureurs maritimes, nous estimons en fait que toutes les assurances « transport » font partie de notre domaine, qu'il y ait ou non une phase « mer ». Nous aimerions aussi proclamer notre soutien au principe généralement admis à la présente conférence, que tout facteur nouveau doit être conforme dans le sens le plus large à la législation actuelle, bien qu'évidemment, certains problèmes doivent être abordés d'une nouvelle manière en raison d'influences extérieures.

Nous sommes persuadés que dans la mesure de nos aptitudes, nous serons assez souples pour relever tout défi qui nous incomberait en tant que serviteurs de la navigation et du commerce, et ce dans le cadre des responsabilités ou d'une philosophie d'évaluation toute nouvelle touchant des questions telles que le transport en pontée ou en cale; une philosophie d'évaluation reliée, dirais-je, à la question de possibilité de recours, ce qui me mène à l'amendement qui fait l'objet du débat. Que l'amendement soit ou non voté, qu'il soit ou non un peu tard pour discuter une question si importante avant d'arriver à un texte complet qui sera perpétué en tant que Règles de Tokyo, il m'est impossible de décider ou d'exprimer une opinion définitive à ce sujet. Mais je dois dire que si l'amendement français est voté, je conseillerais vivement que les deux mots ne soient pas biffés, comme le propose la Délégation Japonaise. A mon point de vue, ce que vise la Délégation Française, c'est tout simplement une invitation à l'armateur de faire preuve de bons sens lorsqu'il charge ses navires. L'idée dominante dans le transport par conteneurs est liée à la vitesse et à l'efficacité, de sorte que l'armateur doit avoir ses coudées franches pour pouvoir décider de l'emplacement de la cargaison. Mais je crains que si des conteneurs ne sont pas en état d'être arrimés en pontée, bien que transportés de cette façon, il y aura indirectement de sérieuses répercussions dans nos propres services, la couverture d'assurance

stowage on deck, but are in fact so carried, I am afraid that this will have serious repercussions indirectly through our own services, insurance covering being available for only a very short time, if available at all, then only at a substantially enhanced cost.

Another comment, if I may at this stage : I have mentioned that for the development of through transport, speed and unimpeded flow of traffic is of the essence, and this may put into focus the time-honoured institution of General Average. The international Union of Marine Insurance has had this subject on its agenda for a considerable time with a simplification in view and a few concrete suggestions in the melting pot. If and when these are ripe for presentation, they will of course eventually be ventilated through proper sources.

In conclusion, may I express a profound admiration for the devoted efforts of so many brilliant lawyers who try so desperately, probably in the conviction that, in this, they will not succeed.

President (translation) : Independently from the vote which you are about to cast in a moment on the amendment, may I ask you to please express your opinion on the sub-amendment presented by the Japanese Delegation, to wit, the deletion of the word « watertight » in the first line of the amendment.

Those who wish to support the deletion will vote « yes » and those wo wish that the word be maintained in the French amendment will vote « no ».

Voted in favour : Greece, Japan, Poland.

Voted against : Canada, Germany, Great Britain, Ireland, Israël, Italy, Yugoslavia.

Abstained from voting : Argentine, Belgium, Denmark, Ecuador, Finland, France, Mexico, Netherlands Norway, Spain, Sweden, Switzerland, U.S.A.

Accordingly, the Japanese Delegation sub-amendment is not adopted. We shall now decide on the amendment submitted by the French Delegation.

Let me remind the assembly that the object of this amendment is to add to Article 8, such as it has been submitted, a new paragraph, No. 3, with which you are acquainted. The amendment includes the words « étanche à l'eau » in French and the word « watertight » in English.

Those who wish to support the addition of paragraph 3 will vote « yes » and those who wish to support the original text will vote « no ».

Voted in favour : France, Great Britain, Greece, Israël, Japan, Switzerland, Yugoslavia.

Voted against : Belgium, Canada, Denmark, Ecuador, Finland, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Spain, Sweden.

étant valable, si elle l'est, pour une très courte durée et seulement à un tarif considérablement majoré.

Encore une remarque, si vous me le permettez, à ce stade : j'ai signalé que la vitesse et un trafic ininterrompu sont essentiels à l'évolution de l'intertransport, et ceci pourrait mettre en relief cette institution séculaire qu'est l'avarie commune. Il y a très longtemps que l'Union Internationale d'Assurances Maritimes a ce sujet à son ordre du jour, qu'elle en élabore la simplification et que quelques propositions concrètes sont à l'étude. Lorsque le moment de le présenter sera propice, elles seront, bien entendu, éventuellement mises en discussion par la voie hiérarchique.

En conclusion, j'aimerais exprimer ma profonde admiration à tant de brillants juristes qui poursuivent un effort désintéressé en sachant probablement que, dans ce cas-ci, cet effort ne sera pas couronné de succès.

Le Président : Je vous demande indépendamment du vote sur l'amendement que vous allez émettre dans un instant, de vous prononcer sur le sous-amendement introduit par la Délégation Japonaise, à savoir la suppression à la première ligne de l'amendement des mots « étanche à l'eau ».

Les partisans de cette suppression répondent « oui », les partisans du maintien de ces mots dans l'amendement français répondent « non »

Ont voté pour : Grèce, Japon, Pologne.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Argentine, Belgique, Danemark, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.

Le sous-amendement de la Délégation Japonaise n'est donc pas adopté. Nous allons nous prononcer maintenant sur l'amendement présenté par la Délégation Française.

Je rappelle qu'il consiste à ajouter au texte de l'article 8, tel qu'il vous a été soumis, un paragraphe 3 dont vous avez pris connaissance. L'amendement comporte donc les mots « Etanche à l'eau » en français et le mot « watertight » en anglais.

Les partisans de l'addition de ce paragraphe 3 répondent « oui », les partisans du texte original répondent « non ».

Ont voté pour : France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Japon, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Danemark, Equateur, Espagne, Finlande, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède.

Abstained from voting: Argentine, Germany, Mexico, Poland, U.S.A.

The French Delegation's amendment has not been adopted.

As no one else wishes to take the floor on Article 8, I consider the Article as adopted and we shall now proceed with the examination of Article 9. Three amendments have been tabled regarding this Article by, respectively, the Delegation of the Netherlands, the Delegation of the German Federal Republic and the French Delegation.

The first amendment, that is that of the Delegation of the Netherlands, is contained in document CR-T-21.

Baron Van der Feltz, Netherlands : The objection against Article 9, paragraph 1, is that the Netherlands Delegation is of the opinion that the period of seven days, Sundays and public holidays excepted, is too long. We think it is much better to fall back on three days which we, as members of the Comité Maritime International have known so well and so long, three days of the Hague Rules as modified in the Hague-Visby Rules.

President (translation) : I would like to make a suggestion to the Assembly.

The three amendments which have been submitted to the Bureau, that is amendment CR-T-21 from the Netherlands Delegation, amendment CR-T-23 from the Delegation of the German Federal Republic and amendment CR-T-25 from the French Delegation have, as a matter of fact, the same object, or more exactly, they aim at the same situation.

I think that it would be a good thing, therefore, if all those delegations who wish to express their point of view concerning those three amendments, do so before we vote on each one.

Concerning the amendment received from the French Delegation, I would remind those present that it provides a system but also deals with delays.

Mr. Berlingieri, Italy : We support the Dutch-proposed amendment because we think there must be no discrepancy between this Convention and at least the Hague Rules.

Mr. Hasche, Germany : We feel it would be practically unnecessary to extend the text, but we feel, on the other hand, that if you have three possibilities, three amendments, three days, five days, seven days, it would perhaps be a good compromise to take the five days.

Se sont abstenus : Allemagne, Argentine, Etats-Unis, Mexique, Pologne.

L'amendement de la Délégation Française n'est pas adopté.

Personne ne demandant plus la parole sur l'article 8, je le considère comme adopté et nous passons à l'examen de l'article 9. A cet article, trois amendements ont été déposés, respectivement par la Délégation des Pays-Bas, la Délégation de la République Fédérale d'Allemagne et la Délégation Française.

Le premier amendement, c'est-à-dire celui de la Délégation des Pays-Bas, est repris au document CR-T-21.

Baron Van der Feltz, Pays-Bas (traduction) : D'après la Délégation Néerlandaise, l'inconvénient de l'article 9, paragraphe 1, réside dans le fait que la période de sept jours, non compris les dimanches et jours fériés légaux, est trop longue.

Nous pensons qu'il vaudrait mieux s'en tenir à trois jours, ces trois jours que les membres du Comité Maritime International connaissent si bien et depuis si longtemps, les trois jours des règles de La Haye modifiés dans les règles de La Haye et de Visby.

Le Président : Je voudrais faire à l'assemblée une suggestion.

Les trois amendements dont le Bureau est saisi, c'est-à-dire l'amendement CR-T-21 de la Délégation des Pays-Bas, l'amendement CR-T-23 de la Délégation de la République Fédérale d'Allemagne et l'amendement CR-T-25 de la Délégation Française, ont, en réalité, le même objet ou, plus exactement, visent les mêmes situations.

Je crois donc bon que toutes les délégations qui désirent exprimer leur point de vue au sujet de ces trois amendements, le fassent avant que nous procédions au vote sur chacun d'eux.

En ce qui concerne l'amendement de la Délégation Française, je rappelle qu'il prévoit un système, mais qu'il vise aussi les délais.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Nous appuyons l'amendement proposé par les Pays-Bas car nous estimons qu'il ne doit y avoir aucune contradiction entre la présente Convention et, pour le moins, les règles de La Haye.

M. Hasche, Allemagne (traduction) : Nous avons l'impression qu'il serait vituellement superflu d'élargir le texte mais que, par contre, si trois possibilités nous sont offertes, ainsi que trois amendements, trois jours, cinq jours, sept jours, il serait peut-être utile de transiger à cinq jours.

Mr. Potier, France (translation) : It is obvious that the French Delegation amendment has little in common with the amendments tabled by the Dutch and German Delegations. Both amendments deal with the time allowed during which the consignee may protest or give notice of loss or damage whenever such loss or damage was not apparent at the time of delivery. This is called the term of forfeiture.

The point of view of the French Delegation, when they introduced their amendment, was quite different. It concerns an extension of the time allowed for the discharge of actions which we, in barbarous terms, call « actions for indemnity ».

In other words, we find ourselves in the following situation :

The operator has been served a writ for loss or damage, situated within the limits of the date of expiry of the time-bar applicable to the action which may be taken against him.

He will be compelled to take legal proceedings or, as we say, to « implead » against a subcontractant who, in fact, is the party liable for the loss or damage. In the event of the operator himself being served a writ on the last day of the time-bar which is applicable, he will not have time to institute proceedings against the sub-contractant within the delay which has been granted to him.

The object of our amendment is to provide an extension, in this particular case, of the time-bar applying to actions issuing out of the contract of combined transport.

I wish to emphasize the fact that, in our amendment, we have actually done nothing but quote Article 6 bis of the Hague-Visby Rules. In this article we find that an action for indemnity may be brought by the Combined Transport Operator within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than three months commencing from the day when the person bringing such action, i.e. the CTO, has refused the claim or from the day when the CTO has been served a writ.

We are dealing with a rather complicated problem with which certain legislations or national practices are not always familiar, but for a large number of countries, it is in their interest to arrange an extension of the time allowed the CTO in order to institute an action for indemnity against a sub-contractant.

President (translation) : We shall, in the first place, vote on the amendment submitted by the Netherlands Delegation and contained in document CR-T-21.

Voted for : Denmark, Finland, Ireland, Italy, Mexico, Netherlands, Sweden, Yugoslavia.

Voted against : Argentine, Belgium, Canada, Ecuador, France, Germany, Great Britain, Greece, Japan, Norway, Poland, Spain, Switzerland, U.S.A.

M. Potier, France : L'amendement de la Délégation Française a évidemment peu de rapport avec ceux déposés par les Délégations Néerlandaise et Allemande. Dans ces deux amendements, il s'agit du délai dans lequel le réceptionnaire devra protester ou donner avis des pertes ou dommages, lorsque ceux-ci n'ont pas été apparents à la livraison. C'est ce qu'on appelle un délai de déchéance.

Le point de vue de la Délégation Française, lorsqu'elle a introduit son amendement, était tout différent. Il s'agit d'une prolongation de délai pour l'exercice des actions que nous appelons, en termes barbares « actions récursoires ».

En d'autres termes, nous sommes dans la situation pratique suivante :

L'opérateur a été assigné pour perte ou dommage; il l'a été à la limite de l'expiration de la prescription applicable aux actions contre lui-même.

Il est obligé de recourir ou « d'appeler en garantie », comme nous disons, contre un soustraitant qui est, de fait, l'auteur responsable de la perte ou du dommage. Dans l'hypothèse où l'opérateur est lui-même assigné au dernier jour de la prescription qui lui est applicable, il n'aura pas le temps d'exercer son action contre le sous-traitant, dans le délai qui lui est imparti.

Le but de notre amendement est de prévoir une prolongation, dans ce cas spécial, de la prescription applicable aux actions dérivant du contrat de transport combiné.

Je tiens à souligner que, dans notre amendement, nous n'avons en fait que repris l'article 6 bis des règles de La Haye et de Visby. Cet article dit que les actions récursoires pourront être exercées par l'exploitant de transport combiné, dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra pas être inférieur à trois mois, à partir du jour où la personne exerçant une telle action, c'est-à-dire l'E.T.C. a refusé la réclamation, ou à partir du jour où l'E.T.C. a reçu signification de l'assignation.

Il s'agit d'un problème un peu complexe et qui n'est peut-être pas toujours familier à certaines législations ou procédures nationales, mais pour un grand nombre de pays, il y a intérêt à ce que le délai nécessaire à l'E.T.C. pour exercer son action récursoire contre un sous-traitant soit prolongé.

Le Président : Nous allons d'abord nous prononcer sur l'amendement de la Délégation des Pays-Bas, repris au document CR-T-21.

Ont voté pour : Danemark, Finlande, Irlande, Italie, Mexique, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Equateur, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Japon, Norvège, Pologne, Suisse.

Accordingly the amendment submitted by the Netherlands Delegation has not been adopted.

We shall now proceed with a vote on the amendment submitted by the Delegation of the German Federal Republic and contained in document CR-T-23. It aims at replacing the delay of seven days by a delay of five days.

Voted for : Argentine, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Mexico, Netherlands, Norway, Poland, Spain, Sweden, Yugoslavia.

Voted against : Canada, Italy, Japan, Switzerland, U.S.A.

Abstained from voting : Ecuador, Great Britain.

The amendment submitted by the German Delegation has been adopted.

Before proceeding with the vote on the amendment of the French Delegation, I will give the floor to the Norwegion Delegation who wish to express their point of view on this amendment.

Mr. Selvig, Norway : May I briefly explain why we rejected the French amendment in the Commission. The French amendment deals with the CTO's recourse action against other persons, particularly against a sub-carrier. The relationship between the CTO and the sub-carrier are usually governed by a contract of transport subject to the other existing conventions. In the existing conventions there are various periods for time limitation of suits. In a recourse action these time limits of suits will apply. If we adopt a different time limit here, we get a clash of conventions. You would need a superceding clause which is not necessary for other purposes. Therefore we voted against this amendment.

President (translation) : If no one else wishes to take the floor, I shall put amendment CR-T-25 to the vote. This will consist in adding a third chapter to Article 9, worded according to the text which has been submitted to you.

Voted for : Argentine, Belgium, France, Greece, Italy, Poland, Sweden, Switzerland.

Voted against : Canada, Great Britain, Ireland, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Spain, Yugoslavia.

Abstained from voting : Denmark, Ecuador, Finland, Germany, U.S.A.

The amendment, therefore, is rejected.

Does anyone wish to take the floor regarding Article 10 ?

As no one wishes to do so, Article 10 is adopted.

We shall now examine Article 11.

En conséquence, l'amendement de la Délégation des Pays-Bas n'est pas adopté.

Nous allons maintenant procéder au vote sur l'amendement de la Délégation de la République Fédérale d'Allemagne, repris au document CR-T-23. Il tend à remplacer le délai de sept jours par un délai de cinq jours.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Canada, Etats-Unis, Italie, Japon, Suisse.

Se sont abstenus : Equateur, Grande-Bretagne.

L'amendement de la Délégation Allemande est adopté.

Avant de passer au vote sur l'amendement de la Délégation Française, je donne la parole à la Délégation Norvégienne, qui désire exprimer son point de vue au sujet de cet amendement.

M. Selvig, Norvège (traduction) : J'aimerais expliquer en quelques mots pourquoi nous avons repoussé l'amendement français en Commission. L'amendement français traite de l'action récursoire de l'E.T.C. vis-à-vis d'autres personnes, notamment le sous-transporteur. Les rapports existant entre l'E.T.C. et le sous-transporteur sont généralement régis sous réserve des conventions actuelles. Il y a, dans ces conventions, différentes périodes pour la prescription en action civile. Ces prescriptions seront d'application dans une action récursoire. Si, dans le cas présent, nous adoptons une prescription différente, il y aura désaccord entre les conventions. Il nous faudrait alors une clause suprême et celle-ci ne servirait à rien d'autre. C'est pourquoi nous avons voté contre cet amendement.

Le Président : Si plus personne ne demande la parole, je mets l'amendement CR-T-25 aux voix. Il consiste à ajouter à l'article 9 un chapitre No 3 libellé suivant le texte qui vous a été soumis.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, France, Grèce, Italie, Pologne, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Canada, Espagne, Grande-Bretagne, Irlande, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Allemagne, Danemark, Equateur, Etats-Unis, Finlande.

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Quelqu'un demande-t-il la parole à l'article 10 ?

Si personne ne demande la parole, l'article 10 est adopté.

Nous passons à l'examen de l'article 11.

Mr. Vaes, Belgium (translation) : The draft which had been presented to the Subcommittee contained Article 11 entitled « jurisdiction clause ».

After lengthy discussions and as most of the members of the delegation were already feeling the pangs of hunger and thirst and wished to have their lunch, no time was wasted in voting the deletion of Article 11.

The Belgian Delegation proposes that this Article be reintroduced and the reasons for so doing are the following :

There were two stumbling-blocks which the restricted Committee, working for months on the elaboration of this draft, wished to avoid.

The first question was the possibility for the issuer of the Combined Transport Bill of Lading to insert therein a unique clause of jurisdiction, thus enabling the operator to compel the consignee, who perhaps might be thousands of miles away, to come and sue solely before the Court chosen by that operator and this, all the more as in certain countries, the Courts consider that this jurisdiction clause is arbitrary to such an extent that it may be invalidated.

Besides, as we were dealing more specially with transport which would spread over the territory of several States and often several oceans, it was necessary to have the operator avoid running the risk of being sued according to a multitude of jurisdictions for the same voyage involving the same stages. He would, indeed, have run the risk of being sued in ten different countries at the choice of the consignee. It was therefore necessary to reduce the number of competent Courts and at the same time avoid the stumbling-block of a unique clause.

That is why the clause provided in Article 11 had been chosen, this Article having since been deleted by the Subcommittee. And yet, it provided in very reasonable fashion a limited but logical number of jurisdictions, to wit : the Court of the country where the defendant usually resides, or the place where the goods are taken in charge, or the place designated for delivery, or, finally the Court agreed upon between the parties in the transport contract.

To my mind, this clause offers the considerable advantage of avoiding a multiplicity of possible jurisdictions, and the channelling of litigations towards a limited but logical and reasonable number of jurisdictions.

That is the reason why the Belgian Delegation proposes that the text of this Article be re-inserted, as during earlier labours, it well-nigh received unconditional support from all those who had elaborated the draft Convention. We have the feeling that this Article has been suppressed without it having been properly vindicated.

M. Vaes, Belgique : Le projet qui avait été soumis à la Commission contenait un article 11 intitulé « jurisdiction clause ».

Après de longs débats et alors que la plupart des membres de la délégation ressentaient déjà les affres de la faim et de la soif et désiraient déjeuner, la suppression de cet article 11 a rapidement été votée.

La Délégation Belge propose de réintroduire cet article. Les motifs de cette proposition sont les suivants :

Les membres du Comité restreint qui ont travaillé pendant des mois à l'élaboration de ce projet, avaient en vue d'éviter deux écueils.

Il s'agissait d'abord de la possibilité pour l'émetteur du connaissement de transport combiné d'insérer dans ce document une clause de juridiction exclusive qui permettrait à l'opérateur d'obliger des destinataires situés parfois à des milliers de kilomètres de venir assigner uniquement devant le tribunal choisi par cet opérateur, et ce d'autant plus que, dans certains pays, les tribunaux ont jugé qu'une telle clause de juridiction était à ce point arbitraire qu'on pouvait en prononcer la nullité.

Par ailleurs, s'agissant plus particulièrement d'un transport qui allait s'étendre sur le territoire de plusieurs Etats et souvent de plusieurs océans, il fallait éviter que l'opérateur puisse être exposé à être assigné devant une multitude de juridictions pour un même voyage comportant les mêmes étapes. En effet, il risquait d'être assigné dans dix pays différents, au choix du destinataire. Il fallait donc réduire le nombre de tribunaux compétents et, en même temps, éviter l'écueil d'une clause exclusive.

C'est pourquoi le choix s'était porté sur cette clause prévue à l'article 11, article qui a été supprimé par la Commission. Il prévoyait cependant, de façon très raisonnable, un nombre limité mais logique de juridictions, à savoir : soit le tribunal du pays où le défendeur a sa résidence habituelle, soit le lieu où les marchandises ont été prises en charge, soit le lieu convenu pour leur délivrance, soit enfin, le tribunal convenu par les parties dans le titre de transport.

A mon sens, cette clause présente l'avantage considérable d'éviter la multiplicité de toutes juridictions possibles et la canalisation des litiges vers un nombre limité, mais logique et raisonnable, de juridictions.

Telle est la raison pour laquelle la Délégation Belge demande d'introduire à nouveau le texte d'un article qui avait, lors de travaux antérieurs, obtenu l'adhésion presque inconditionnelle de tous ceux qui avaient élaboré le projet de cette Convention. Il nous semble que cet article a été supprimé sans qu'on ait pu en donner la justification véritable.

Mr. Chorzelski, Poland : Following on the proposal of the Belgian Delegation, may I ask the Chair to kindly take a vote on the amendment of the Polish Delegation CR-T-18, to this old Article 11. It concerns the enforcement of such and such a judgment given by such and such a tribunal. I will not repeat what I have previously said before the Subcommittee in the matter, but we believe that if we are to limit the facilities for the plaintiff to bring an action before any Court, we should ensure that the judgment of the Court will be enforceable in all contracting countries and contracting States as may be signed under this Convention, as we believe the document — the CT Bill of Lading — should be as negociable as possible and ensure to the consignor and the consignee that they will receive in each country all necessary damages. I move, therefore, that amendment No. 18, which is in line with the Belgian Delegation's proposal, be voted.

Mr Moore, United States : We feel rather strongly that the jurisdiction clause, which is an exclusion of jurisdiction in a number of different places, would be a very bad provision to have in the Convention. It would prevent the obtaining of jurisdiction against a warehouseman who lives remote from his warehouse; it would, worst of all, prevent obtaining jurisdiction of a vessel in a suit in rem if the vessel did not come to one of the jurisdictions, that is, where a suit is allowed under the amendment. The amendment would, in effect, put in the CMR Rule which may work for the CMR, but does not seem to us to be appropriate on a world-wide basis. We respectfully urge that the amendment be defeated.

President (translation) : May I request your opinion on the sub-amendment tabled by the Polish Delegation.

In order to avoid a mistake, I will read you the text such a it has been handed to me : « The judgment of a Court or Tribunal competent according to this Article shall be enforcible in the territory of each contracting State ».

The Polish Delegation proposes, therefore, that if the amendment, such as the Belgian Delegation has submitted it, is voted, we insert paragraph 2.

We shall now proceed with the voting of the sub-amendment in question.

Voted in favour : Denmark, Finland, Poland, Spain, Yugoslavia.

M. Chorzelski, Pologne (traduction) : Me référant à la proposition faite par la Délégation Belge, je prie la Présidence de mettre aux voix l'amendement de la Délégation Polonaise, CR-T-18, à ce vieil article 11. Cet amendement vise l'application de telle et telle décision judiciaire rendue par tel et tel tribunal. Je ne vois pas l'utilité de répéter ce que j'ai déjà dit à ce sujet devant la Commission, mais ma Délégation croit que, s'il nous faut limiter les possibilités offertes au requérant de poursuivre devant n'importe quel tribunal, nous devons nous assurer que la décision judiciaire du tribunal sera applicable dans tous les pays et dans tous les Etats contractants signataires de la présente Convention car nous pensons que le document — le connaissement TC — doit être négociable au sens le plus large du terme et doit assurer des dédommagements adéquats aussi bien à l'expéditeur qu'au destinataire. Je propose en conséquence que l'amendement No. 18, qui est en harmonie avec les vues exprimées par la Délégation Belge, soit voté.

M. Moore, Etats-Unis (traduction) : Nous avons l'impression assez nette que nous aurions une très mauvaise disposition dans notre Convention si nous y englobions la clause de la juridictions préconisant l'exclusion de la juridiction dans un certain nombre d'endroits différents. Cette clause serait un obstacle à l'obtention d'une compétence juridictionnelle contre un entreposeur dont le lieu de résidence serait éloigné de son magasin; qui plus est, elle ferait obstacle à l'obtention d'une compétence juridictionnelle pour un navire dans l'éventualité d'une action « in rem » si ce navire ne tombait pas dans une des juridictions, c.-à-d. si, d'après cet amendement, une action était autorisée. Effectivement, cet amendement introduirait dans la Convention la règle du CMR; or celle-ci convient peut-être au CMR mais ne semble pas destinée à s'appliquer à une échelle mondiale. Nous aimerions faire respectueusement valoir la nécessité de repousser l'amendement.

Le Président : Je vous demande de vous prononcer sur le sous-amendement déposé par la Délégation Polonaise.

Pour éviter toute erreur, je vous en lis le texte tel qu'il m'a été donné : « La décision judiciaire d'une cour ou d'un tribunal compétents conformément au présent Article, sera applicable dans les territoires de chacun des Etats contractants ».

La Délégation Polonaise propose donc, si nous votons l'amendement tel qu'il est présenté par la Délégation de la Belgique, d'insérer le paragraphe 2.

Nous passons au vote sur ce sous-amendement.

Ont voté pour **:** Danemark, Espagne, Finlande, Pologne, Yougoslavie.

Voted against: Belgium, Canada, France, Germany, Greece, Japan, Netherlands, Norway, Sweden, Switzerland, U.S.A.

Abstained from voting: Argentine, Ecuador, Great Britain, Ireland, Italy, Mexico.

As a result, the sub-amendment is rejected.

We shall follow with a vote on the amendment introduced by the Belgian Delegation which proposes that the old Article 11 be re-inserted in the text of the Convention.

Voted for: Belgium, Denmark, France, Greece, Japan, Mexico, Norway, Spain, Yugoslavia.

Voted against: Argentine, Canada, Ecuador, Germany, Great Britain, Italy, Netherlands, Sweden, U.S.A.

Abstained from voting: Finland, Ireland, Poland, Switzerland.

The amendment, consequently, is rejected.

As this amendment has not been adopted, we shall vote on Article 11 which refers to the document submitted by the Drafting Committee.

If no one wishes to take the floor, I declare Article 11 as having been adopted.

The French Delegation had announced that they would table an amendment dealing with Article 2. This refers to document CR-T-27.

In this amendment, they recommend replacing the words « the acts and omissions » by « act, neglect or default ».

If no one wishes to take the floor, I shall put the amendment to the vote.

Voted for: Argentine, Canada, Ecuador, France, Greece, Switzerland.

Voted against: Belgium, Denmark, Finland, Germany, Great Britain, Ireland, Italy, Japan, Netherlands, Norway, Spain, Sweden, U.S.A., Yougoslavia.

Abstained from voting: Mexico, Poland.

As a result, the amendment is rejected.

Mr. Vaes, Belgium: The purpose of Article 5 is to deal with goods of a dangerous nature, and in Paragraph 2, it is provided that, just as is mentioned in the CMR, « When goods of a dangerous nature are those which the CTO did not know were dangerous, they may be at any time or place, unloaded, destroyed or rendered harmless ». And we say « by the carrier ». I think in order to avoid any misunderstanding, it would be useful to add that « the right to unload, destroy or render the dangerous goods harmless would also be a right for the CTO himself »; I think this is absolutely logical.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Etats-Unis, France, Grèce, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.

Se sont abstenus : Argentine, Equateur, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Mexique.

En conséquence, ce sous-amendement est rejeté.

Nous passons au vote sur l'amendement présenté par la Délégation Belge, qui consiste à insérer à nouveau dans le texte de la Convention l'ancien article 11.

Ont voté pour : Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Japon, Mexique, Norvège, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Canada, Etats-Unis, Equateur, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Suède.

Se sont abstenus : Finlande, Irlande, Pologne, Suisse.

En conséquence, cet amendement est rejeté.

Cet amendement n'ayant pas été adopté, nous passons au vote sur l'article 11 du document qui vous a été soumis par le Comité de rédaction.

Si personne ne demande la parole, je déclare l'article 11 adopté.

A l'article 2, la Délégation Française avait annoncé le dépôt d'un amendement. Il s'agit du document CR-T-27.

Par cet amendement, il convient de remplacer les mots « des actes et omissions » par « des actes, négligences et défauts ».

Si personne ne demande la parole, je mets cet amendement aux voix.

Ont voté pour : Argentine, Canada, Equateur, France, Grèce, Suisse.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Mexique, Pologne.

Par conséquence, l'amendement est rejeté.

M. Vaes, Belgique (traduction) : L'objet de l'article 5 est de traiter des marchandises dangereuses et il est stipulé, au paragraphe 2, tout comme il est mentionné dans la Convention CMR : « Lorsque les marchandises dangereuses sont celles dont l'ETC ignorait le caractère dangereux, elles peuvent à tout moment et en tous lieux, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives ». Et nous disons : « par le transporteur ». Je crois qu'afin d'éviter tout malentendu, il serait utile d'ajouter que le droit de décharger, de détruire ou de rendre les marchandises inoffensives appartient également à l'ETC. Cela me semble tout-à-fait logique.

President (translation) : The amendment which we shall have to vote upon is, therefore, the one proposed by the Belgian Delegation in Article 5, paragraph 2, (document TC-T-26) which consists in adding the words « CTO or the carrier ».

Does the Norwegian Delegation consider that the intervention it has lodged constitutes another amendment and, in that case, would the Norwegian Delegation mind giving us a few precisions ?

Mr. Selvig, Norway : This provision is taken from an Article in the CMR. I think that during the transcript from the Convention, it was in error that « carrier » was not replaced by « CTO » because it is with the liability of the CTO and the right of the CTO that we are dealing with in this Convention. I think, therefore, that the proper thing would be to replace « carrier » by « CTO », because no other provisions of this Convention apply to the actual carrier. The CTO is the person we are dealing with. I therefore wish to put forward the sub-amendment that « CTO » replace « carrier ».

Lord Diplock, Great Britain : I should like to support the Belgian amendment. My strong impression is, that when we were taking from Article 22 of the CMR, this dangerous goods provision, we were rather pressed for time and we overlooked that we were dealing with the CTO. I would regard this frankly as a clerical slip, but I do think that we must keep in the « carrier » as well, because he is the person through whom the CTO is carrying out his duties. Good heavens, he is the man who ought to be able to destroy the dangerous goods if they are liable to blow up his ship !

President, (translation) : We have, therefore, so far, two amendments. With the first one, we shall add « CTO or the carrier » and with the second one, proposed by the Norwegian Delegation, we simply insert « CTO ».

Mr. Moore, U.S.A. : We have an amendment. We propose suppressing the word « carrier » and the text would read « . . . be destroyed or rendered harmless without compensation by the CTO or by any person of whose services the CTO makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading . . . ».

Mr Vaes, Belgium, (translation) : The Belgian Delegation wishes to withdraw its amendment.

President (translation) : Accordingly, we shall now have to decide about the two other amendments.

Does the Norwegian Delegation wish to uphold its amendment ?

Le Président : L'amendement à mettre aux voix est donc celui présenté par la Délégation Belge à l'article 5, paragraphe 2 (document TC-T-26) qui consiste à ajouter les mots « l'ETC ou le transporteur ».

La Délégation Norvégienne considère-t-elle que son intervention constitue un autre amendement et dans ce cas, veut-elle bien nous le préciser ?

M. Slevig, Norvège (traduction) : Cette disposition a été tirée d'un article dans la Convention CMR. Je crois que lorsque l'on a fait la transcription de la Convention ce fut par inadvertance que « transporteur » ne fut pas remplacé par « ETC », car c'est à la responsabilité et aux droits de l'ETC que nous avons affaire dans la présente Convention. Je crois donc qu'il serait sage de remplacer « transporteur » par « ETC », d'autant plus qu'aucune autre disposition de la présente Convention ne s'applique au transporteur même. C'est l'ETC qui retient notre attention. J'aimerais, en conséquence, soumettre un sous-amendement stipulant qu'« ETC » remplace « transporteur ».

Lord Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : J'aimerais appuyer l'amendement belge. J'ai fermement l'impression que lorsque nous avons extrait de l'article 22 de la Convention CMR cette disposition visant les marchandises dangereuses, nous étions à court de temps et avons perdu de vue le fait que c'était l'ETC qui nous concernait. A franchement parler, j'envisagerais la chose comme une erreur de rédaction mais je ne crois pas qu'il faille également retenir le « transporteur » car c'est grâce à lui que l'ETC mène ses fonctions à bonne fin. Voilà pourtant bien l'homme qui doit pouvoir détruire les marchandises dangereuses si elles sont susceptibles de faire sauter le navire !

Le Président : Jusqu'à présent, nous avons donc deux amendements. Le premier consiste à ajouter les mots « l'ETC ou le transporteur », le second, présenté par la Délégation Norvégienne, consiste à insérer simplement « l'ETC ».

M. Moore, Etats-Unis (traduction) : Nous désirons soumettre un amendement. Nous proposons que « transporteur » soit biffé, ce qui modifierait le texte comme suit : « ... peuvent être détruites ou rendues inoffensives par l'ETC ou toute autre personne au service de laquelle l'ETC fait appel pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve ... ».

M. Vaes, Belgique : La Délégation Belge retire son amendement.

Le Président : En conséquence, il nous restera à nous prononcer sur les deux autres amendements.

La Délégation Norvégienne maintient-elle son amendement ?

Mr. Selvig, Norway (translation) : Yes, sir.

President (translation) : We shall now vote successively on the Norwegian Delegation amendment by which we would agree to the text proposed by the Subcommittee but with a substitution of the words « by the CTO » in place of « or the carrier », and the United States Delegation amendment, to wit : « makes use of the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading ».

We shall first vote on the amendment proposed by the Norwegian Delegation.

Voted for : Canada, Italy, Japan, Norway, Sweden, Switzerland.

Voted against : Argentine, Belgium, Ecuador, France, Germany, Great Britain, Greece, Ireland, Mexico, Netherlands, Poland, Spain, U.S.A., Yugoslavia.

Abstained from voting : Denmark, Finland.

As a result, the amendment is not adopted.

I shall now put to the vote the amendment proposed by the United States Delegation.

Voted for : Argentine, Belgium, Canada, Denmark, Ecuador, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Ireland, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Poland, Spain, Sweden, Switzerland, U.S.A., Yugoslavia.

Voted against : Nil.

Abstained from voting : Nil.

The amendment has therefore been adopted unanimously. I am delighted that the voting of the Articles has thus ended so magnificiently.

I shall now put the draft Convention as a whole to the vote.

Voted for : Argentine, Belgium, Canada, Denmark, Ecuador, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Ireland, Italy, Japan, Mexico, Netherlands, Norway, Poland, Spain, Sweden, Switzerland; U.S.A., Yugoslavia.

Voted against : Nil.

Abstained from voting : Nil.

The draft Convention has, accordingly, been adopted unanimously *(Prolonged applause).*

Ladies and gentlemen, I congratulate you on the excellent work you have performed and wish to express my utmost gratification.

Such fine results are due, in a big measure, to the very particular care which was taken in the preparation of our labours.

M. Selvig, Norvège : Oui, Monsieur le Président.

Le Président : Nous mettrons donc aux voix successivement l'amendement de la Délégation Norvégienne qui consiste à adopter le texte présenté par la Commission mais en remplaçant les mots « ou le transporteur » par « par l'OTC », et celui de la Délégation des Etats-Unis, qui a remplacé l'amendement présenté par la Délégation Belge, à savoir : « fait appel pour l'exécution du contrat de transport dont le Connaissement TC constitue la preuve ».

Je mets aux voix l'amendement présenté par la Délégation Norvégienne.

Ont voté pour : Canada, Italie, Japon, Norvège, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Equateur, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Danemark, Finlande.

En conséquence, l'amendement n'est pas adopté.

Je mets ensuite aux voix l'amendement présenté par la Délégation des Etats-Unis.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Néant.

Se sont abstenus : Néant.

En conséquence, l'amendement est adopté à l'unanimité. Je me réjouis de ce que nous terminions ainsi en beauté le vote des articles.

Je mets aux voix l'ensemble du projet de Convention.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande. Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Néant.

Se sont abstenus : Néant.

Le projet de Convention est donc adopté à l'unanimité. *(Applaudissements prolongés).*

Mesdames, Messieurs, je vous félicite pour l'excellent travail que vous avez accompli et je vous exprime ma très grande satisfaction. Cette réussite est due en grande partie au soin tout particulier apporté à la préparation de nos travaux.

AMENDMENTS

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION
and
BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

ADDENDUM TO BRITISH DRAFT CR 40 (Article 7 (3))

(h) occurred during carriage by inland waterways and arose or resulted from either fire (unless caused by actual fault or privity of the carrier by inland waterways) or act, default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier by inland waterways in the navigation or the management of the vessel.

AMENDEMENTS

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME
et
ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

ADDENDUM AU PROJET BRITANNIQUE CR 40 (Art. 7 (3))

(h) a eu lieu pendant le transport fluvial et provient ou est le résultat d'un incendie (à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur fluvial) ou des actes, de la faute du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur fluvial dans la navigation ou dans l'administration du navire.

DRAFT CONVENTION
on
COMBINED TRANSPORTS

Article I

1. The provisions of this Convention shall apply to every Combined Transport Bill of Lading and to the contract evidenced thereby.

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 States by at least two modes of transport, of which at least one is by sea and at least one is not, which bears the heading « Combined Transport Bill of Lading subject to the Tokyo Rules ».

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every CT Bill of Lading 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 means of transport, the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person.

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

a) The « Tokyo Rules » means this Convention.
b) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Bill of Lading.
c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
d) « 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.

PROJET DE CONVENTION
sur le
TRANSPORT COMBINE

Article I

1. Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout connaissement de transport combiné ainsi qu'au contrat dont ce document constitue la preuve.

2. Dans la présente Convention, le « Connaissement de Transport Combiné » (connaissement TC) signifie un document constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises entre deux Etats par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime ou fluvial et l'autre ne l'est pas et qui porte l'en-tête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo ».

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

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

a) Les « Règles de Tokyo » signifie la présente Convention.
b) L'« Exploitant de Transport Combiné » (ETC) signifie une personne émettant un connaissement TC.
c) La « Personne » signifie toute société, association, ou personne physique ou morale.
d) 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 connaissement 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 connaissement 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 provisions of Articles VI and VII, 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 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 and the name of the consignor;

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 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 containers, cases or coverings in which such goods are packed;

g) the total number of original CT Bills of Lading issued.

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 the goods were taken in charge by the CTO, of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against 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 des Articles VI et VII, 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 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 et le nom de l'expéditeur;

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, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les containers, 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, ou des containers, des caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues;

g) le nombre total des exemplaires originaux du connaissement TC émis.

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 souçonner 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 ou celui-ci a pris les marchandises en charge, 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.

3. The CT Bill of Lading 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 this Article. 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.

Article IV

1. Every CT Bill of Lading shall be a negotiable document of title, unless it bears upon its face « non-negotiable » or « not negotiable ».

2. Except as provided for in paragraph 1, the negotiability of the CT Bill of Lading shall be governed by the rules of the applicable national law relating to maritime Bills of Lading.

Article V

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 by the carrier 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 VI

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 such loss or damage arose or resulted from :

a) The wrongful act or neglect of the consignor or the consignee;
b) Compliance with instructions of the consignor or the consignee;
c) Any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;
d) Either fire during carriage by sea or inland waterways (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland waterways) or the 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 vessel;
e) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

3. Le connaissement TC vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions prévues par le présent article. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement TC a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article IV

1. Tout connaissement TC constituera un document négociable, sauf si les mots « non négociable » y figurent au recto.

Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1, la négociabilité du connaissement TC sera régie par les dispositions de la législation nationale relative aux connaissements maritimes.

Article V

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 tous lieux, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de la remise de ces marchandises au transporteur ou de leur transport.

Article VI

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'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 de l'expéditeur ou du destinataire;
c) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
d) d'un incendie pendant le transport maritime ou fluvial (à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur maritime ou fluvial) ou des actes, de la négligence, ou de la faute du capitaine, des marins, du pilote, ou des préposés du transporteur maritime ou fluvial dans la navigation ou dans l'administration du navire.
e) de l'absence, l'insuffisance ou la 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;

f) Defect of the container or similar article of transport used to consolidate goods if supplied by the consignor;

g) 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;

h) Inherent vice of the goods;

i) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, containers, cases or coverings;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general.

2. Where under paragraph 1 the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Article have contributed to the loss or damage.

3. The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in (a) - (d) of paragraph 1 shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could have arisen or resulted from one or more of the causes or events specified in (e) - (j) of paragraph 1, 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 VII

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. The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of this Article if it is proved

f) d'une défectuosité du container ou d'un mode d'emballage similaire utilisé pour le groupage des marchandises lorsqu'ils sont fournis par l'expéditeur;

g) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur, le destinataire ou toute personne agissant pour compte de ces derniers;

h) du vice propre des marchandises;

i) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, containers, colis ou emballages;

j) de grèves, lockouts, arrêt ou entrave apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.

2. Si, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'ETC ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé la perte ou l'avarie, 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 à l'avarie.

3. La preuve que la perte ou l'avarie était due à une des causes ou à un des événements prévus aux sous-paragraphes a) à d) du paragraphe 1 incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit, eu égard aux circonstances de fait, que la perte ou l'avarie a pu résulter d'une ou de plusieurs des causes ou événements prévus aux sous-paragraphes e) à j) du paragraphe 1 du présent article, il y a présomption qu'elle résulte de ces causes. Toutefois, le réclamant est admis à prouver que la perte ou l'avarie n'a pas, en fait, été provoquée entièrement ou partiellement par une ou plusieurs de ces causes ou de ces événements.

Article VII

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

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 mêmes nature et qualité.

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

4. L'ETC n'aura pas le droit de bénéficier de la limitation établie au paragraphe 3 du présent article s'il est prouvé que la perte ou le

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.

5. Higher compensation may only be claimed when the consignor has declared in the CT Bill of Lading a value for the goods exceeding the limits laid down in this Article and such value has been agreed by the CTO. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Such higher compensation will be recoverable only in a claim against the C.T.O.

Article VIII

Notwithstanding anything provided for in Articles VI and VII :

1. a) 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 liability of the CTO, be entitled to require the liability of the CTO to be determined by any international convention or national law which cannot be departed from by private contract and which would have applied had the claimant, in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred, made a separate and direct contract with the CTO upon the terms contained in the CT Bill of Lading insofar as the same are applicable at that stage;

b) If under the national law of any State, it is a condition for the application of any international convention or national law that a particular document be issued in respect of a contract of carriage for the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, it shall be assumed for the purposes of a) above that such document has been issued.

2. If in a case, not covered by paragraph 1, it is proved that the loss or damage occurred when the goods were being carried by sea, the liability of the CTO shall be determined by the provisions relating to the liability of the carrier by sea contained in any such international convention as is applicable to such carriage if it is expressly provided by the CT Bill of Lading that all such provisions shall govern the carriage of the goods by sea.

Article IX

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

dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'ETC commis, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

5. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le connaissement TC 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. Cette indemnité plus élevée ne pourra être obtenue qu'à l'occasion d'une réclamation introduite auprès de l'ETC.

Article VIII

Nonobstant les dispositions des articles VI et VII :

1. a) lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit est rapportée, l'ETC et le réclamant auront le droit, en ce qui concerne la nature et l'étendue de la responsabilité de l'ETC, d'exiger que la responsabilité de ce dernier soit déterminée par la convention internationale ou la loi nationale d'ordre public qui eût été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat de transport distinct sur des bases des dispositions du connaissement TC pour autant que celles-ci eussent été applicables à ce trajet.

b) si la loi nationale d'un Etat exige, pour l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale, qu'un document distinct soit émis pour un contrat de transport régissant le trajet au cours duquel la perte ou le dommage est survenu, il est présumé, pour l'application du sous-paragraphe (a) ci-dessus, qu'un tel document a été délivré.

2. Si, dans l'hypothèse non prévue au paragraphe 1, il est prouvé que la perte ou le dommage aux marchandises est survenu au cours du transport maritime, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions fixant la responsabilité du transporteur maritime, telles qu'elles sont prévues par toute convention internationale relative à ce transport, lorsque le connaissement TC a expressément prévu que ces dispositions régiront le transport de marchandises par mer.

Article IX

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages aux marchandises et de leur nature générale ne soit donné par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II au lieu de la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de leur remise à la personne ayant droit à leur délivrance en vertu du con-

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 seven days, Sundays and public holidays excepted, 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.

Drafting Committee recommends that par. 3 of Article IX be deleted

3. An action for indemnity against a third person or an action against a person mentioned in paragraph 2 of Article II may be brought by the CTO 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 X

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 whether the action be founded in contract or in tort.

2. a) If such an action is brought against a servant, agent of the CTO or any person referred to in paragraph 2 of Article II, such servant, agent, or 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 servant, agent, or person done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such servant, agent, or 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 4 and 5 of Article VII, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO, and the servants, agents, or persons referred to in paragraph 2 of Article II, shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

naissement TC, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au connaissement TC. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les sept jours de la délivrance, dimanche et jours de congé officiels non compris.

2. L'ETC 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.

Le Comité de rédaction recommande la suppression du par. 3 de l'art. IV

3. Les actions récursoires, ou les actions intentées contre les personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II, pourront être exercées par l'ETC dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra pas être inférieur à une année à partir du jour suivant l'expiration du délai d'un an prévu au paragraphe 2 du présent article.

Article X

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. a) Si une telle action est intentée contre un préposé de l'ETC ou contre toute personne mentionnée au paragraphe 2 de l'article II, ce préposé ou cette personne pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

b) Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de cette personne, qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ce préposé ou cette personne ne pourront se prévaloir 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 4 et 5 de l'article VII, la totalité des montants mis à charge de l'ETC, de ses préposés ou des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II, ne dépassera en aucun cas les limites prévues à la présente Convention.

Article XI

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.

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

Article XII

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.

Article XI

1. Dans les procédures auxquelles donnent lieu les transports régis par la présente Convention, le demandeur pourra intenter une action devant les tribunaux d'un Etat sur le territoire duquel :

a) le défendeur a sa résidence habituelle, son principal établissement, ou un bureau ou une agence à l'intermédiaire desquels le contrat de transport a été conclu;
b) est situé le lieu où l'ETC 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 XII

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. Toutefois, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses engagements tels que prévus à la présente Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne portera atteinte aux droits et obligations du navire et de la cargaison en matière d'avarie commune.

CR - T - 17

DRAFTING COMMITTEE

PROPOSED AMENDMENT

Article VIII

At the end of Article VIII, 1, (a) substitute for the words : « upon the terms contained in the CT Bill of Lading so far as the same are applicable to that stage »

the following words, viz

« complying with such international convention or national law but otherwise upon the terms of the CT Bill of Lading which are applicable to that stage ».

CR - T - 18

POLISH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article XI

We propose to add paragraph 2 to Article XI as follows :

« The judgment of a Court or Tribunal competent according to this Article shall be enforcible in territory of each Contracting State ».

CR - T - 17

COMITE DE REDACTION

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article VIII

A la fin de l'article VIII, 1, a), substituer aux mots :

« aux dispositions du connaissement TC pour autant qu'elles soient applicables à ce trajet »

les mots suivants :

« conforme à cette convention internationale ou à cette loi internationale et, pour le surplus, aux dispositions du connaissement TC applicables à ce trajet ».

CR - T - 18

ASSOCIATION POLONAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article XI

Nous proposons que l'on ajoute un paragraphe 2 à l'article XI qui serait rédigé comme suit :

« La décision judiciaire d'une cour compétente ou d'un tribunal compétent aux termes du présent article est applicable sur le territoire de chaque Etat contractant ».

CR - T - 19

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article III

Paragraph 1, sub a) :
Delete words « and the name of the consignor ».

CR - T - 20

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION
ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION
NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article VII, 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 ».

CR - T - 21

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article IX

Paragraph 1 (lines 7 and 8)
Substitute the words « within seven days, Sundays and public holidays excepted » by the following wording :
« within three days ».

CR - T - 19

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article III

Paragraphe I, alinéa a) :
Biffer les mots « et le nom de l'expéditeur ».

CR - T - 20

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME
ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article VII, 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 ».

CR - T - 21

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article IX

Paragraphe I (lignes 7 et 8)
Substituer aux mots « dans les sept jours de la délivrance, dimanches et jours de congé officiels non compris » les mots :
« dans les trois jours ».

DRAFT CONVENTION
on
COMBINED TRANSPORTS

Article I

1. The provisions of this Convention shall apply to every Combined Transport Bill of Lading and to the contract evidenced thereby.

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 States by at least two modes of transport, of which at least one is by sea or inland waterways and at least one is not by sea, which bears the heading « Combined Transport Bill of Lading subject to the Tokyo Rules ».

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every CT Bill of Lading 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 means of transport, the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person.

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

a) The « Tokyo Rules » means this Convention.
b) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Bill of Lading.
c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
d) « 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.

PROJET DE CONVENTION
sur le
TRANSPORT COMBINE

Article I

1. Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout connaissement de transport combiné ainsi qu'au contrat dont ce document constitue la preuve.

2. Dans la présente Convention, le « Connaissement de Transport Combiné » (connaissement TC) signifie un document constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises entre deux Etats par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime ou fluvial et l'autre n'est pas maritime et qui porte l'en-tête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo ».

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

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

a) Les « Règles de Tokyo » signifie la présente Convention.
b) L'« Exploitant de Transport Combiné » (ETC) signifie une personne émettant un connaissement TC.
c) La « Personne » signifie toute société, association, ou personne physique ou morale.
d) 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 connaissement 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 connaissement TC.
b) assume la responsabilité prévue dans la présente Convention pour un tel transport.

2. For the purposes of this Convention and subject to the provisions of Articles VI and VII, 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 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 and the name of the consignor;

b) the date and place of issue;

c) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery;

d) the leading marks necessary for the identification of the goods as the same are furnished in writing by the consignor before such goods 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 containers, cases or coverings in which such goods are packed;

g) the total number of original CT Bills of Lading issued.

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, of 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 the goods were taken in charge by the CTO, of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against 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 des Articles VI et VII, 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 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 et le nom de l'expéditeur;

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, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les containers, 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, ou des containers, des caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues;

g) le nombre total des exemplaires originaux du connaissement TC émis.

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 souçonner 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 ou celui-ci a pris les marchandises en charge, 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.

3. The CT Bill of Lading 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 this Article. 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.

Article IV

1. Every CT Bill of Lading shall be a negotiable document of title, unless it bears upon its face « non-negotiable » or « not negotiable ».

2. Except as provided for in paragraph 1, the negotiability of the CT Bill of Lading shall be governed by the rules of the applicable national law relating to maritime Bills of Lading.

Article V

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 VI

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.

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 instructions of the consignor or the consignee;
c) Any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;
d) Either fire during carriage by sea or inland waterways (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland waterways) or the 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 vessel;
e) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

3. Le connaissement TC vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions prévues par le présent article. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement TC a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article IV

1. Tout connaissement TC constituera un document négociable, sauf si les mots « non négociable » y figurent au recto.

Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1, la négociabilité du connaissement TC sera régie par les dispositions de la législation nationale relative aux connaissements maritimes.

Article V

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 tous lieux, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, et ce sans qu'une indemnité ne soit due; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de la remise de ces marchandises au transporteur ou de leur transport.

Article VI

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'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 de l'expéditeur ou du destinataire;
c) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
d) d'un incendie pendant le transport maritime ou fluvial (à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur maritime ou fluvial) ou des actes, de la négligence, ou de la faute du capitaine, des marins, du pilote, ou des préposés du transporteur maritime ou fluvial dans la navigation ou dans l'administration du navire.
e) de l'absence, l'insuffisance ou la 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;

f) Defect of the container or similar article of transport used to consolidate goods if supplied by the consignor;

g) 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;

h) Inherent vice of the goods;

i) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, containers, cases or coverings;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general.

2. Where under paragraph 1 the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Article have contributed to the loss or damage.

3. The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in (a) - (d) of paragraph 1 shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could have arisen or resulted from one or more of the causes or events specified in (e) - (j) of paragraph 1, 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 VII

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. The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of this Article if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO

f) d'une défectuosité du container ou d'un mode d'emballage similaire utilisé pour le groupage des marchandises lorsqu'ils sont fournis par l'expéditeur;
g) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expéditeur, le destinataire ou toute personne agissant pour compte de ces derniers;
h) du vice propre des marchandises;
i) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, containers, colis ou emballages;
j) de grèves, lockouts, arrêt ou entrave apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.

2. Si, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'ETC ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé la perte ou l'avarie, 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 à l'avarie.

3. La preuve que la perte ou l'avarie était due à une des causes ou à un des événements prévus aux sous-paragraphes a) à d) du paragraphe 1 incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit, eu égard aux circonstances de fait, que la perte ou l'avarie a pu résulter d'une ou de plusieurs des causes ou événements prévus aux sous-paragraphes e) à j) du paragraphe 1 du présent article, il y a présomption qu'elle résulte de ces causes. Toutefois, le réclamant est admis à prouver que la perte ou l'avarie n'a pas, en fait, été provoquée entièrement ou partiellement par une ou plusieurs de ces causes ou de ces événements.

Article VII

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

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 mêmes nature et qualité.

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

4. L'ETC n'aura pas le droit de bénéficier de la limitation établie au paragraphe 3 du présent article s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'ETC commis, soit

done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

5. 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 Bill of Lading. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Such higher compensation will be recoverable only in a claim against the C.T.O.

Article VIII

Notwithstanding anything provided for in Articles VI and VII :

1. a) 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 liability of the CTO, be entitled to require the liability of the CTO to be determined by any international convention or national law which cannot be departed from by private contract and which would have applied had the claimant, in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred, made a separate and direct contract with the CTO complying with such international convention or national law but otherwise upon the terms of the CT Bill of Lading which are applicable to that stage;

b) If under the national law of any State, it is a condition for the application of any international convention or national law that a particular document be issued in respect of a contract of carriage for the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, it shall be assumed for the purposes of a) above that such document has been issued.

2. If in a case, not covered by paragraph 1, it is proved that the loss or damage occurred when the goods were being carried by sea, the liability of the CTO shall be determined by the provisions relating to the liability of the carrier by sea contained in any such international convention relating to such carriage if it is expressly provided by the CT Bill of Lading that all such provisions shall govern the carriage of the goods by sea.

Article IX

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

avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

5. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le connaissement TC 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. Cette indemnité plus élevée ne pourra être obtenue qu'à l'occasion d'une réclamation introduite auprès de l'ETC.

Article VIII

Nonobstant les dispositions des articles VI et VII :

1. a) 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, d'exiger que la responsabilité de ce dernier soit déterminée par la convention internationale ou la loi nationale à laquelle il ne peut être dérogé qui eût été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat de transport distinct conforme à cette convention internationale ou à cette loi nationale et, pour le surplus, aux dispositions du connaissement TC applicables à ce trajet.

b) si la loi nationale d'un Etat exige, pour l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale, qu'un document distinct soit émis pour un contrat de transport régissant le trajet au cours duquel la perte ou le dommage est survenu, il est présumé, pour l'application du sous-paragraphe (a) ci-dessus, qu'un tel document a été délivré.

2. Si, dans l'hypothèse non prévue au paragraphe 1, il est prouvé que la perte ou le dommage aux marchandises est survenu au cours du transport maritime, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions fixant la responsabilité du transporteur maritime, telles qu'elles sont prévues par toute convention internationale relative à ce transport, lorsque le connaissement TC a expressément prévu que ces dispositions régiront le transport de marchandises par mer.

Article IX

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages aux marchandises et de leur nature générale ne soit donné par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II au lieu de la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur délivrance en vertu du connaissement TC, cet enlèvement constituera, jusqu'à

to delivery thereof under the CT Bill of Lading or if the loss or damage be not apparent within seven days, Sundays and public holidays excepted, such removal shall be prima facie exidence 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.

Article X

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 whether the action be founded in contract or in tort.

2. a) If such an action is brought against a servant, agent of the CTO or any person referred to in paragraph 2 of Article II, such servant, agent, or 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 servant, agent, or person done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such servant, agent, or 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 4 and 5 of Article VII, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO, and the servants, agents, or persons referred to in paragraph 2 of Article II, shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

Article XI

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.

preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au connaissement TC. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les sept jours de la délivrance, dimanches et jours de congé officiels non compris.

2. L'ETC 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.

Article X

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. a) Si une telle action est intentée contre un préposé de l'ETC ou contre toute personne mentionnée au paragraphe 2 de l'article II, ce préposé ou cette personne pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

b) Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de cette personne, qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ce préposé ou cette personne ne pourront se prévaloir 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 4 et 5 de l'article VII, la totalité des montants mis à charge de l'ETC, de ses préposés ou des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II, ne dépassera en aucun cas les limites prévues à la présente Convention.

Article XI

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. Toutefois, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses engagements tels que prévus à la présente Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne portera atteinte aux droits et obligations du navire et de la cargaison en matière d'avarie commune.

CR - T - 23

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article IX

Paragraph 1 (lines 7 and 8)

Substitute the words « within seven days, Sundays and public holidays excepted » by the following wording :

« Within five days ».

CR - T - 24

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

« On deck » Container Clause to be added to Article VIII

« 3. If goods are packed in a watertight container, unless it is expressly stated on the face of the CT Bill of Lading that they are not to be carried on deck, the CTO and any carrier of the goods by sea shall be at liberty to carry the goods on deck and the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall apply to such carriage as if the goods had been carried below deck ».

CR - T - 23

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article IX

Paragraphe I (lignes 7 et 8)

Remplacer les mots « dans les sept jours..., dimanches et jours de congé non compris » par le libellé suivant :

« dans les cinq jours ».

CR - T - 24

ASSOCIATION FRANCAISE DE DROIT MARITIME

Clause conteneur « en pontée » à ajouter à l'Article VIII

« 3. Si les marchandises sont emballées dans un conteneur étanche à l'eau, et à moins qu'il ait été expressément stipulé dans le connaissement de transport combiné qu'elles ne peuvent être transportées sur le pont, l'ETC ou tout autre transporteur de marchandises par mer aura la liberté de transporter ces marchandises sur le pont et les dispositions reprises aux paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliqueront à ce mode de transport tout comme ci les marchandises étaient transportées sous le pont ».

CR - T - 25

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article IX - 3

« An action for indemnity against a third person or an action against a person mentioned in paragraph 2 of Article II may be brought by the CTO within the time allowed by the law of the court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than three months commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself. »

CR - T - 26

BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article V, paragraph 2

To insert on the 3rd line after the words « harmless... by the » the words « CTO or... »

CR - T - 27

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article II, paragraph 2

Instead of « ... the acts and omissions ... »
Read : « ... act, neglect or default ... ».

CR - T - 28

BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENT

Article XI

Reinserting of Article XI « Jurisdiction Clause ».

CR - T - 25

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article IX - 3

« L'ETC peut, dans le délai accordé par la loi du tribunal saisi de l'affaire, intenter une action pour dédommagement contre tiers ou toute personne mentionnée au paragraphe 2 de l'article II. Toutefois, le délai accordé sera d'au moins trois mois à partir du jour où la personne intentant cette action pour dédommagement a réglé la créance ou a été assignée dans une action contre elle-même ».

CR - T - 26

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article V, paragraphe 2

Insérer à la 3e ligne après les mots « inoffensives par . . . » les mots « l'ETC ou . . . »

CR - T - 27

ASSOCIATION FRANCAISE DE DROIT MARITIME

PROJET D'AMENDEMENT

Article II, paragraphe 2

Lire, à la place de « . . . actes et omissions . . . », « . . . actes, négligences et défauts . . . ».

CR - T - 28

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article XI

Réintroduire la « clause de la juridiction » à l'article XI.

DRAFT CONVENTION
on
COMBINED TRANSPORTS
TOKYO RULES

Article I

1. The provisions of this Convention shall apply to every Combined Transport Bill of Lading and to the contract evidenced thereby.

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 States by at least two modes of transport, of which at least one is by sea or inland waterways and at least one is not by sea, which bears the heading « Combined Transport Bill of Lading subject to the Tokyo Rules ».

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to every CT Bill of Lading 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 means of transport, the combined transport operator, the consignor, the consignee or any other interested person.

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

a) The « Tokyo Rules » means this Convention.
b) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person issuing a CT Bill of Lading.
c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.
d) « 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.

PROJET DE CONVENTION

sur le

TRANSPORT COMBINE
REGLES DE TOKYO

Article I

1. Les dispositions de cette Convention s'appliqueront à tout connaissement de transport combiné ainsi qu'au contrat dont ce document constitue la preuve.

2. Dans la présente Convention, le « Connaissement de Transport Combiné » (connaissement TC) signifie un document constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises entre deux Etats par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime ou fluvial et l'autre n'est pas maritime et qui porte l'en-tête « Connaissement de Transport Combiné régi par les Règles de Tokyo ».

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

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

a) Les « Règles de Tokyo » signifie la présente Convention.
b) L'« Exploitant de Transport Combiné » (ETC) signifie une personne émettant un connaissement TC.
c) La « Personne » signifie toute société, association, ou personne physique ou morale.
d) 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 connaissement 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 connaissement 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 provisions of Articles VI and VII, 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 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 and the name of the consignor;

b) the date and place of issue;

c) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery;

d) the leading marks necessary for the identification of the goods as the same are furnished in writing by the consignor before such goods 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 containers, cases or coverings in which such goods are packed;

g) the total number of original CT Bills of Lading issued.

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 the goods were taken in charge by the CTO, of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the consignor shall indemnify the CTO against 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 des Articles VI et VII, 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 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 et le nom de l'expéditeur;

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, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les containers, 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, ou des containers, des caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues;

g) le nombre total des exemplaires originaux du connaissement TC émis.

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 souçonner 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 ou celui-ci a pris les marchandises en charge, 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.

3. The CT Bill of Lading 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 this Article. 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.

Article IV

1. Every CT Bill of Lading shall be a negotiable document of title, unless it bears upon its face « non-negotiable » or « not negotiable ».

2. Except as provided for in paragraph 1, the negotiability of the CT Bill of Lading shall be governed by the rules of the applicable national law relating to maritime Bills of Lading.

Article V

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 by the CTO or by any person of whose services the CTO makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by the CT Bill of Lading; 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 VI

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.

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 instructions of the consignor or the consignee;
c) Any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;
d) Either fire during carriage by sea or inland waterways (unless caused by actual fault or privity of the carrier by sea or inland

3. Le connaissement TC vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions prévues par le présent article. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement TC a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article IV

1. Tout connaissement TC constituera un document négociable, sauf si les mots « non négociable » y figurent au recto.

Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1, la négociabilité du connaissement TC sera régie par les dispositions de la législation nationale relative aux connaissements maritimes.

Article V

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 tous lieux, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par l'ETC ou toute personne au service de laquelle l'ETC fait appel pour l'exécution du contrat de transport dont le connaissement TC constitue la preuve, et ce sans qu'une indemnité ne soit due; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de la remise de ces marchandises au transporteur ou de leur transport.

Article VI

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'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 de l'expéditeur ou du destinataire;
c) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
d) d'un incendie pendant le transport maritime ou fluvial (à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur maritime

waterways) or the 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 vessel;

e) the lack or insufficiency of or the defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

f) Defect of the container or similar article of transport used to consolidate goods if supplied by the consignor;

g) 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;

h) Inherent vice of the goods;

i) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, containers, cases or coverings;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general.

2. Where under paragraph 1 the CTO is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Article have contributed to the loss or damage.

3. The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in (a) - (d) of paragraph 1 shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could have arisen or resulted from one or more of the causes or events specified in (e) - (j) of paragraph 1, 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 VII

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.

ou fluvial) soit des actes, de la négligence, ou de la faute du capitaine, des marins, du pilote, ou des préposés du transporteur maritime ou fluvial dans la navigation ou dans l'administration du navire.

e) de l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou mal emballées;

f) d'une défectuosité du container ou d'un mode d'emballage similaire utilisé pour le groupage des marchandises lorsqu'ils sont fournis par l'expéditeur;

g) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement des marchandises par l'expédieur, le destinataire ou toute personne agissant pour compte de ces derniers;

h) du vice propre des marchandises;

i) de l'insuffisance ou l'imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, containers, colis ou emballages;

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

2. Si, en vertu du paragraphe 1 du présent article, l'ETC ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé la perte ou l'avarie, 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 à l'avarie.

3. La preuve que la perte ou l'avarie était due à une des causes ou à un des événements prévus aux sous-paragraphes a) à d) du paragraphe 1 incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit, eu égard aux circonstances de fait, que la perte ou l'avarie a pu résulter d'une ou de plusieurs des causes ou événements prévus aux sous-paragraphes e) à j) du paragraphe 1 du présent article, il y a présomption qu'elle résulte de ces causes. Toutefois, le réclamant est admis à prouver que la perte ou l'avarie n'a pas, en fait, été provoquée entièrement ou partiellement par une ou plusieurs de ces causes ou de ces événements.

Article VII

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

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 mêmes nature et qualité.

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

4. The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of this Article if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

5. 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 Bill of Lading. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Such higher compensation will be recoverable only in a claim against the C.T.O.

Article VIII

Notwithstanding anything provided for in Articles VI and VII:

1. a) 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 liability of the CTO, be entitled to require the liability of the CTO to be determined by any international convention or national law which cannot be departed from by private contract and which would have applied had the claimant, in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred, made a separate and direct contract with the CTO complying with such international convention or national law but otherwise upon the terms of the CT Bill of Lading which are applicable to that stage;

   b) if under the national law of any State, it is a condition for the application of any international convention or national law that a particular document be issued in respect of a contract of carriage for the particular stage of the transport where the loss or damage occurred, it shall be assumed for the purposes of a) above that such document has been issued.

2. If in a case, not covered by paragraph 1, it is proved that the loss or damage occurred when the goods were being carried by sea, the liability of the CTO shall be determined by the provisions relating to the liability of the carrier by sea contained in any such international convention relating to such carriage if it is expressly provided by the CT Bill of Lading that all such provisions shall govern the carriage of the goods by sea.

Article IX

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

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

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

5. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le connaissement TC 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. Cette indemnité plus élevée ne pourra être obtenue qu'à l'occasion d'une réclamation introduite auprès de l'ETC.

Article VIII

1. Nonobstant les dispositions des articles VI et VII :

a) lorsque la preuve du lieu où la perte ou le dommage s'est produit est rapportée, l'ETC et le réclamant auront le droit, en ce qui concerne la nature et l'étendue de la responsabilité de l'ETC, d'exiger que la responsabilité de ce dernier soit déterminée par la convention internationale ou la loi nationale à laquelle il ne peut être dérogé qui eut été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC un contrat de transport distinct conforme à cette convention internationale ou à cette loi nationale et, pour le surplus, aux dispositions du connaissement TC applicables à ce trajet.

b) si la loi nationale d'un Etat exige, pour l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale, qu'un document distinct soit émis pour un contrat de transport régissant le trajet au cours duquel la perte ou le dommage est survenu, il est présumé, pour l'application du sous-paragraphe (a) ci-dessus, qu'un tel document a été délivré.

2. Si, dans l'hypothèse non prévue au paragraphe 1, il est prouvé que la perte ou le dommage aux marchandises est survenu au cours du transport maritime, la responsabilité de l'ETC sera déterminée par les dispositions fixant la responsabilité du transporteur maritime, telles qu'elles sont prévues par toute convention internationale relative à ce transport, lorsque le connaissement TC a expressément prévu que ces dispositions régiront le transport de marchandises par mer.

Article IX

1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages aux marchandises et de leur nature générale ne soit donné par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II au lieu de

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 five 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.

Article X

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 whether the action be founded in contract or in tort.

2. a) If such an action is brought against a servant, agent of the CTO or any person referred to in paragraph 2 of Article II, such servant, agent, or 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 servant, agent, or person done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such servant, agent, or 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 4 and 5 of Article VII, the aggregate of the amounts recoverable from the CTO, and the servants, agents, or persons referred to in paragraph 2 of Article II, shall in no case exceed the limits provided for in this Convention.

Article XI

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.

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

la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur délivrance en vertu du connaissement TC, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au connaissement TC. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les cinq jours de la délivrance.

2. L'ETC 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.

Article X

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. a) Si une telle action est intentée contre un préposé de l'ETC ou contre toute personne mentionnée au paragraphe 2 de l'article II, ce préposé ou cette personne pourront se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

b) Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de cette personne, qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ce préposé ou cette personne ne pourront se prévaloir 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 4 et 5 de l'article VII, la totalité des montants mis à charge de l'ETC, de ses préposés ou des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article II, ne dépassera en aucun cas les limites prévues à la présente Convention.

Article XI

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. Toutefois, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses engagements tels que prévus à la présente Convention.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne portera atteinte aux droits et obligations du navire et de la cargaison en matière d'avarie commune.

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

INDEX

TOKYO CONFERENCE (6)
CONFERENCE DE TOKYO (6)
CONTAINERS (2)

		Page
Minutes of the Plenary Session « Containers » Thursday, 3rd April 1969		2
Procès-verbaux de la Séance Plénière « Conteneurs » Jeudi, 3 avril 1969		3
Amendments		
Great Britain, Belgium	CR-T15	48
Drafting Committee,	CR-T17	64
Poland,	CR-T18	64
Netherlands,	CR-T19	66
Denmark, Italy, Netherlands,	CR-T20	66
Netherlands,	CR-T21	66
Germany,	CR-T23	80
France,	R-T24	80
France,	CR-T25	82
Belgium,	CR-T26	82
France,	CR-T27	82
Belgium,	CR-T28	82
Draft Conventions on Combined Transports		
CR-T16		50
CR-T22		68
CR-T29		84
Amendements		
Grande-Bretagne, Belgique	*CR-T15*	49
Comité de rédaction,	*TC-T17*	65
Pologne,	*CR-T18*	65
Pays-Bas,	*CR-T19*	67
Danemark, Italie, Pays-Bas,	*CR-T20*	67
Pays-Bas,	*CR-T21*	67
Allemagne,	*CR-T23*	81
France,	*CR-T24*	81
France,	*CR-T25*	83
Belgique,	*CR-T26*	83
France,	*CR-T27*	83
Belgique,	*CR-T28*	83
Projets de Convention sur le Transport Combiné		
CR-T16		51
CR-T22		69
CR-T29		85

C.M.I. DOCUMENTATION 1979

The amount of the subscription for 1979 has been fixed at Belgian francs 500,— per year (including 6% surtax-mail). The National Associations may group their orders. The subscription will be handled by the Administrative Secretariat. 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 Postal Cheques Office, Brussels, account N° 1015.58 Henry Van Genechten/C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 — Antwerp (Belgium).

DOCUMENTATION C.M.I. 1979

Le prix de l'abonnement a été fixé, pour l'année 1979, à francs belges 500,— par an (majoration pour voie maritime). Les Associations Nationales peuvent faire des commandes groupées. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif. Le paiement doit être effectué par chèque payable à Anvers, ou par virement bancaire au compte N° 10353 dont le Comité Maritime International est titulaire à la Société Générale de Banque à Anvers ou par chèque postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles au compte N° 1015.58 au nom de Henry Van Genechten — Compte C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 — Anvers (Belgique).

0-1058