

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

# **DOCUMENTATION**

**1973**

**III**

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

6.3 20

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

**DOCUMENTATION**  
**1973**

**III**

1. C.M.I. RESTRUCTURED — VIEWS AND IMPRESSIONS  
*NOUVELLES STRUCTURES DU C.M.I. — VUES ET IMPRESSIONS*
2. REVISION OF THE HAGUE/VISBY RULES ON BILLS OF LADING  
*LA REVISION DES REGLES DE LA HAYE ET DE VISBY SUR LES CONNAISSEMENTS*
3. COMBINED TRANSPORT  
*TRANSPORT COMBINE*
4. RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND  
ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CON-  
VENTIONS  
*AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES  
CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME*
5. IN MEMORIAM

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

# 1

## **C.M.I. RESTRUCTURED - VIEWS AND IMPRESSIONS**

## **NOUVELLES STRUCTURES DU C.M.I. - VUES ET IMPRESSIONS**

## **C.M.I. RESTRUCTURED - VIEWS AND IMPRESSIONS**

### **C.M.I. IN A CHANGING INTERNATIONAL PATTERN**

The growth of the United Nations and its various bodies has had a decisive influence on the work within C.M.I. The customary procedure to elaborate draft conventions, which were subsequently promoted to diplomatic conferences arranged by the Belgian government, belongs to the past. Instead, C.M.I. must find a way to co-operate efficiently with the various U.N. bodies, such as IMCO and UNCITRAL. Furthermore, the co-operation with non-governmental organizations, such as the International Chamber of Commerce, should be intensified.

It is nowadays much more difficult to reach a « consensus » which could be said to represent all countries having an interest in maritime affairs. While, formerly, an agreement between say some ten industrialized countries was sufficient to promote an international convention, this is not so any more. The needs and aims of the « new world » must be considered.

C.M.I.'s relation with the various international organizations is good. C.M.I. is respected for its achievements and there should be no problem to further develop the co-operation with such other organizations.

C.M.I. has been offered the opportunity to send observers to a number of meetings arranged by other international organizations but, nevertheless, the status of an observer is somewhat different from the status of delegates representing governments. Sometimes an observer has not always had the benefit of the « inside » information and, in addition, it is not always possible to secure the opinion of the various national associations of C.M.I. so as to present a truly representative « C.M.I. view ». Also other methods of co-operation should therefore be considered. One method would be to volunteer to perform studies and drafts. The governmental organization in charge, be it IMCO, UNCITRAL or UNIDROIT, could « subcontract » to C.M.I. to make such studies and drafts. These may range from studies on

## NOUVELLES STRUCTURES DU C.M.I. VUES ET IMPRESSIONS

### LE C.M.I. DANS UN MONDE INTERNATIONAL EN TRANSFORMATION

La croissance de l'Organisation des Nations Unies et de ses institutions connexes a eu une influence décisive sur les travaux au sein du C.M.I. Le procédé habituel qui consistait à élaborer des projets de conventions, qui, à leur tour, étaient subordonnés aux conférences diplomatiques organisées par le Gouvernement belge, appartient au passé. Le C.M.I. doit, à présent, trouver le moyen de collaborer efficacement avec les diverses organisations de l'O.N.U., telles que l'OMCI et CNUDCI. En outre, une collaboration plus intensive avec les organisations non-gouvernementales, telles que la Chambre de Commerce Internationale, devrait se faire jour.

Il est beaucoup plus difficile de nos jours d'aboutir à un « consensus » qui soit sensé être représentatif de tous les pays intéressés par les affaires maritimes. Autrefois, un accord entre, mettons, dix pays industrialisés, suffisait à créer une convention internationale; il n'en est plus ainsi de nos jours. On doit tenir compte des besoins et des buts des « Nouvelles Nations ».

Les relations du C.M.I. avec les diverses organisations internationales sont excellentes. On rend hommage au C.M.I. pour ce qu'il a accompli et il ne devrait pas y avoir d'obstacle à ce que cette collaboration avec les organisations en question n'aille en s'amplifiant.

L'occasion a été offerte au C.M.I. d'envoyer des observateurs à un nombre de réunions organisées par d'autres organisations internationales; mais la valeur d'un observateur est, malgré tout, quelque peu différente de celle d'un délégué représentant son gouvernement. L'observateur n'a pas toujours l'occasion d'avoir accès à des renseignements « officieux ». Au surplus, il ne lui est pas toujours possible de s'assurer de l'opinion de toutes les associations nationales du C.M.I. de manière à présenter une « opinion C.M.I. » vraiment représentative.

Il faudrait également envisager d'autres moyens de collaboration. Une des méthodes consisterait à offrir d'entreprendre des études et des projets. L'organisation gouvernementale qui s'occupe d'une ques-

---

(\*) La traduction de la version anglaise de ce document en langue française a été effectuée par les soins du CAP/CMI.

particular problems to full working papers or even « draft conventions ». Furthermore, so-called « round-table conferences » would sometimes be worth considering, in particular where different interests are involved. Thus, any doubts as to whether the suggestions are fair to all parties involved can be removed. In any event, and regardless of the method of co-operation, *exchange of information* between the organizations working within the field of maritime law is of vital importance — if for no other reason — at least in order to avoid duplication of work. The new constitution of C.M.I. has increased its possibilities to establish « intersecretariat » co-operation with other organizations, to appear as observer at various conferences and to arrange for studies and drafts being made. However, in our view, C.M.I. Public Relations and external information must be considerably improved. In this connection, we would like to draw your attention to the question whether the C.M.I. Documentation should concentrate on news within C.M.I. rather than on scientific contributions.

One particular aspect we have noted is the following. There is at present a trend to move away from the method of obtaining international uniformity by conventions in the field of private law. It may very well be that forthcoming conventions will be limited to mandatory law, primarily aimed at protecting the interests of States and of third parties (cf. nuclear and oil civil liability conventions and other conventions affecting third party rights, such as the maritime liens and mortgages conventions). This would mean that the functions of governmental organizations may, with respect to private law, be reduced in the future and the functions of non-governmental organizations, like C.M.I., may very well increase correspondingly.

The « technique of the Y.A.R. », as an optional set of rules becoming effective by contractual reference, may prove to be the future model for obtaining uniformity. This will open up new fields of activity for C.M.I. In this connection we would like to mention the possibility for C.M.I. to elaborate *standard contracts* within the field of maritime law. Such efforts are presently being made within the C.M.I. International Subcommittee on Shipbuilding Contracts, presided by Professor Francesco Berlingieri. It may very well be possible to follow up with other standard contracts, such as conditions for towage and salvage, charter parties, etc.

As we all know, it is customary to refer some maritime disputes to arbitration which sometimes (but not always) has decisive advanta-

tion, que ce soit OMCI, CNUDCI ou UNIDROIT, pourrait confier ces études et la rédaction de projets « *en sous-traitance* » au C.M.I. Elles pourraient s'étendre de l'étude de problèmes sur des sujets déterminés à la préparation complète de documents de travail ou même de « projets de conventions ». En outre, il serait parfois utile d'envisager des conférences dites de « table ronde », particulièrement lorsque des intérêts différents sont en jeu. Ainsi serait exclu tout doute sur la question de savoir si les propositions sont raisonnables pour toutes les parties. En tout état de cause, et indépendamment de la méthode de collaboration, *l'échange de renseignements* entre les organisations travaillant dans le domaine du droit maritime est d'une importance vitale — même si il n'y a pas d'autres raisons — ne fût-ce que pour éviter un chevauchement dans le travail. Les nouveaux statuts du C.M.I. ont accru ses possibilités d'établir une collaboration « inter-secrétariat » avec d'autres organisations, de suivre en observateur certaines conférences, de procéder à des études et de préparer des projets. A notre avis, cependant, les relations publiques du C.M.I. et les méthodes qu'il emploie pour se faire connaître doivent être considérablement améliorées. Nous aimerions, à ce propos, attirer votre attention sur la question de savoir si la Documentation C.M.I. doit s'attacher principalement à la publication de nouvelles propres au C.M.I. plutôt que celle d'articles d'ordre scientifique.

Un aspect particulier que nous avons noté est le suivant : il y a actuellement une tendance à s'écarter de la méthode qui consiste à atteindre une uniformité internationale dans le domaine du droit privé par des conventions. Il se pourrait fort bien que les conventions futures soient limitées au domaine du droit impératif visant principalement à protéger les intérêts des Etats et des tiers (cf. conventions sur la responsabilité civile à propos des substances nucléaires et des hydrocarbures et autres conventions affectant les droits des tiers, telles que les conventions sur les privilèges et les hypothèques maritimes). Cela signifierait qu'à l'avenir les attributions des organisations gouvernementales pourraient, en ce qui concerne le droit privé, être réduites et celles d'organisations non-gouvernementales, telles que le C.M.I., augmenter en conséquence.

La « technique des R.Y.A. », qui consiste à ce qu'un ensemble de règles facultatives devient effectif par référence dans les contrats, pourrait devenir le modèle de l'avenir pour faire l'uniformité. Ceci ouvrira de nouvelles aires d'activité au C.M.I. A ce sujet, nous aimerions mentionner la possibilité qu'à le C.M.I. d'élaborer des *contrats d'un modèle courant* dans le domaine du droit maritime. On s'emploie actuellement à ceci à la Commission Internationale du C.M.I. pour les contrats de construction de navires, placée sous la présidence du Professeur Francesco Berlingieri. Il est fort possible que l'on continue sur cette lancée à propos d'autres contrats d'un modèle courant, tels que les conditions pour le remorquage et le sauvetage, les chartes-parties, etc.

ges compared with litigation before Courts of Law. The possibility to establish an *international convention relating to arbitration in maritime matters* is presently studied in the C.M.I. International Subcommittee on Arbitration, presided by Mr Jean Warot. However, this study will not result into an international convention being adopted in the near future. This being so, C.M.I. may meanwhile very well through its Executive Council offer to appoint, upon the request of the parties to a dispute, an umpire or perhaps a sole arbitrator or an arbitral tribunal. This may be done without setting-up a special organization within C.M.I. The function could merely be to provide a service to the parties in finding a suitable umpire, sole arbitrator or arbitral tribunal for them in the respective country where they want to have the dispute submitted to arbitration.

#### THE C.M.I. POTENTIAL

C.M.I. does not have the means to build up an « institutional know-how » capable of producing draft conventions, standard contracts representing the needs of the international community etc. However, this, in our opinion, should not be the aim of C.M.I. C.M.I.'s strength lies in its traditional capacity to speedily and efficiently channel expert legal and commercial know-how through the co-operation between the national associations. In order to do this, the ties between the national associations and C.M.I. must be strengthened. People must get to know each other personally so that on each occasion the best man could be chosen for the respective topic to be studied.

#### HOW TO REACH THE AIM

No one would question C.M.I.'s great achievements of the past. And C.M.I. can undoubtedly not only maintain but also further develop its traditional status as an expert organization of maritime law by :

- investigating the possibility to re-shape the present regulations;
- inventing new fields of activities (such as the elaboration of standard contracts);
- intensifying the exchange of information (by changing the character of the present C.M.I. Documentation);
- promoting the establishment of maritime law associations in developing countries with a view to enrolling them as members of C.M.I.



Comme nous le savons tous, il est d'usage de régler certains litiges maritimes par arbitrage, ce système offrant parfois (mais pas toujours) des avantages certains par comparaison avec la procédure devant les tribunaux. La possibilité de rédiger une *convention internationale pour l'arbitrage en matière maritime* est actuellement à l'étude au sein de la Commission Internationale du C.M.I. pour l'arbitrage sous la présidence de Monsieur Jean Warot. Certes, cette étude n'aboutira pas à l'adoption dans l'immédiat d'une convention internationale. C'est pourquoi, en attendant, le C.M.I. peut très bien offrir à travers son Conseil Exécutif, de nommer, à la demande des parties engagées dans un litige, un tiers-arbitre ou encore un arbitre unique ou un tribunal arbitral. Cela pourrait facilement se faire sans avoir à constituer une organisation spéciale au sein du C.M.I. Les attributions pourraient très bien se limiter tout simplement à rendre service aux parties intéressées en leur trouvant un tiers-arbitre, un arbitre unique ou un tribunal arbitral dans le pays même où l'on désire arbitrer le différend.

#### LE POTENTIEL C.M.I.

Le C.M.I. n'a pas les moyens d'ériger une « technique institutionnelle » capable d'élaborer des projets de conventions, des contrats d'un modèle courant représentant les besoins de la communauté internationale, etc. A notre avis, toutefois, ceci ne devrait pas être le but du C.M.I. La force du C.M.I. réside dans son aptitude traditionnelle à recueillir rapidement et efficacement le savoir juridique et commercial des spécialistes grâce à la collaboration des associations nationales. Afin que cela puisse se faire, les liens entre les associations nationales et le C.M.I. doivent être renforcés. Les membres du C.M.I. doivent apprendre à se connaître personnellement de façon à ce que dans chaque cas l'on soit en mesure de choisir le meilleur homme pour le sujet que l'on désire mettre à l'étude.

#### COMMENT ARRIVER AU BUT

Personne ne met en doute la valeur des éminents travaux menés dans le passé par le C.M.I. Et le C.M.I. peut, sans aucun doute, non seulement maintenir sa position traditionnelle comme l'organisation groupant les spécialistes du droit maritime, mais aussi la développer :

- en examinant en détail la possibilité de remanier les règlements actuels;
- en créant de nouvelles aires d'activité (tel que l'élaboration de contrats d'un modèle courant);
- en intensifiant l'échange d'informations (en modifiant le caractère de la Documentation C.M.I. actuelle);
- en encourageant la création dans les pays en voie de développement d'associations de droit maritime dans le but de les enrôler comme membres du C.M.I.

Such measures would stimulate individual members of the national associations to work actively within C.M.I., strengthen the belief in C.M.I. and, hence, inevitably lead on to new results of the same outstanding quality as the achievements of the past.

Stockholm, October 1973.

Kaj Pineus  
Jan Ramberg

De telles mesures inciteraient les membres individuels des associations nationales à prendre une part active aux travaux du C.M.I., raffermirait leur loi dans le C.M.I. et, partant, mèneraient inévitablement à de nouveaux résultats réunissant les mêmes qualités hors pair que celles des éminents travaux menés par le passé.

Stockholm, octobre 1973.

Kaj Pineus  
Jan Ramberg

## **2**

### **REVISION OF THE HAGUE/VISBY RULES ON BILLS OF LADING**

### **LA REVISION DES REGLES DE LA HAYE ET DE VISBY SUR LES CONNAISSEMENTS**

**REVISION OF THE HAGUE/VISBY RULES  
ON BILLS OF LADING**

MINUTES OF THE MEETING OF THE  
INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE  
ON THE HAGUE RULES HELD  
AT STOCKHOLM 21 AUGUST 1973

*Present :*

Mr. F. Berlingieri, Italy  
Mr. W.R.A. Birch Reynardson, United Kingdom  
Mr. H. von Brevern, Federal Republic of Germany  
Mr. P. Gram, Norway  
Mr. J.C. Moore, United States  
Mr. E. du Pontavice, France  
Mr. R. Richter, Democratic Republic of Germany  
Mr. L. Watkins, United Kingdom  
Mr. J. Ramberg, Chief Legal Officer (chairman)  
Mr. K. Pineus, Secretary General Executive  
Mr. K. Schalling, IUMI (observer)

§ 1

*Agenda for the meeting*

The delegates approved the following agenda for the meeting :

1. Opening of the meeting
2. « Harmonization » of the law of carriage of goods and the Hague Rules
3. Formulation of « policy » with respect to the commercial need for a new diplomatic conference considering further amendments of the Hague Rules
4. Liability for delay
5. Scope of application (including definitions in article 1 of the Hague Rules)
6. Contents and legal effects of the contract of carriage (reserve clauses, letters of guarantee)
7. Period of responsibility
8. Basis of liability
9. Deck cargo and live animals
10. Jurisdiction and arbitration

## LA REVISION DES REGLES DE LA HAYE ET DE VISBY SUR LES CONNAISSEMENTS

PROCES-VERBAL DE LA REUNION  
DE LA COMMISSION INTERNATIONALE  
POUR LES REGLES DE LA HAYE  
TENUE A STOCKHOLM LE 21 AOUT 1973

*Présents :*

M. F. Berlingieri, Italie  
M. W.R.A. Birch Reynardson, Royaume-Uni  
M. H. von Brevern, République Fédérale d'Allemagne  
M. P. Gram, Norvège  
M. J.C. Moore, Etats-Unis  
M. E. du Pontavice, France  
M. R. Richter, République Démocratique Allemande  
M. L. Watkins, Royaume-Uni  
M. J. Ramberg, Conseiller Juridique Principal (président)  
M. K. Pineus, Secrétaire Général Exécutif  
M. K. Schalling, IUMI (observateur)

§ 1

*Programme de la réunion*

Les délégués approuvèrent le programme suivant :

1. Ouverture de la réunion
2. « Harmonisation » du droit du transport des marchandises et des Règles de La Haye
3. Elaboration d'une « politique » compte tenu du besoin du commerce d'une nouvelle conférence diplomatique traitant des modifications ultérieures des Règles de La Haye
4. Responsabilité pour retard
5. Etendue de l'application incluant les définitions de l'article 1 des Règles de La Haye)
6. Contenu et effets juridiques du contrat de transport (clauses de réserve, lettres de garantie)
7. Durée de la responsabilité
8. Base de la responsabilité
9. Cargaison en pontée et animaux vivants
10. Juridiction et arbitrage

(\*) La traduction de la version anglaise de ce document en langue française a été effectuée par les soins de l'Association Française du Droit Maritime.

11. Unit and/or per kilo limitation
12. Transshipment
13. Deviation
14. Time bar

§ 2

*Harmonization of the law of carriage of goods and the Hague Rules*

Most delegates acknowledged the need for harmonization of the law of carriage of goods, although some questioned whether there really existed a practical need for such harmonization. The work within the UNCITRAL Working Group on International Shipping Legislation showed a clear tendency to change the Hague Rules in direction towards the rules applicable to the other branches of transport, i.e. carriage by air (Warsaw Convention), by rail (the European CIM) and by road (the European CMR).

It was pointed out that in most countries no provisions existed to take care of the situation when a person had promised transportation from one place to another as carrier *without* having agreed to carry the goods by any specific means of conveyance (cf, however, the French « *commissionnaire de transport* » in Code de commerce art. 94). This « vacuum » within the law of carriage of goods did not seem to have caused any real difficulties in practice, but it seemed probable that « integrated transports » might very well require international legislation to specifically take care of such « generic » promises of transportation. Within this field it seemed natural to establish a rather homogeneous set of rules and the experience which may be gained from the application of such rules might later on constitute a good basis for a total harmonization of the law of carriage of goods.

The delegates agreed that CMI should closely follow the further development of the project of harmonization instituted by UNIDROIT in so far as the maritime part of it was concerned.

§ 3

*Harmonization of policy with respect to the commercial need for a new diplomatic conference considering further amendments of the Hague Rules*

The delegates unanimously agreed that every possible step should be taken in the respective countries to promote the immediate ratification of the 1968 Hague/Visby Protocol and to submit to the chairman as soon as possible their reports concerning the present situation in their respective countries. On the basis of these reports the chairman was asked to prepare a memorandum to be sent out to all National

11. Limitation à l'unité ou par kilo
12. Transbordement
13. Déroutement
14. Délai de prescription (time bar).

## § 2

### *Harmonisation du droit des transports de marchandises et des Règles de La Haye*

La plupart des délégués reconnurent le besoin d'une harmonisation du droit des transports de marchandises bien que certains se soient demandés si l'on avait vraiment pratiquement besoin d'une telle harmonisation. Ce qui a été fait par le Groupe de Travail de la CNUDCI sur la Législation Maritime Internationale montre une nette tendance à changer les Règles de La Haye dans le sens des règles applicables aux autres modes de transports, par exemple, au transport par air (Convention de Varsovie), par chemin de fer (La Convention Européenne CIM) et par route (La Convention Européenne CMR).

Il fut fait remarquer que, dans la plupart des pays, il n'existait pas de dispositions prenant en considération la situation quand une personne a promis de transporter d'un lieu à un autre les marchandises en tant que transporteur, *sans toutefois* avoir convenu de les transporter par un moyen spécifique. (Voir, cependant « Le commissionnaire de transports » français dans le Code de Commerce, art. 94). Ce « vide » dans le droit des transports de marchandises ne paraissait pas avoir causé de réelles difficultés en pratique, mais il paraissait probable que des « transports « intégrés » pourraient très bien nécessiter une législation internationale traitant de telles promesses « d'ensemble » de transports. Dans ce domaine, il semble naturel d'établir un jeu de règles plutôt homogènes et l'expérience que l'on peut acquérir par l'application de telles règles peut, par la suite, constituer une bonne base pour une harmonisation totale du droit du transport des marchandises.

Les délégués convinrent que le CMI devrait suivre de près le développement ultérieur du projet d'harmonisation lancé par UNIDROIT pour autant que sa partie maritime est concernée.

## § 3

### *Harmonisation d'une « politique » compte tenu du besoin du commerce d'une nouvelle conférence diplomatique traitant des modifications ultérieures des Règles de La Haye*

Les délégués ont unanimement convenu que toutes les démarches possibles seraient entreprises dans les pays respectifs pour faire avancer la ratification immédiate du Protocole de La Haye/Visby de 1968 et de soumettre dès que possible au président leur rapport concernant la situation présente dans leurs pays respectifs. Sur la base de ces rapports on demanda au président de préparer un mémoire pour être



Associations requesting them to submit similar reports and to use their influence to promote the ratification of the 1968 Hague/Visby Protocol.

It should be stressed that the ratification of the 1968 Hague/Visby Protocol by no means signifies that the further improvement of the Hague Rules has come to an end. On the contrary, CMI should closely follow the efforts by the UNCITRAL Working Group and continue to contribute to its forthcoming work.

#### § 4

##### *Liability for delay*

See enclosed copy of my letter to Mr. Stavropoulos of UNCITRAL of 31 August 1973. (\*)

#### § 5

##### *Scope of application*

See enclosed copy of my letter to Mr. Stavropoulos of UNCITRAL of 31 August 1973. (\*)

With respect to the further definitions of Art. 1 of the Hague Rules the delegates made the following observations :

##### *Art. 1 (a) : definition of « carrier »*

The word « includes » signifies that the Hague Rules do not contain a complete definition of « carrier ». Art. 1 (a) only exemplifies some persons who qualify as « carrier ». This had created some difficulties in practice, e.g. to determine whether a freight forwarder who in his own name promises to carry the goods for a fixed price would qualify as a « carrier » under the Hague Rules. As possible improvements of Art. 1 (a) were suggested : « The carrier is the person who is stated as responsible in the bill of lading » supplemented by : « unless otherwise stated, the owner of the ship is deemed to be the carrier ». The latter provision would to a certain extent solve the situation when bills of lading had been signed « for the master » since, in such cases, the consignee would at least have the possibility to direct his claim to the owner of the ship. In the absence of such a provision, confusion may arise as to whether he should direct his claim against the party whose name appears in the letterhead of the bill of lading (e.g. a shipping line which had time-chartered the vessel) or against the owner of the ship who may be considered to have undertaken the promise of transportation by the signature made « for the master » (in some cases this practice has even led to the unfortunate result for the consi-

---

(\*) *see appendage*

envoyé à toutes les Associations Nationales en leur demandant de soumettre des rapports similaires et d'user de leur influence pour accélérer la ratification du Protocole de La Haye/Visby de 1968.

Il serait fait valoir que la ratification du Protocole de La Haye/Visby de 1968 ne signifie d'aucune façon que l'amélioration des Règles de La Haye soit terminée. Au contraire, le CMI devrait suivre de près les efforts du Groupe de Travail de la CNUDCI et continuer à participer à son œuvre future.

#### § 4

##### *Responsabilité pour retard*

Voir la copie incluse de ma lettre du 31 août 1973 à M. Stavropoulos de la CNUDCI. (\*)

#### § 5

##### *Etendue d'application*

Voir la copie incluse de ma lettre du 31 août 1973 à M. Stavropoulos de la CNUDCI. (\*)

En ce qui concerne les autres définitions de l'Art. 1 des Règles de La Haye, les délégués firent les observations suivantes :

##### *Art. 1 (a) : définition du « transporteur »*

Le mot « comprend » signifie que les Règles de La Haye ne contiennent pas une définition complète du « transporteur ». L'article 1 (a) donne seulement en exemple quelques personnes qu'il qualifie de « transporteur ». Ceci a causé quelques difficultés dans la pratique; par exemple, pour déterminer si l'expéditeur d'un fret qui, en son propre nom, promet de transporter les marchandises pour un prix fixé serait qualifié de « transporteur » d'après les Règles de La Haye. Comme améliorations possibles de l'Art. 1 (a), il fut suggéré que « Le transporteur est la personne qui est tenue pour responsable au connaissance », définition à laquelle il est ajouté : « à moins qu'il ne soit autrement spécifié, l'armateur du navire est considéré comme étant le transporteur ». Cette dernière disposition résoudrait, jusqu'à un certain point, la situation quand les connaissances ont été signés « pour le capitaine » puisque, dans de tels cas, le destinataire aurait au moins la possibilité de lancer sa réclamation contre l'armateur. En l'absence d'une telle disposition, la confusion peut naître de savoir s'il devrait lancer sa réclamation contre la partie dont le nom figure à l'entête écrite du connaissance (par exemple au cas où une compagnie de navigation a affrété le navire) ou contre le propriétaire du navire qui peut être considéré avoir souscrit la promesse de transport du fait de la signature « pour le capitaine ». (Dans certains cas, cette pratique a même conduit au résultat malheureux pour le destinataire

---

(\*) en annexe

gnee that he has lost his claim both as against the time-charterer and the shipowner).

*Art. 1 (c): definition of « goods »*

It may seem superfluous to define « goods » but the purpose of the present definition in Art. 1 (c) of the Hague Rules merely seems to be the exclusion of « live animals » and « deck cargo ». The delegates unanimously agreed that there did not seem to be any reason anymore to exclude « deck cargo ». However, some delegates felt differently with regard to « live animals ». It was pointed out that, in cases where the carriage of deck cargo or live animals would create a special risk, such goods should be considered « particular » in the sense of Art. 6, which meant that the contracting parties were free to agree on terms other than those contained in the Hague Rules (provided, of course, that no bill of lading is issued). This result may be achieved by a more « liberal » interpretation of Art. 6.

*Art. 1 (e): definition of « carriage of goods »*

This definition has to be changed if the period of responsibility is going to be extended (see below § 7) and if the Hague Rules are supplemented by provisions relating to transshipment (see below § 12).

§ 6

*Contents and legal effects of the contract of carriage (reserve clauses, letters of guarantee)*

See enclosed copy of my letter to Mr. Stavropoulos of UNCITRAL of 31 August 1973. (\*)

§ 7

*Period of responsibility*

The delegates of the International Subcommittee unanimously agreed that the period of responsibility should be extended to cover the entire period while the goods are in the carrier's charge, at least as long as he holds the goods in his capacity as carrier. However, it was acknowledged that the drafting of a new period of responsibility was not an easy matter. One solution, of course, would be to leave it with a general formula and to refrain from further specification. This is the solution practised in CIM and CMR. The draft provisions suggested by the UNCITRAL Working Group have been criticized by several National Associations. In particular, it appears difficult to understand the relationship between art. A 2 (b) and (c) (« usage », « contractual delivery » and « the monopoly requirement »).

---

(\*) see appendage

qu'il a perdu sa réclamation à la fois contre l'affréteur et contre l'armateur).

*Art. 1 (c) : définition des « marchandises »*

Il peut paraître superflu de définir « les marchandises » mais cette définition dans l'Art. 1 (c) des Règles de La Haye semble avoir pour objet l'exclusion des « animaux vivants » et de « la cargaison en pontée ». Les délégués sont unanimement d'accord pour dire qu'il ne paraît plus y avoir de raison d'exclure « la cargaison en pontée ». Cependant certains délégués étaient d'un avis différent en ce qui concerne « les animaux vivants ». Il fut fait remarquer que dans les cas où le transport de marchandises en pontée ou d'animaux vivants créeraient un risque spécial, de telles marchandises seraient considérées comme « particulières » dans le sens de l'Art. 6, ce qui signifierait que les parties contractantes étaient libres de convenir de termes autres que ceux contenus dans les Règles de La Haye (pourvu, naturellement, qu'il ne soit pas émis de connaissance). Ce résultat peut être obtenu par une interprétation plus « libérale » (de l'Art. 6).

*Art. 1 (e) : définition de « transport de marchandises »*

Cette définition doit être changée si la durée de la responsabilité est augmentée (voir ci-dessous § 7) et si les Règles de La Haye sont complétées par des dispositions relatives au transbordement (Voir ci-dessous, § 12).

§ 6

*Contenu et effets juridiques du contrat de transport (clauses de réserve et lettres de garantie)*

Voir copie incluse de ma lettre du 31 août 1973 à M. Stavropoulos de la CNUDCI. (\*)

§ 7

*Durée de la responsabilité*

Les délégués du Sous-Comité International conviennent à l'unanimité que la durée de la responsabilité soit étendue pour couvrir toute la période de temps où les marchandises sont à la charge du transporteur, au moins aussi longtemps qu'il détient les marchandises en sa qualité de transporteur. Cependant, il fut reconnu que la détermination d'une nouvelle durée de la responsabilité n'était pas chose facile. Une solution serait, naturellement, de la laisser avec une formule de portée générale et de s'abstenir d'aucune autre spécification. C'est ce qui est pratiquement utilisé par la CIM et par la CMR. Le projet des dispositions suggéré par le Groupe de Travail de la CNUDCI a été critiqué par plusieurs Associations Nationales. En particulier, il paraît difficile de comprendre la relation pouvant exister entre l'Art. A 2 (b) et (c) (« l'usage », « la livraison contractuelle » et « le monopole de réclamation »).

---

(\*) en annexe

## § 8

### *Basis of liability*

The central issue of the basis of liability caused much disagreement. Those who looked at the problem only theoretically, irrespective of the present system of insurance, tended to regard the traditional defences for fire and error in the navigation or the management of the ship as anachronisms. On the other hand, those who laid stress upon the present system of insurance tended to favour no change at all, since a changed risk allocation would create confusion in the present system of insurance and presumably result into a higher *total* of insurance premiums, at least until the insurance market had adapted itself to the new system of liability. Yet another school of thought stressed the need to simplify the rules. Since, in practice, the expression « management of the ship » had caused difficulties in distinguishing between « nautical fault » and « commercial fault », it was suggested to drop that part of the defence and to retain only pure navigational errors as a defence.

It appeared from the discussion that the shifting of the risk in the cargo-owner's favour by deleting the defences of fire and of error in the navigation and management of the ship would cause P & I-premiums to go up, but only marginally. Statistics showed that the amounts recovered by cargo insurers in recourse actions against sea carriers and their P& I-insurers amounted

- in Scandinavia to less than 10 %,
- in the United States to between 15 to 20 %,
- in other countries to slightly more than 10 %.

It was foreseen that recourse actions would inevitably increase, if the defences of fire and error in the navigation and management of the ship were deleted. Nevertheless, for several reasons, a reduction of the premiums for cargo-insurance could not be made, at least not during the first years after a change. Consideration should also be paid to the administrative costs following from increased recourse actions. With an increase of the P & I-premiums, without a corresponding reduction of the cargo-insurance premiums, the *total* amount for insurance premiums would be higher.

Possibly, an international « consensus » could be reached on the « compromise » suggestion to delete « management of the ship », as distinguished from « error in the navigation », as a defence and to maintain the obligation to use diligence to provide a seaworthy ship throughout the voyage, particularly as this suggestion had the merit

*Base de la responsabilité*

Le point capital de la base de la responsabilité engendra beaucoup de discordance.

Ceux qui ne considéraient que théoriquement le problème, sans tenir compte du système d'assurance actuel, avaient tendance à considérer les exonérations traditionnelles pour l'incendie et l'erreur de navigation ou l'exploitation du navire comme des anachronismes. D'un autre côté, ceux qui donnaient de l'importance au système actuel d'assurance avaient tendance à préférer qu'il n'y ait aucun changement puisque de changer une affectation de risque créerait de la confusion dans le système actuel d'assurance et qu'il en résulterait probablement un plus fort *total* de primes d'assurance, au moins jusqu'à ce que le marché de l'assurance se soit adapté au nouveau système de responsabilité. Cependant une autre école de pensée insista sur la nécessité de simplifier les règles. Puisque, en pratique, l'expression « exploitation du navire » avait causé des difficultés en faisant une distinction entre « faute nautique » et « faute commerciale », il fut suggéré de laisser tomber cette partie de l'exonération et de ne retenir comme exonération que les vraies fautes de navigation.

Il apparut de la discussion que le déplacement de la notion de risque qui favoriserait l'armateur en supprimant les exonérations d'incendie, d'erreur de navigation et d'exploitation du navire ferait monter les primes « Protection et Indemnité » (P. & I.) mais seulement de façon marginale. Les statistiques montrent que les montants recouverts par les assureurs de cargaisons par leurs recours contre les transporteurs maritimes et leurs assureurs P. & I. s'élevaient :

- en Scandinavie à moins de 10 %,
- aux Etats-Unis de 15 à 20 %,
- dans les autres pays, à légèrement plus de 10 %.

Il fut prévu que les actions en recours augmenteraient inévitablement si les exonérations pour le feu, l'erreur de navigation et l'exploitation du navire étaient supprimées. Néanmoins, pour plusieurs raisons, une réduction des primes pour assurance de la cargaison ne pourrait pas être faite, au moins durant les premières années après un changement. On devrait aussi prendre en considération les frais administratifs provenant de plus nombreuses actions en recours. Avec un accroissement des primes de « Protection et Indemnité » (P. & I.), sans réduction correspondante des primes d'assurance de la cargaison, le montant total des primes d'assurance serait plus élevé.

Il est possible qu'un « consensus » international puisse être atteint dans le « compromis » suggérant de supprimer « l'exploitation du navire » distinguée de « l'erreur de navigation » comme exonération et de maintenir l'obligation de faire diligence pour fournir un navire en bon état de navigabilité tout au long du voyage, puisque cette

of doing away with some of the difficulties in the interpretation of the present Hague Rules.

#### § 9

##### *Deck cargo and live animals*

See above remarks to § 5.

#### § 10

##### *Jurisdiction and arbitration*

None of the delegates felt strongly in favour of including provisions relating to jurisdiction in the Hague Rules. However, some of the delegates were not against the five options suggested by the UNCITRAL Working Group and could agree to such provisions, provided there was a general consensus on the matter. On the other hand, some delegates thought there were too many options and that three options should be sufficient, (the port of loading, the port of discharge and the carrier's principal place of business).

Most of the delegates were in favour of permitting disputes to be resolved by arbitration. However, it is another matter whether there should be any arbitration provisions in the Hague Rules. Some delegates pointed out that there was no reason to allow the same options as were suggested with regard to jurisdiction. On the contrary, it may be better in order to reach an efficient unification of the law to concentrate arbitration proceedings to Courts of Arbitration in few countries.

#### § 11

##### *Unit and/or per kilo limitation*

Some of the delegates would have preferred a pure weight limitation, but it was equally clear that it would be difficult to get an international consensus on anything other than the present combined unit/weight limitation of the 1968 Hague/Visby Protocol.

The delegates unanimously favoured that limitation should in principle be « unbreakable ». Acts or omissions on the part of the carrier's servants should not be sufficient to break the limitation. In this connection, it might be necessary to have a better definition of the carrier's « personal fault » than appeared in the various international conventions working with this notion (« actual fault or privity of the carrier » in the 1924 Hague Rules art. 4:2 (q) and the corresponding expression in the 1957 Limitation of Liability Convention art. 1). It was also pointed out that the term « wilful misconduct » might be interpreted differently in the various convention countries and that, therefore, it might be better to retain the expression used in art. 4 bis (4) of the 1968 Hague/Visby Protocol (« act or omission... done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result »).

suggestion a particulièrement le mérite d'éliminer certaines difficultés d'interprétation des Règles de La Haye actuelles.

#### § 9

##### *Cargaison en pontée et animaux vivants*

Voir ci-dessus, les remarques du § 5.

#### § 10

##### *Jurisdiction et arbitrage*

Aucun délégué n'était bien partisan d'inclure dans les Règles de La Haye des dispositions relatives à la jurisdiction. Cependant, c'est une autre question de savoir s'il devrait y avoir des dispositions concernant l'arbitrage dans les Règles de La Haye. Certains délégués firent remarquer qu'il n'y avait pas de raison d'accorder les mêmes options que celles qui étaient suggérées pour la jurisdiction. Au contraire, il peut être mieux de parvenir à une unification efficiente du droit pour concentrer les procédures d'arbitrage devant des Cours d'Arbitrage dans quelques pays.

#### § 11

##### *Limitation à l'unité/ou par kilo*

Certains délégués auraient préféré une limitation au seul poids mais il fut également clair qu'il serait difficile d'obtenir un consensus international sur autre chose que sur la présente limitation combinée unité/poids du Protocole de La Haye/Visby de 1968.

Les délégués étaient unanimement favorables à ce que la limitation soit en principe « intransgressable ». Les actes ou omissions de la part des préposés des transporteurs ne devraient pas être suffisants pour transgresser la limitation. A ce sujet, il pourrait être nécessaire d'avoir une meilleure définition de « la faute personnelle » du transporteur que ce qui en apparaît dans les diverses conventions internationales utilisant cette notion (« la faute ou l'obligation du transporteur » dans les Règles de La Haye de 1924 art. 4:2 (q) et l'expression correspondante dans la Convention de Limitation de la Responsabilité de 1957 art. 1). Il fut aussi fait remarquer que l'expression « faute intentionnelle » pourrait être interprétée différemment dans les divers pays où s'applique la convention et qu'alors il serait mieux de retenir l'expression utilisée dans l'art. 4 bis (4) du Protocole de La Haye/Visby de 1968 (« action ou omission... faite avec l'intention de causer un dommage ou de façon imprudente tout en sachant qu'il en résulterait probablement un dommage »).

#### § 12

##### *Transbordement*

Les délégués du Sous-Comité International convinrent qu'il fallait faire une distinction entre le cas où le transporteur exerce une option



§ 12

*Transshipment*

The delegates of the International Subcommittee agreed that one had to distinguish between the situation, where the carrier exercises an option under a transshipment clause in the bill of lading, and situations where the contracting parties had expressly agreed that the carrier should arrange for oncarriage without assuming liability as carrier for the entire through transit. There was no need to interfere with an agreed through transit of the latter type and, indeed, no technical means to do so.

On the other hand, it might be necessary to add to the definition of « carriage of goods » a provision specifying that, in case of such agreed through transit the carrier's liability subsisted until the goods had been delivered to the oncarrier, and with the further proviso that the burden of proving that this had been done should rest with the first carrier.

§ 13

*Deviation*

Most delegates were in favour of retaining the present provision relating to deviation in the Hague Rules (art. 4:4) but it should be clarified that the word « reasonable » should apply generally.

§ 14

*Time bar*

It was pointed out that it was essential for the carrier to know whether claims are still valid or time-barred. Since this may be difficult in cases where proceedings have been instituted in countries other than the country where the carrier had his principal place of business, one might consider to require *actual notification of the carrier* in order to break the limitation period. Further, it was pointed out that the draft provision made by the UNCITRAL Working Group with respect to the starting point for the limitation period, replacing « within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered » (art. 3:6 of the 1924 Hague Rules), might be further improved. Thus, the starting point « from the 90th day after the time the carrier has taken over the goods or, if he has not done so, the time the contract was made » might be less suitable, since the Hague Rules do not apply to non-performance. Further, it might be necessary to specify that « delivered » means delivery in compliance with the contract or as agreed subsequently between the parties.

Stockholm, 3 September 1973.

Jan Ramberg.

d'après une clause de transbordement figurant au connaissance et les cas et les situations où les parties contractantes ont expressément convenu que le transporteur devrait s'arranger pour effectuer tout le transport sans en assumer la responsabilité comme transporteur pour la totalité du parcours. Il n'était pas nécessaire d'intervenir dans un transport de bout en bout convenu de cette dernière façon et, vraiment, il n'y a pas de moyen technique de pouvoir le faire.

D'autre part, il pourrait être nécessaire d'ajouter à la définition de « transport de marchandises » une disposition spécifiant que dans le cas d'un tel transport convenu de bout en bout, la responsabilité du transporteur subsiste jusqu'à ce que les marchandises aient été délivrées au continueur du transport et avec la stipulation complémentaire que la charge de prouver que cela a bien été fait repose sur le premier transporteur.

#### § 13

##### *Déroutement*

La plupart des délégués étaient favorables à ce que la présente disposition des Règles de La Haye relative au déroutement soit maintenue (art. 4:4) mais qu'il devrait être bien compris que le mot « raisonnable » doit s'appliquer de façon générale.

#### § 14

##### *Prescription (Time Bar)*

Il fut fait remarquer qu'il est essentiel pour le transporteur de savoir si des réclamations sont encore valables ou si elles sont prescrites. Puisque cela peut être difficile dans des cas où des procédures ont été entreprises dans des pays autres que celui où le transporteur a son principal établissement, on devrait exiger de faire une *notification expresse au transporteur*, en vue d'interrompre la prescription. De plus, il fut fait remarquer que le projet de disposition du Groupe de Travail de la CNUDCI, en ce qui concerne le point de départ de la période de limitation remplaçant les mots « Dans une année après la livraison des marchandises ou comptée à partir de la date où les marchandises auraient dû être livrées » (art. 3:6 des Règles de La Haye en 1924), devrait être encore amélioré. Ainsi le point de départ « à partir du 90ème jour après la date où le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, à partir du jour où le contrat a été passé », pourrait moins bien convenir, puisque les Règles de La Haye ne s'appliquent pas au non-accomplissement. De plus, il pourrait être nécessaire de spécifier que « livré » signifie l'accomplissement de la livraison en exécution du contrat ou suivant ce qui a été subséquemment convenu entre les parties.

Stockholm, le 3 septembre 1973.

Jan Ramberg.

*Letter dated August 31st 1973 from Mr. Jan Ramberg,  
Chief Legal Officer, CMI, to Mr. Constantin Stravropoulos,  
Legal Counsel, UNCITRAL, United Nations, New York.*

RE UNCITRAL WORKING GROUP  
ON INTERNATIONAL SHIPPING LEGISLATION

The CMI International Subcommittee on the Hague Rules met at Stockholm on 21 August to consider i.a. the questions raised in your letter to me of 21 May. Present at the meeting were delegates from the Democratic Republic of Germany, the Federal Republic of Germany, France, Italy, Norway, the United Kingdom and the United States. Needless to say, divergent views appeared on basic questions but, nevertheless, some indications can be made which would fairly well reflect the majority opinion within the CMI.

*1. Liability of the carrier for delay*

It is a well-known fact that the Hague Rules in their present wording permit the interpretation that liability for delay is already covered, although this is a much debated question (cf. « the Saxonstar » 1958) 1 Lloyd's Rep. 73) which needs to be clarified. It must be borne in mind that marine transports are more apt to result in delays than transportation by air, rail or road. Nevertheless, in view of the general importance of the time factor in modern transportation, it might be desirable to *specifically regulate* the liability for delay in the Hague Rules.

The following matters need to be particularly considered :

- a. What *type of damage* following from delay should be covered ?
- b. Which is the proper *definition* of delay in marine transportation ?
- c. What *type of liability* should apply with respect to delay ?
- d. Should there be any *limitation of liability* and, if so, what type of limitation should be chosen ?

This views prevailing within the CMI International Subcommittee can be briefly summarized as follows.

### *Type of damage*

First, it should be mentioned that « physical » *loss of or damage to the goods themselves* following from delay should be treated in the same manner as when other circumstances have caused the loss or damage. The discussion merely concerns liability for delay causing *other types of damage*.

It was pointed out that under some national laws, consequential losses flowing from delay would not be compensated as they would be considered too remote to be taken into consideration by the carrier at the time of the conclusion of the contract (cf., e.g., from English law *Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Ex. 341). This « doctrine of remoteness » might exclude compensation for damage such as « loss of profit », « loss of market », « seller's loss following from his duty to pay liquidated damages under contracts of sale or from extra costs caused by substituted deliveries », etc. It appears that the solution of these problems under various national laws might vary considerably. In order to reach uniformity it might be desirable to specifically spell out the type of damage which could be compensated. This would best clarify the issue, provide a better basis for an insurance coverage, tend to limit the practical difficulties in the handling of claims and reduce litigation. Thus, a provision to the effect that compensation for delay is limited to « direct and reasonable expenses which, at the time of the conclusion of the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a probable consequence of the delay », would facilitate the contracting parties and the courts of law in determining whether in each specific case the damage has been « too remote » to be compensated. It would, perhaps, somewhat diminish the cargo-owners' possibilities to get compensation but it would certainly suffice to deter the carrier from unduly delaying the transport; it would fulfil the function of *prevention*. And, with respect to the function of the liability rule to *repair* the damage, it may be considered less important which of the contracting parties must carry the risk than that we may know the risk distribution sufficiently well beforehand.

### *Definition of delay*

It does not seem possible to enumerate situations when delay exists; this must be covered by some kind of a general formula (cf. CMR art. 19 « ...exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier »). But it should be stressed that the sea carrier, particularly in the terminal stages of transportation, often has to rely on services of parties whom he has no possibility to effectively control. Considering the intended extension of the period of liability to encompass the time until the actual or « constructive » delivery of the goods to the consignee, a liability for delay may cause hardship to the carrier unless, when the « standard » of a diligent carrier is determined, due regard is taken to the factual circumstances prevailing in the respective ports.

### *Type of liability*

The delegates of the International Subcommittee unanimously suggested that the type of liability should be the same as applies to loss of and damage to the goods.

### *Limitation of liability for delay*

There exist principally two alternatives for the limitation of liability for delay, namely :

- to follow the same rules as apply to loss of or damage to the goods or,
- to limit the liability in relation to the freight amount.

The first alternative would mean no change of the present Hague Rules, provided that in their present wording, as seems to be the case in some convention countries, they include a regulation of liability for delay. Further, it would correspond to the principle of the Warsaw Convention (arts. 19 and 22).

The second alternative is better warranted commercially, since there is an interrelation between the freight amount and the time used for the transportation. A mandatory regulation of delay with a limit corresponding to the unit or a weight limitation might even interfere with a system of « time-guaranteed » transports envisaged by some shipping lines, whereby the cargo-owner would get a kind of « freight rebate » if the line cannot fulfil its guarantee. Further, the technique to limit the liability to the freight amount, or to a dividend or a multiple of the freight amount, corresponds to the rules of CIM and CMR (arts. 11, 34 and arts. 19, 23.5 respectively).

In some cases, a « freight limitation » might be better for the cargo-owner than a « unit » limitation, particularly when the carriage concerns larger units over long distances. However, a weight, or a combined unit/weight limitation, would modify the consequences considerably in the cargo-owner's favour and, « on average », he would be better off if such limitation was made applicable to delay as well.

The views of the delegates were divided but the majority favoured a limitation related to the freight amount. This would necessitate « conversion provisions » of the same kind as exist in CIM and CMR (art. 30, sect. 1 and art. 20 respectively) to the effect that the goods are deemed to have been lost when a certain period has elapsed after the expiry of the agreed, or normal, delivery time. In view of the longer time customarily used for carriage of goods by sea, and the greater risk for hindrances of various types delaying delivery, the period required for conversion should be considerably longer than the corresponding period in CIM and CMR (30 and 60 days depending upon whether a fixed time for delivery has been agreed or not).

Further, in cases when the cargo-owner suffers « physical » loss of or damage to the goods *as well as* loss caused by delay, a « freight

limitation » provision should clarify that the cargo-owner cannot recover more than *either* the maximum unit, or unit/weight limitation *or* the maximum freight limitation.

## 2. *The scope of application of the convention*

### *a. The geographical applicability*

The delegates of the International Subcommittee unanimously favoured the extension of the geographical applicability achieved by article 5 of the 1968 Hague/Visby Protocol, replacing article 10 of the 1924 Hague Rules. It would be possible to further widen the scope by adding « carriage to a port in a Contracting State » but this suggestion has previously met strong opposition from some convention countries and therefore had to be withdrawn in order not to endanger the international uniformity.

### *b. Contracts covered by the Hague Rules*

It is clear, and follows already from the very title of the convention, that the *ratio* of the Rules is the strengthening of the bill of lading as a commercial document. In addition, a kind of « consumer's protection » is achieved by the rule that the carrier has to issue a bill of lading on the shipper's demand. Consequently, there is a unilateral option in his favour to decide whether or not the Hague Rules should apply to the contracts of carriage. So far, the delegates of the International Subcommittee unanimously agreed that the system of the present Hague Rules should remain unchanged.

However, since the shipper may always obtain the protection of the Hague Rules by demanding a bill of lading, it does not seem necessary to make the rules mandatorily applicable to all contracts of carriage, even when such contracts are not covered by a bill of lading or similar documents. Nevertheless, it seems possible to change the scope of application of the Hague Rules to the effect that all contracts of carriage by sea are covered, *unless the parties expressly agree that the Rules should not apply*. This would mean that the principle of freedom of contract governs within the « extended » scope of application instead of a unilateral option in the shipper's favour. Such a system may lead to abuses of the freedom of contract so as to diminish or destroy the protection which is customarily achieved by mandatory rules. But it is equally clear that the shipper, who in the vast majority of cases is covered by a cargo insurance, may see no reason at all to further increase or to maintain the present system of recourse actions from his cargo-insurers against the carrier and his P & I-insurers. In the end he would have to pay the total price of transportation inclusive of the relevant part of the P & I-insurance which must indirectly be reflected in the freight. Furthermore, if there should be a unilateral option in the shipper's favour to require *all* contracts of carriage to be subjected to the mandatory system of the

Hague Rules he may, nevertheless, be induced to refrain from exercising his option by a differentiation of the tariffs.

A further alternative would be to somewhat extend the scope of application but not to all contracts of carriage. The delegates of the International Subcommittee unanimously agreed that a mandatory system was not suitable for time charters, volume contracts, contracts for consecutive voyages and voyage charters. Possibly, general booking agreements covering certain periods of time should also fall outside the scope of a mandatory regulation. From a juridical-technical viewpoint it appears difficult to draw the borderline between situations where charterparties have been issued and situations when this has not been the case, although, admittedly, such a distinction may create a workable solution under the practices in *present* international maritime commerce. However, these practices may be changed. Therefore, if the scope of application should be extended, it seems the better solution is to let the rules apply to all contracts of carriage by sea, unless the parties expressly agree that they should not apply and with the further proviso that such an agreement should not have any effect if a bill of lading has been, or is intended to be, issued (cf. art. 6 of the Hague Rules).

If the present definition of « contracts of carriage » in article 1 (b) is retained, it may very well be that the scope is diminished in practice with an increased use of teletype/data transmission systems intended to have the same function as bills of lading. Although it would appear difficult from a juridical-technical viewpoint it may nevertheless, perhaps, be possible to obtain the same legal effects with such systems as with the bills of lading. On the other hand, if no document, or other document than a bill of lading, or a teletype/data transmission system not intended to replace the function of the bill of lading to transfer title to the goods is used, there seems to be good reasons supporting the view that the Hague Rules should apply but with a possibility for the parties to contract out by express agreement (see above).

### *3. Contents of the contract of carriage of goods by sea and the negotiability of bills of lading*

It may very well be that receipts or other informal documents will not contain the same particulars as a bill of lading. However, it may be unwise to enter specific provisions in the Hague Rules with respect to such documents as this may prevent a commercially sound flexibility required for the facilitation of trade documentation. As regards the « minimum requirements » with respect to bills of lading, the present provisions of article 3 (3) seem satisfactory.

The 1924 Hague Rules have left the basic questions of what factors constitute negotiability and the effect of negotiability to be decided by commercial usage and by the respective national laws, while the

1968 Hague/Visby Protocol adds to the *prima facie* rule in article 3 (4) the principle of « estoppel » prohibiting the carrier to disprove the description in the bill of lading when it has been transferred to a third party acting in good faith.

The system of the 1924 Hague Rules system does not seem to have caused any difficulties in practice, and the addition suggested in the 1968 Protocol conforms in the great majority of cases with the *practical* results which would follow under most national laws.

It may be that a « full codification » of the present international usage with respect to negotiability of bills of lading is now desirable and possible, in which case one would have to specifically determine i.a. :

- what factors constitute negotiability (issuance « to order » or « to bearer », endorsement in blank);
- requirements for effective transfer (endorsement of « to order » bills of lading and delivery of document to transferee);
- conditions for the carrier's duty to deliver the goods (to holder of one original at destination or of a « full set » in other places and against surrender of the document(s));
- effect of a transfer for third parties who may claim a better title to the goods represented by the bill of lading;
- effect of a transfer in case of the transferor's bankruptcy;
- right of the unpaid seller to stop the goods represented by the bill of lading *in transitu*;
- issuer's right to raise objections against the transferee with respect to the validity of the bill of lading and the information contained therein (only partly regulated by the « prime facie » — and « estoppel » — provisions of the 1924 Hague Rules and the 1968 Hague/Visby Protocol).

On the other hand, such a regulation may very well be too ambitious, particularly considering the diminished use of bills of lading in modern carriage of goods by sea.

With respect to the *validity and effect of letters of guarantee* (« back-letters ») it is necessary to distinguish between « innocent » and fraudulent back-letters. The « innocent » back-letters may sometimes fulfill a useful function. It may, for instance, be a pure waste of money to make a new tally of a shipment, alleged by the shipper to consist of 1,000 items, merely because the carrier's tally shows a deficit of one or two items.

The cases of « fraud » are quite different but are presumably of less practical importance. The delegates of the International Subcommittee unanimously agreed to suggest that this matter be kept outside the scope of the Convention. In any event, it does not seem sufficient to declare fraudulent letters of guarantee null and void, since the carrier has a right of recourse against the shipper *without* having to *base his action* on the letter of guarantee as such (cf. Art. 3 (5) of the Hague Rules). True, he may, in the absence of a letter of guarantee,



have difficulties to *prove* the inaccuracy of the information submitted by the shipper but far from always. And a rule barring recourse altogether when the carrier has been a party to the shipper's fraud may create the unfortunate result that the greater sinner of the two finds himself unjustly enriched. This, under some systems of law, may follow from a rigid application of the doctrine of illegality (« *ex turpi causa non oritur actio* ») but other systems of law may very well take another attitude, particularly when the carrier is considered less blameworthy and not *in pari delicto* with the shipper.

Jan Ramberg

**COMBINED TRANSPORT  
TRANSPORT COMBINE**

## COMBINED TRANSPORT

### MEMORANDUM REGARDING THE « UNIDOC »

*This memorandum serves the purpose of giving information regarding the background and the purpose of the CMI draft Combined Transport Document.*

#### *1. Standard document instead of an international convention*

It seems probable that we will not have an international convention relating to the contract of combined transport within the foreseeable future. Instead, the matter has to be arranged in a commercially satisfactory manner upon the initiative of interested international organizations. In fact, CMI could be pleased to take notice of the fact that most of the current combined transport documents are based on the Tokyo Rules (e.g., the FIATA Combined Transport Bill of Lading and the COMBICONBILL).

Some organizations feel that one should not promote standard documents pending the final decision with regard to the so called TCM-draft (economical studies are presently being performed within UNCTAD). However, in order to keep up with the present development within this field, a Working Group was constituted by the CMI Executive Council on 22 January and a draft Combined Transport Document (TCM-3) was submitted to the Assembly at its meeting on 23 March 1973. The Assembly decided to have the draft sent out to the National Associations for their comments. Comments have been received from the following Associations :

- The British Maritime Law Association;
- The Canadian Maritime Law Association;
- The French Maritime Law Association;
- The Maritime Law Association of the Federal Republic of Germany;
- The Maritime Law Association of the German Democratic Republic;
- The Swiss Maritime Law Association;
- The Maritime Law Association of the United States.

## TRANSPORT COMBINE

### MEMOIRE CONCERNANT LE « UNIDOC »

*Ce mémoire a pour but de donner des renseignements sur le fond et l'objet du Projet de Document de Transport Combiné du CMI.*

#### 1. *Un document standard au lieu d'une convention internationale*

Il semble probable que nous n'aurons pas une convention internationale relative au contrat de transport combiné dans un futur prévisible. A sa place, pour le commerce, la question doit être traitée de façon satisfaisante suivant l'initiative prise par les organisations internationales intéressées. En vérité, le CMI peut être satisfait de constater que la plus grande partie des documents courants de transports combinés sont basés sur les Règles de Tokyo (par exemple, le Connaissance de Transport Combiné de la FIATA et le COMBICONBILL).

Des organisations pensent que l'on ne devrait pas promouvoir des documents standard en attendant la décision finale concernant le so-disant projet de Transport Combiné de Marchandises, des études économiques étant actuellement en cours à la CNUCED. Cependant, pour soutenir le présent développement en ce domaine, un Groupe de Travail a été constitué par le Conseil Exécutif du CMI le 22 janvier et un projet de Document de Transport Combiné (TCM-3) fut soumis à l'Assemblée lors de sa réunion du 23 mars 1973. L'Assemblée décida d'envoyer le projet aux Associations Nationales pour avoir leurs commentaires. Des commentaires ont été reçus des Associations suivantes :

- Association Britannique du Droit Maritime;
- Association Canadienne du Droit Maritime;
- Association Française du Droit Maritime;
- Association du Droit Maritime de la République Fédérale d'Allemagne;
- Association du Droit Maritime de la République Démocratique Allemande;
- Association Suisse du Droit Maritime;
- Association du Droit Maritime des Etats-Unis.

---

(\*) *Note de l'Editeur*: Nous remercions vivement l'Association Française du Droit Maritime d'avoir bien voulu traduire en langue française la version du texte ci-dessus.

## 2. *The trend towards a « uniform liability »*

During the discussions of the co-called TCM-draft, strong criticism was raised against the complexities of the « network » liability principle. As a result, the Joint IMCO/ECE Meeting, at its 5th Session in London 15-19 November 1971, adopted alternative articles to replace articles 9-12. These alternative articles are based on a « uniform » principle of liability containing as basis the *principle of exculpation* (art. 9A paragraph 3 : «... if he proves that the loss, damage or delay was caused by circumstances which he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent »). However, in article 9A bis, paragraph 1, it is specifically mentioned that the Combined Transport Operator shall not be liable if the loss, damage or delay was caused by i.a. errors in the navigation of the ship occurring during carriage by water (b) or by fire (c). It is foreseen that these particular defences should be deleted in case they disappear in a forthcoming revision of the Hague Rules.

The legal problems relating to the contract of combined transport have also been studied at an international seminar in Genoa 23-26 May 1972 under the chairmanship of Lord Diplock. In this seminar, a number of recommendations were made. It was acknowledged that the « risk cost » is part of the total economic cost of transport and a component of the market price of goods. In the words of Lord Diplock :

« Commercial experience in unimodal transport strongly suggests that the « risk cost » of transport is lowest when the burden of the risk of loss or damage to goods is allocated between the owner and the carrier, so as to attribute to the carrier the prima facie liability for all loss or damage up to a specified monetary limit for each consignment, but to allow him to displace this prima facie liability in respect of loss or damage which he can show was due to a cause which he could not have prevented by reasonable diligence and the consequences of which he could not have avoided by reasonable diligence. »

With regard to the « network » system it was pointed out that it had the commercial disadvantage that neither the owner of high value goods nor his insurer could know in advance how the risk of any loss or any damage to them would in fact be allocated. It did not appear that the « network » system in practice would have any compensating economic advantages in reducing the « risk cost » of intermodal transport. Further, the « network » system was not deemed necessary in order to avoid *conflict of conventions* in case the Combined Transport Operator might himself be regarded as a « carrier » subjected to various international conventions containing mandatory provisions and

## 2. La tendance à une « responsabilité uniforme »

Durant les discussions du soi-disant projet de Transport Combiné de Marchandises une vive critique s'éleva contre des complexités du principe de responsabilité « réseau ». Il en résulta que la réunion conjointe IMCO/ECE (4<sup>e</sup> session, Londres, 15-19 novembre 1971) adopta des articles alternatifs pour remplacer les articles 9-12. Ces articles alternatifs sont basés sur un principe « uniforme » de responsabilité ayant pour base le principe de *disculpation* (art. 9A paragraphe 3 : « ... s'il prouve que la perte, l'avarie ou le retard furent causés par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et dont il était incapable de prévenir les conséquences). Cependant, à l'article 9A bis, paragraphe I, il est spécifiquement mentionné que l'Entrepreneur de Transport Combiné ne sera pas responsable si la perte, l'avarie ou le retard furent causés par des erreurs de navigation du navire se produisant durant le transport par eau (b) ou furent causés par le feu (c), par exemple. Il est prévu que ces exonérations particulières seraient supprimées au cas où elles disparaîtraient dans la révision à venir des Règles de La Haye.

Les problèmes légaux relatifs au contrat de transport combiné ont aussi été étudiés à un séminaire international à Gênes les 23-26 mai 1972 sous la présidence de Lord Diplock. Au cours de ce séminaire, il fut fait un certain nombre de recommandations. Il fut reconnu que « le coût du risque » fait partie du coût total du transport et qu'il est un composant du prix de marché des marchandises. Selon les mots de Lord Diplock :

« L'expérience commerciale du transport par un seul mode suggère fortement que le « coût du risque » de transport est plus bas quand la charge du risque de perte ou d'avarie aux marchandises est répartie entre le propriétaire et le transporteur, de façon à attribuer de prime abord au transporteur la responsabilité pour toute perte ou dommage jusqu'à une limitation monétaire spécifiée pour chaque expédition, mais de lui permettre de rejeter de prime abord cette responsabilité pour perte ou avarie s'il peut montrer que cela a été dû à une cause qu'il ne pouvait pas prévenir par diligence raisonnable et dont il n'avait pas pu éviter les conséquences par une diligence raisonnable ».

En ce qui concerne le système « réseau », il fut fait remarquer qu'il avait le désavantage commercial que, ni le propriétaire de marchandises de haute valeur ni son assureur, ne pouvaient savoir d'avance comment le risque d'une perte ou d'une avarie serait, en fait, réparti. De même, il n'apparaissait pas que le système « réseau » aurait en pratique des avantages économiques en réduisant le « coût de risque » d'un transport à modes multiples. De plus, le système « réseau » ne fut pas estimé nécessaire pour éviter *un conflit de conventions* au cas où l'Entrepreneur de Transport Combiné pouvait être lui-même considéré comme un « transporteur » soumis à diverses conventions internationales contenant des dispositions impératives et le système de respon-

the liability system contained in the Combined Transport Document should be contrary to such provisions. This could be taken care of by a special « saving clause ».

Based on the above observations the Genoa Seminar arrived at the following recommendations :

1. The CT-document should provide for a uniform system of liability during all stages of the intermodal transport.
2. The monetary limit upon the liability of the Combined Transport Operator should be fixed according to the weight of the goods at the highest figure provided for in any of the international conventions on unimodal transport.
3. The defences for errors in the navigation or the management of the ship or fire during carriage of goods by sea should be deleted as such defences were deemed to be inappropriate in a standard contract which reserves to the Combined Transport Operator the liberty to choose whether and to what extent the goods should be carried by sea and whether the containers should be stowed on deck (it is pointed out that the total « risk cost » should not be affected by this deletion but that a uniform system of liability did not necessarily preclude the retention of the defences).

#### 3. *The reasons supporting the « network » liability principle*

It must be borne in mind that there were two main reasons invoked in favour of the « network » liability principle, namely :

- to reduce — or even prevent — any possible conflict with other international conventions regulating carriage of goods by specific means of conveyance (air, rail, road, and sea) ;
- to avoid a gap between the liability of the Combined Transport Operator and the liability of his sub-contractors — the respective « underlying » carriers.

#### 4. *The new CMI draft*

The comments submitted by the National Associations have been most constructive and helpful in further improving the first draft. A new draft is hereby enclosed. (\*)

The Working Group met at Stockholm on 22 August, 1973, in order to reconcile the different views presented so far. Obviously, the aim had to be to try to maintain the simplicity and the element of foreseeability of the uniform liability system but at the same time to reduce the gap between the liability of the Combined Transport Operator and the liability of his sub-contractors (see above 3 in fine).

---

(\*) *see appendage*

sabilité contenu dans le Document de Transport Combiné serait contraire à de telles dispositions. On pourrait traiter cela par « une clause restrictive » spéciale.

En se basant sur les observations ci-dessus, le Séminaire de Gènes arriva aux recommandations suivantes :

1. Le Document de Transport Combiné devrait fournir un système de responsabilité uniforme à toutes les phases du transport à modes multiples.
2. La limitation monétaire de la responsabilité de l'Entrepreneur de Transport Combiné devrait être fixée suivant le poids des marchandises au chiffre le plus haut stipulé dans les conventions internationales de transports régissant un seul mode.
3. Les exonérations pour erreurs de navigation ou d'exploitation du navire ou d'incendie durant le transport des marchandises par mer devraient être supprimées comme si de telles exonérations étaient jugées inappropriées dans un contrat standard qui réserve à l'Entrepreneur de Transport Combiné la liberté de choisir si et jusqu'à quel point les marchandises devraient être transportées par mer et si les conteneurs devraient être arrimés sur le pont. (Il est fait remarquer que le « risque de coût » total ne devrait pas être affecté par cette suppression mais qu'un système uniforme de responsabilité n'empêche pas nécessairement de maintenir les exonérations).

3. *Les raisons qui corroborent le principe de responsabilité « réseau »*

On doit avoir à l'esprit qu'il y avait deux raisons principales invoquées en faveur du principe de responsabilité « réseau », à savoir :

- réduire — ou même prévenir — tout conflit possible avec d'autres conventions internationales réglementant le transport des marchandises par des moyens de transport spécifiques (air, rail, route et mer);
- éviter une faille entre la responsabilité de l'Entrepreneur de Transport Combiné et la responsabilité de ses sous-contractants, les transporteurs « sous-exécutants » respectifs.

4. *Le nouveau projet du CMI*

Les commentaires soumis par les Associations Nationales ont été très constructifs et ont aidé à améliorer le premier projet. Un nouveau projet est donné ci-inclus. (\*)

Le Groupe de Travail se réunit à Stockholm le 22 août 1973, dans le but de concilier les différents points de vue présentés jusqu'alors. Naturellement, l'objet avait été d'essayer de maintenir la simplicité et l'élément de prévisibilité du système de responsabilité uniforme mais, en même temps, de réduire la faille entre la responsabilité de l'Entrepreneur de Transport Combiné et la responsabilité de ses sous-contractants (Voir ci-dessus 3 in fine).

(\*) voir annexe



One method to achieve a better security for the Merchant, so that he did not risk less protection than was accorded to him by the « basic » liability of the Combined Transport Operator himself, would be to apply the « network » liability unilaterally in his favour. The Tokyo Rules provide that, if it can be proved where the loss or damage occurred, « the CTO and the claimant » shall both be entitled to invoke the « network liability » as described in article 11. By deleting the words « the CTO and » only the claimant would have the benefit of the « network » system. Since the « network » system only comes into effect when it can be proved where the loss or damage occurred, the Combined Transport Operator would in most cases have an effective possibility to institute recourse actions against his sub-contractors. And, as a further protection for the Combined Transport Operator, his « basic » liability could be kept at a reasonably low level. It might even be possible to retain the defences for errors in navigation as suggested in the alternative articles to the TCM-draft (see above 2 in fine).

Another possibility would be to create an « optional contract » so that the Merchant, after the damage or loss has occurred, could choose between two alternatives; the one alternative being to direct his claim against the Combined Transport Operator, the other to treat the contract with the Combined Transport Operator as *an agency contract* and to turn directly against the actual carrier having caused the loss or damage. This technique would also make it possible to keep the liability of the Combined Transport Operator at a reasonably low level and the Merchant could not complain that he would have been better off had he concluded a contract himself with the actual carrier.

After having thoroughly considered the above two alternatives, the Working Group had to admit the fact that none of them was really satisfactory, since the extent of the Combined Transport Operator's liability under both alternatives depended on the transport combination in each specific case. And, in practice, it was not always certain that the Merchant, at the time of the conclusion of the contract, was aware of the transport combination to be chosen. Thus, a strong element of unforeseeability and insecurity would remain.

The Working Group decided to suggest that the principle of exculpation, without any particular defences for fire and errors in navigation or in the management of the ship, be retained but that *the limit of liability be considerably lowered*, namely to 25 gold francs per kilogram. In addition, the protection for the Merchant intended by the special clause on general average and salvage (TCM-3 clause 14)

Une méthode pour arriver à une meilleure sécurité pour le marchandise de sorte qu'il ne risque pas d'avoir moins de protection que ce qui lui était accordé par la responsabilité « de base » de l'Entrepreneur de Transport Combiné lui-même, serait d'appliquer unilatéralement en sa faveur la responsabilité « réseau ». Les règles de Tokyo disposent que, s'il peut être prouvé où la perte ou l'avarie ont eu lieu, « l'Entrepreneur de Transport Combiné et le demandeur » seront tous les deux en droit d'invoquer « la responsabilité réseau » comme décrite à l'article II. En supprimant les mots de « l'Entrepreneur de Transport Combiné » et « et » seul le demandeur aurait eu le bénéfice du système « réseau ». Puisque le système « réseau » prend seulement effet quand il peut être prouvé où la perte ou l'avarie se sont produites, l'Entrepreneur de Transport Combiné aurait, dans la plupart des cas, une possibilité effective d'intenter des actions en recours contre ses sous-contractants. Et, comme autre protection pour l'Entrepreneur de Transport Combiné, sa responsabilité « de base » pourrait être maintenue à un niveau raisonnablement bas. Il pourrait même être possible de maintenir les exonérations pour erreurs de navigation comme il est suggéré dans les autres articles du projet de Transport Combiné de Marchandises (voir ci-dessus 2 in fine).

Une autre possibilité serait de créer un « contrat d'option » de sorte que le Marchand, après que l'avarie ou la perte se sont produites, pourrait choisir entre deux alternatives; une alternative étant de diriger sa réclamation contre l'Entrepreneur de Transport Combiné, l'autre étant de considérer le contrat avec l'Entrepreneur de Transport Combiné comme *un contrat d'agence* et de se tourner directement contre le transporteur de fait qui a causé la perte ou le dommage. Cette technique rendrait aussi possible de maintenir la responsabilité de l'Entrepreneur de Transport Combiné à un bas niveau raisonnable et le Marchand ne pourrait pas se plaindre qu'il aurait mieux valu pour lui de conclure lui-même un contrat avec le transporteur de fait.

Après avoir entièrement examiné les deux alternatives ci-dessus, le Groupe de Travail dût admettre le fait qu'aucune n'était vraiment satisfaisante puisque dans les deux alternatives l'étendue de la responsabilité de l'Entrepreneur de Transport Combiné dépendait de la combinaison du transport dans chaque cas spécifique. Et, en pratique, il n'était pas toujours certain que le Marchand, au moment de la conclusion du contrat, était au courant de la combinaison de transport qui serait choisie. Ainsi, un gros élément d'imprévisibilité et d'insécurité demeurerait.

Le Groupe de Travail décida de suggérer que le principe de disculpation, sans aucune exonération particulière pour incendie, erreurs de navigation ou d'exploitation du navire soit retenu mais que *la limitation de responsabilité soit considérablement abaissée*, c'est-à-dire à 25 francs par kilogramme. De plus, la protection du Marchand que la clause spéciale sur l'avarie commune et l'assistance (TCM-3 clause 14) avait pour but d'assurer a été supprimée dans le nouveau projet. En

has been deleted in the new draft. Summing up, it should now be quite clear that by no means could the liability provisions of the new draft replace the coverage obtained by a cargo insurance.

*5. The ICC « minimum requirements »*

The French Maritime Law Association and the Maritime Law Association of the United States both suggest that CMI should not present a draft Combined Transport Document competing with the ICC draft « uniform rules for combined transport documents ». There might be a misunderstanding on this point. ICC has merely suggested « minimum requirements » which must be observed in any Combined Transport Document used in banking transactions. There is no element of competition between the CMI and ICC drafts. On the contrary, the respective drafts supplement each other. As long as the CMI draft conforms with the « minimum requirements » suggested by the ICC it will certainly not meet any opposition from ICC.

*6. The further procedure*

The National Associations are invited to submit their comments to the new draft and to this memorandum before 15 January 1974. A summary of their replies will be made and presented at the 1974 Hamburg Conference.

Stockholm, 4 September 1973

Jan Ramberg

résumé, il devrait être maintenant tout-à-fait clair que les dispositions du nouveau projet sur la responsabilité ne pourraient d'aucune façon remplacer la garantie obtenue par l'assurance de la cargaison.

*5. « Les exigences minimum » de la Chambre de Commerce Internationale*

L'Association Française du Droit Maritime et l'Association du Droit Maritime des Etats-Unis suggèrent que le CMI ne devrait pas présenter un projet de Document de Transport Combiné concurrençant le projet de la Chambre de Commerce Internationale « Règles uniformes pour les documents de transport combiné ».

Il pourrait y avoir une mésentente sur ce point. La Chambre de Commerce Internationale a simplement suggéré « des exigences « minimum », qui doivent être observées dans tout Document de Transport Combiné utilisé dans les transactions bancaires. Il n'y a aucun élément de compétition entre le projet du CMI et celui de la Chambre de Commerce Internationale. Au contraire, les projets respectifs se complètent l'un l'autre. Pour autant que le projet du CMI se conforme aux « exigences minimum » suggérées par la Chambre de Commerce Internationale, il ne rencontrera certainement aucune opposition de la part de la Chambre de Commerce Internationale.

*6. Prochaine étape*

Les Associations Nationales sont priées de faire connaître leurs commentaires sur le nouveau projet et sur le présent mémoire avant le 15 janvier 1974. Il sera fait un condensé de leurs réponses qui sera présenté à la Conférence de Hambourg de 1974.

Stockholm, le 4 septembre 1973,

Jan Ramberg.

## UNIFORM RULES FOR A COMBINED TRANSPORT DOCUMENT \*

### GENERAL PROVISIONS

#### *Rule 1*

- a. These Rules apply to every contract concluded for the performance and/or procurement of performance of Combined Transport of goods which is evidenced by a Combined Transport Document as defined herein.

These Rules shall nevertheless apply even if the goods are carried by a single mode of transport contrary to the original intentions of the contracting parties that there should be a Combined Transport of the goods as defined hereafter.

- b. The issuance of such Combined Transport Document confers and imposes on all parties having or thereafter acquiring an interest in it the rights, obligations and defences set out in these Rules.
- c. Except to the extent that it increases the responsibility or obligation of the Combined Transport Operator, any stipulation or any part of any stipulation contained in a contract of Combined Transport or in a Combined Transport Document evidencing such contract, which would directly or indirectly derogate from these Rules shall be null and void to the extent of the conflict between such stipulation, or part thereof, and these Rules. The nullity of such stipulation or part thereof shall not affect the validity of the other provisions of the contract of Combined Transport or Combined Transport Document of which it forms a part.

### DEFINITIONS

#### *Rule 2*

For the purpose of these Rules :

- a. *Combined Transport* means the carriage of goods by at least two different modes of transport, from a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country.

---

\* *The Editor is grateful to the ICC for the permission to reproduce the Uniform Rules for a Combined Transport Document in the present booklet.*

|    |    |
|----|----|
| DK | N  |
| S  | SF |

**FBL**  
 FIATA Combined Transport  
 BILL OF LADING



No. \_\_\_\_\_

ORIGINAL

Shipper

Consigned to order of

Notify address

Place of Receipt

Place of Delivery

Marks and numbers

Number and kind of packages; Description of goods.

Gross weight Measurement

SPECIMEN

\_\_\_\_\_ according to the declaration of the merchant

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Combined Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

|   |                          |                                |
|---|--------------------------|--------------------------------|
| Freight amount  | Freight payable at       | Place and date of issue        |
| Cargo insurance through the undersigned<br><input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy | Number of Original FBL's | Stamp and authorized signature |
| For delivery of goods please apply to:  |                          |                                |

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

## Standard Conditions (1970) governing FIATA COMBINED TRANSPORT BILLS OF LADING

**Definitions** -Merchant- means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this Bill of Lading, the Receiver and the Owner of the Goods.  
-The Freight Forwarder- means the issuer of this Bill of Lading as named on the face of it.

The headings set forth below are for easy reference only.

### CONDITIONS

1. **Applicability**  
Notwithstanding the heading -Combined Transport Bill of Lading-, the provisions set out and referred to in this document shall also apply if the transport is carried out by sea, air, road, inland waterway or by any combination of these modes of transport only.
  2. **Issuance of the -Combined Transport Bill of Lading-**, the Freight Forwarder:
    - a) shall perform or to procure the performance of the entire transport designated for delivery in this Bill of Lading.
    - b) assumes liability as set out in these Conditions.
  3. **Freight Forwarder's liability** -The Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading.
  - 3.1. **Responsibility and title to the goods**  
The responsibility and title shall be deemed to be negotiable, unless marked -non-negotiable-.
  - 3.2. By accepting this Bill of Lading the Merchant and his transferees agree with the Freight Forwarder that the goods and the holder by endorsement of this Bill of Lading shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.
  - 3.3 This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Freight Forwarder of the goods and of their description, quantity, weight, number, marks and conditions, unless the Freight Forwarder has inserted on the face of the Bill of Lading -However, proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been negotiated or transferred for valuable consideration to a third party acting in good faith.
  4. **Dangerous Goods and Indemnity**  
The Freight Forwarder goods which are of a dangerous nature, he shall inform the Forwarder of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken.
  - 4.2 Goods of a dangerous nature which are not so indicated, destroyed or rendered harmless, without compensation; further, the Consignor shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handling over for carriage or of their carriage.
  5. **Description of Goods and Merchant's Packing**  
The accuracy, at the time the goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of the description of the goods, marks, number, quantity and weight as furnished by him, and the Consignor arising from insufficient packing, in or inadequacy of such particulars; The right of the Freight Forwarder to each indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Clause.
  - 5.2 Without prejudice to Clause 5 (1)(2)(d), the Merchant shall be liable for any loss, damage or injury caused by faulty or insufficient packing of goods or such packing not having been performed by the Merchant or on behalf of the Merchant, or by the defect or unsuitability of the containers, trailers or flats, when supplied by the Merchant, and shall indemnify the Freight Forwarder against any additional expenses so caused.
  6. **Extent of Liability**-Forwarder shall be liable for loss or damage to the goods and the time of delivery, shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from:
    - a) the wrongful act or neglect of the Consignor or the Consignee;
    - b) compliance with the instructions of the person entitled to give them;
    - c) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods not packed or when not properly packed;
    - d) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Consignor, Consignee or any person acting on behalf of the Consignor or the Consignee;
    - e) inherent vice of the goods;
    - f) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the goods, covers or containers;
    - g) strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause whether partial or general;
    - h) causes whether partial or general.Franch Forwarder could not avoid and the consequences whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.
  - 3) Where under paragraph 2 the Freight Forwarder is not under any obligation to receive or to transfer the goods, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this Clause have contributed to the loss or damage.
  - 4) Where under paragraph 2 the Freight Forwarder is not under any obligation to receive or to transfer the goods, he shall be liable for the loss of the goods, or events, specified in (a) (b) and (j) of paragraph 2 shall rest upon the Freight Forwarder.
  - 5) Where under paragraph 2 the Freight Forwarder establishes that in the circumstances of the case, or events, specified in (c) to (j) of paragraph 2, it shall be presumed that it was so caused, the Claimant shall, however, be entitled to prove that it was so caused. The Claimant shall, however, be entitled or partly by one or more of these causes or events, caused either wholly or in part by one or more of these causes or events.
- B. Notwithstanding anything provided for in other classes of these Conditions, if it can be proved where the loss or damage occurred, the Freight Forwarder entitled to require such liability to be borne by the Merchant or by the Consignor in any international convention or national law, which provisions (1) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the (ii) claimant, and (iii) cannot be applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Freight Forwarder in respect of the particular or stage of transport where the loss or damage occurred and received as stated on the national convention or national law shall apply.
7. **Permanent Clause**  
The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August, 1924, as amended, in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea.

or by inland waterway, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck.

8. **Limitation Amount**  
The Freight Forwarder is liable for compensation in respect of loss or of 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 for should have been so delivered. If the goods are damaged, the compensation shall be calculated by reference to the price, or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no current market price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality in France, meaning a unit consisting of 555 mgs. of gold of millesimal fineness 900) per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.
9. **Delay, Consequential Loss, etc.**  
Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. If the Freight Forwarder is held liable for delay or for loss or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to the double freight for the transport covered by this Bill of Lading, or the value of the goods as determined in Clause 8, whichever is the less.
10. **Deliance**  
In any action against the Freight Forwarder for loss or damage to the goods whether the action be founded in contract or in tort.
- 10.2 The Freight Forwarder shall not be entitled to the benefit of the limitation of damage resulted from an act or omission of the Freight Forwarder done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.
11. **Liability of Servant and Sub-contractor**  
The Freight Forwarder shall be liable for the acts and omissions of his servants and sub-contractors referred to in paragraph 2 of Clause 2 and person shall be entitled to avail himself of the defenses and limits of liability which the Freight Forwarder is entitled to invoke under these Conditions.
- 11.2 In any action against the Freight Forwarder for loss or damage to the goods, the person of this person, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in paragraph 3 of Clause 8.
- 11.3 Clause, the aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in paragraph 2 of Clause 2 shall in no case exceed the limits provided for in these Conditions.
12. **Method and Route of Transportation**  
The Freight Forwarder shall be responsible, liberty of the person, route and procedure to be followed in the handling, storage and transportation of goods.
13. **Delivery**  
If delivery of the goods or any part thereof is not taken by the Merchant at the time and place when and where the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery of the goods, the Merchant shall be deemed to have stored the goods or the part thereof at the sole risk of the Merchant, where upon the liability of the Freight Forwarder in respect of the goods or that part thereof stored as aforesaid (as the case may be) shall wholly cease and shall not be reinstated upon delivery of the goods or that part thereof to the Merchant or his agent or sub-contractor of the Freight Forwarder.
14. **Freight and Charges**  
14.1 Freight to be paid in cash without discount and, whether prepayable or payable at destination, to be considered as earned on receipt of the goods and not to be subject to return or refund.  
14.2 Freight and all other amounts mentioned in this Bill of Lading are to be paid in the currency named in the Bill of Lading, or, at the Freight Forwarder's election, in any other currency, and such payment shall be made in full on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the goods are delivered to the Merchant, or on the date of withdrawal of the goods by the Merchant, or at the option of the Freight Forwarder on the date of the Bill of Lading.
- 14.3 All duties, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant.
- 14.4 The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, maritime operations, epidemics, strikes, etc.
- 14.5 The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, invoice, weight, measurements or value of the goods but the Freight Forwarder reserves the right to have contents inspected and the weight, measurements or value verified, and to have a certificate of such inspection and verification drawn up, which shall be correct. It is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the figure charged, or to double the correct figure, shall be payable by the Merchant to the Freight Forwarder for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on the Bill of Lading as freight payable.
15. **Liability**  
The Freight Forwarder shall have a lien on the goods for any amount due to him under these Conditions and shall be entitled to sell the goods in or out of court, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.
16. **General Average**  
The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.
17. **Notice**  
The notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it, shall be given in writing to the Freight Forwarder or the person referred to in Clause 2, paragraph 2 above, at the place of delivery before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof. If the notice is not given in writing to the Freight Forwarder or to the person referred to in Clause 2, paragraph 2 above, at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this Bill of Lading.
18. **Time Bar**  
The Freight Forwarder shall be discharged of all liability under the rules of the Bill of Lading, if the claimant does not bring an action against the Freight Forwarder in the case of total loss of the goods, the period shall begin to run two months after the goods have been taken in charge by the Freight Forwarder.
19. **Jurisdiction**  
Actions against the Freight Forwarder may only be instituted in the country where the Freight Forwarder has his principal place of business and shall be decided according to the law of such country.

Chargeur



**FBL**  
Connaissance FIATA pour  
Transports Combinés

N°  
ORIGINAL

Consigné à l'ordre de

Notifié à

Lieu de prise en charge

Lieu de livraison

Marques et numéros

Nombre et nature des colis

Désignation des marchandises

Poids brut

Dimensions

SPÉCIMEN

En conformité des déclarations de l'expéditeur

Reçu en bon état et bonnes conditions apparentes, sauf réserves indiquées dans le présent document, au lieu de prise en charge pour transport et livraison comme mentionné ci-dessus.

Un exemplaire de ce connaissance de transport combiné doit être remis dûment endossé en échange des marchandises, en foi de quoi les connaissances combinés de transport combiné, tous de même teneur et date, ont été signés en nombre indiqué ci-dessus l'un d'eux étant accompli les autres originaux sont sans valeur.

Montant du fret :

Fret payable à :

Lieu et date d'émission :

Assurance maritime de la marchandise  non couverte,  couverte par les soins du sousigné, selon les conditions de la police ci-jointe.

Nombre de connaissances originaux :

Timbre et signature autorisés :

Pour la livraison des marchandises s'adresser à :

Texte autorisé par la FIATA. Droits de reproduction 7. 71 - Les marchandises et instructions sont acceptées et exécutées conformément aux conditions imprimées au verso.



Conditions uniformes (1970) réglant le commissionnement « F.I.A.T.A » POUR TRANSPORTS COMMERCE.

Tout détail relatif à la reproduction peut être obtenu au siège de la Commission, au 15 rue de Valenciennes, 105, Paris 10.

DEFINITIONS : La dénomination « MARCHAND » couvre aussi bien le chargeur, l'expéditeur, le destinataire, le porteur de ce chargement, que le commissionnaire de transport et le marchand lui-même.

Tout « COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT » est défini par l'acte de commissionnement qui y est relatif.

Ces déclarations ont pour but de faciliter la compréhension des articles qui suivent.

### CONDITIONS UNIFORMES

#### 1. APPLICATION

La dénomination « COMMISSIONNEMENT POUR TRANSPORTS COMMERCE » est de ce document ne fait que constater à son utilisation dans le cas d'un contrat de transport.

#### 2. COMMISSION DU « COMMISSIONNEMENT POUR TRANSPORTS »

2.1 En acceptant ce « COMMISSIONNEMENT POUR TRANSPORTS COMMERCE », le commissionnaire de transport accepte la responsabilité de l'expédition de son chargement.

2.2 Pour l'application des dispositions de ce commissionnement, le commissionnaire de transport est responsable de son chargement, du lieu de leur prise en charge jusqu'au lieu de livraison, comme défini à l'article 16.

#### 3. DIVERS

3.1 Ce document est rédigé en double. Il est valable dans les langues de l'Etat qui l'a émis.

3.2 En acceptant ce commissionnement, le « marchand » et ses représentants sont responsables de leur chargement, du lieu de leur prise en charge jusqu'au lieu de livraison, comme défini à l'article 16.

#### 4. MARCHANDS DANGEREUX ET INDISSOLVABLES

4.1 Le commissionnaire de transport doit être informé par le marchand de tout danger susceptible d'être subi par le chargement pendant son transport.

4.2 Le commissionnaire de transport doit être informé par le marchand de tout danger susceptible d'être subi par le chargement pendant son transport.

#### 5. DESCRIPTION DES MARCHANDS ET DE LEURS DANGERS

5.1 Le commissionnaire de transport doit être informé par le marchand de tout danger susceptible d'être subi par le chargement pendant son transport.

#### 6. RESPONSABILITE DE LA RESPONSABILITE

6.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 7. PARAPHRASE

7.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 8. LIMITATION DE L'INDENNITE

8.1 La valeur des marchandises est déclarée par le marchand au moment de la prise en charge.

#### 9. REPERES

9.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 10. EXCEPTIONS

10.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 11. RESPONSABILITES DES PREPHESES ET SOUS-TRAITANTS

11.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 12. MOYENS DE TRANSPORT ET D'ACHEMENEMENT

12.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 13. LIVRAISON

13.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 14. MARCHANDS EN PAYS A RISQUE

14.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 15. PRIERES

15.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 16. AVALIS COMMERCE

16.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 17. NOTIFICATION

17.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 18. DELAI DE RESOLUTION

18.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

#### 19. IDENTIFICATION

19.1 Le commissionnaire de transport est responsable de son chargement pendant son transport.

Code Name: "COMBICONBILL"  
Shipper

**Combined Transport BILL OF LADING**  
Negotiable

Reference No.

B/L No.

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Port of loading

Ocean vessel

Place of delivery

Port of discharge

Freight payable at

Number of original B/L

Marks and Nos.

Quantity and description of goods

Gross weight, kg

Measurement, m<sup>3</sup>

Particulars above declared by Shipper

Freight and charges

RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

The Carrier, in accordance with the provisions contained in this document,

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 this document, and

b) assumes liability as prescribed in this document for such transport.

One of the B/L must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof TWO (2) original B/L have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Place and date of issue

Signed for the Carrier

**Note:**  
The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 11 to 13 of this B/L, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.

Printed and sold by  
F. G. Knudtzon Ltd., 57, Teilholmgade, Copenhagen,  
by authority of the International Maritime Conference,  
Copenhagen, Copyright.

As agent(s) only

P.L.O.



## REGLES UNIFORMES POUR UN DOCUMENT DE TRANSPORT COMBINE \*

### DISPOSITIONS GENERALES

#### *Règle 1*

- a. Les présentes Règles s'appliquent à tout contrat conclu en vue d'exécuter ou de faire exécuter un Transport Combiné de marchandises et dont un document de Transport Combiné tel que défini ci-dessous constitue la preuve.  
Les présentes Règles resteront applicables même si les marchandises sont transportées par un seul mode de transport contrairement à l'intention première des parties d'entreprendre un Transport Combiné de marchandises tel que défini ci-dessous.
- b. L'émission d'un tel document de Transport Combiné confère et impose à toutes les parties ayant ou acquérant un intérêt dans l'opération des droits, les obligations et les moyens de défense qu'indiquent ces Règles.
- c. Sauf dans le cas où elle augmenterait la responsabilité ou les obligations de l'Entrepreneur de Transport Combiné, toute clause ou partie de clause d'un contrat de Transport Combiné ou du Document de Transport Combiné constituant la preuve de ce contrat, qui dérogerait directement ou indirectement aux présentes Règles sera nulle et non avenue, dans la mesure de l'incompatibilité d'une telle clause ou partie de clause et des présentes Règles. La nullité d'une telle clause ou partie de clause n'affectera pas la validité d'autres dispositions du contrat de Transport Combiné ou du Document de Transport Combiné dont elle fait partie.

### DEFINITIONS

#### *Règle 2*

Au sens des présentes Règles :

- a. *Transport Combiné* signifie le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un certain pays où les marchandises sont prises en charge jusqu'à un lieu prévu pour la livraison situé dans un pays différent.

---

\* *L'éditeur remercie le CCI de lui avoir permis de reproduire dans cette brochure les Règles Uniformes pour un Document de Transport Combiné.*

- b. *Combined Transport Operator* (CTO) means a person (including any corporation, company or legal entity) issuing a Combined Transport Document.

Where a national law requires a person to be authorised or licenced before being entitled to issue a Combined Transport Document, then *Combined Transport Operator* can only refer to a person so authorised or licenced.

- c. *Combined Transport Document* (CT Document) means a document evidencing a contract for the performance and/or procurement of performance of Combined Transport of goods and bearing on its face either the heading « Negotiable Combined Transport Document issued subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Brochure N° 273) » or the heading » Non-negotiable Combined Transport Document issued subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Brochure N° 273) ».
- d. *Different modes of transport* means the transport of goods by two or more modes of transport, such as transport by sea, inland waterway, air, rail or road.
- e. *Delay* means failure of the CTO to place the goods at the disposal of the party entitled to receive delivery thereof or a party authorised to receive delivery on his behalf, within a time limit agreed and expressed in a CT Document, or, where no time limit is agreed and so expressed, when the actual duration of the whole Combined Transport operation exceeds the time it would be reasonable to allow for its diligent completion.  
Failure to effect delivery within ninety days after the expiry of the period of time indicated above shall give to the party entitled to receive delivery the right to treat the goods as lost.
- f. *Franc* means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900.

## NEGOTIABLE DOCUMENT

### Rule 3

Where a CT Document is issued in negotiable form :

- a. it shall be made out to order or to bearer;
- b. if made out to order it shall be transferable by endorsement;
- c. if made out to bearer it shall be transferable without endorsement;
- d. if issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;
- e. if any copies are issued, each copy shall be marked « non negotiable copy »;
- f. delivery of the goods may be demanded only from the CTO or his representative, and against surrender of the CT Document duly endorsed where necessary;

- b. *Entrepreneur de Transport Combiné* (ETC) signifie une personne, physique ou morale, émettant un Document TC.  
Quand une loi nationale ne reconnaît le droit d'émettre un Document de Transport Combiné qu'à une personne titulaire d'une autorisation ou d'une licence, le terme « Entrepreneur de Transport Combiné » ne peut que désigner une personne bénéficiant de pareille autorisation ou de licence.
- c. *Document de Transport Combiné* (Document TC) signifie un document qui constitue la preuve du contrat conclu en vue d'exécuter et/ou de faire exécuter un Transport Combiné de marchandises, et qui porte l'en-tête soit « Document négociable de Transport Combiné émis conformément aux Règles Uniformes pour un Document de Transport Combiné (Brochure N° 273 de la CCI) », soit « Document non-négociable de Transport Combiné émis conformément aux Règles Uniformes pour un Document de Transport Combiné (Brochure N° 273 de la CCI) ».
- d. *Modes de transport différents* signifie le transport de marchandises, par au moins deux modes de transport tels que les transports par mer, par voie d'eau intérieure, par air, par rail ou par route.
- e. *Retard* signifie le fait pour l'ETC de ne pas mettre les marchandises à la disposition de la partie habilitée à en prendre livraison, ou d'une partie autorisée à en prendre livraison pour son compte dans le délai convenu et expressément stipulé dans le Document TC ou, si aucun délai n'est ainsi convenu et stipulé, une durée effective de l'ensemble de l'opération de Transport Combiné qui dépasse le temps qu'il est raisonnable de prévoir pour l'accomplissement diligent d'une telle opération.  
Si les marchandises ne sont pas livrées à la partie habilitée à en prendre livraison dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent l'expiration du délai défini ci-dessus, le réclamant aura le droit de les considérer comme perdues.
- f. *Franc* signifie une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

#### DOCUMENT NEGOCIABLE

##### Règle 3

Lorsqu'il est émis un Document TC négociable :

- a. il est à ordre ou au porteur;
- b. s'il est à ordre il est transmissible par endossement;
- c. s'il est au porteur il est transmissible sans endossement;
- d. s'il est émis sous la forme de plus d'un original, il doit indiquer le nombre d'originaux;
- e. si des copies sont émises, chacune d'entre elles doit porter la mention « copie non-négociable »;
- f. la livraison des marchandises ne peut être demandée qu'à l'ETC ou à son représentant et contre remise du Document TC, dûment endossé si cela est nécessaire;

- g. the CTO shall be discharged of his obligation to deliver the goods if, where a CT Document has been issued in a set of more than one original, he, or his representative, has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

#### NON-NEGOTIABLE DOCUMENT

##### *Rule 4*

Where a CT Document is issued in non-negotiable form :

- a. it shall indicate a named consignee;
- b. the CTO shall be discharged of his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable document or to such other party as he may be duly instructed.

#### RESPONSIBILITIES AND LIABILITIES OF THE CTO

##### *Rule 5*

By the issuance of a CT Document the CTO :

- a. undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the Combined Transport, including all services which are necessary to such transport from the time of taking the goods in charge to the time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services to the extent set out in these Rules;
- b. accepts responsibility for the acts and omissions of his agents or servants, when such agents or servants are acting within the scope of their employment, as if such acts and omissions were his own;
- c. accepts responsibility for the acts and omissions of any other person whose services he uses for the performance of the contract evidenced by the CT Document;
- d. undertakes to perform or to procure performance of all acts necessary to ensure delivery;
- e. assumes liability to the extent set out in these Rules for delay and for loss of, or damage to the goods occurring between the time of taking them into his charge and the time of delivery and undertakes to pay compensation as set out in these Rules in respect of such loss, damage or delay.

#### RIGHTS AND DUTIES OF THE PARTIES

##### *Rule 6*

In addition to the information specifically required by these Rules, the parties shall insert in a CT Document such particulars as they may agree to be commercially desirable.

- g. l'ETC est libéré de son obligation de livrer les marchandises si, en cas d'émission de plusieurs originaux d'un Document TC négociable, la livraison a été effectuée par lui-même ou son représentant de bonne foi contre remise d'un de ces originaux.

#### DOCUMENT NON-NEGOCIABLE

##### *Règle 4*

Lorsqu'il est émis un Document TC non-négociable :

- a. il comporte le nom du destinataire;
- b. l'ETC est libéré de son obligation de livrer les marchandises s'il effectue la livraison entre les mains du destinataire désigné dans le Document TC non-négociable ou de toute autre personne conformément aux instructions qu'il aurait reçues.

#### RESPONSABILITE ET OBLIGATIONS DE L'ETC

##### *Règle 5*

En émettant un Document TC, l'ETC :

- a. s'engage à exécuter, ou à faire exécuter en son nom, le Transport Combiné, y compris tous les services liés à l'exécution de ce transport depuis le moment où il prend les marchandises en charge jusqu'au moment de leur livraison et accepte d'en être responsable dans les limites des présentes Règles;
- b. accepte d'être responsable des actes et omissions de ses agents ou préposés comme de ses propres actes ou omissions, pourvu que ces agents ou préposés aient agi dans l'exercice de leurs fonctions;
- c. accepte d'être responsable des actes et omissions de toute autre personne au service de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat dont le Document TC constitue la preuve;
- d. s'engage à prendre ou à faire prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la livraison;
- e. assume la responsabilité dans les limites des présentes Règles, pour les retards, perte ou avaries que peuvent subir les marchandises entre le moment où il les prend en charge et celui de leur livraison et, s'engage à payer l'indemnité prévue par les présentes Règles pour de tels perte, avaries ou retard.

#### DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

##### *Règle 6*

Outre les mentions requises par les présentes Règles, les parties peuvent insérer dans le Document TC les mentions particulières qu'elles estiment, d'un commun accord, être souhaitables du point de vue commercial.



*Rule 7*

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

The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Document to any person other than the consignor.

*Rule 8*

The consignor shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature and shall in any case inform the CTO in writing of the exact nature of the danger before goods of a dangerous nature are taken in charge by the CTO and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

If the consignor fails to provide such information and the CTO is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation, and the consignor shall be liable for all loss, damage, delay or expenses arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

The burden of proving the CTO knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the person entitled to the goods.

*Rule 9*

The CTO shall clearly indicate in the CT Document, at least by quantity and/or weight and/or volume and/or marks, the goods he has taken in charge and for which he accepts responsibility.

Subject to paragraph 1 of this rule, if the CTO has reasonable grounds for suspecting that the CT Document contains particulars concerning the description, marks, number, quantity, weight and/or volume of the goods which do not represent accurately the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the CTO shall be entitled to enter his reservations in the CT Document, provided he indicates the particular information to which such reservations apply.

The CT Document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the CTO of the goods as therein described. Proof to the contrary shall not be admissible when the CT Document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party acting in good faith.

### *Règle 7*

L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment où celui-ci a pris les marchandises en charge, l'exactitude de la désignation, des marques, du nombre, de la quantité ou du poids des marchandises telles qu'elles sont fournies par lui, et l'expéditeur indemnisera l'ETC de toutes pertes, dommages, et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes ou d'insuffisances 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 Document TC vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

### *Règle 8*

L'expéditeur doit respecter les dispositions impératives de la loi nationale ou des conventions internationales concernant le transport de marchandises dangereuses; il doit en tout cas signaler par écrit à l'ETC la nature exacte du danger avant la prise en charge de marchandises; il doit indiquer à l'ETC, si besoin est, les précautions à prendre.

Si l'expéditeur omet de fournir ces renseignements et si l'ETC ignore le caractère dangereux des marchandises ou les précautions à prendre, celles-ci peuvent au cas où elles seraient considérées comme une menace pour des vies humaines ou pour des biens, à tout moment et en tout lieu, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, compte tenu des circonstances, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est, en outre, responsable de toutes pertes, avaries, retard ou frais résultant de la prise en charge de ces marchandises, de leur transport ou de tout service connexe.

Il appartient à l'ayant-droit aux marchandises de faire la preuve que l'ETC a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

### *Règle 9*

L'Entrepreneur de Transport Combiné devra clairement indiquer dans le Document TC au moins la quantité, le poids, le volume ou les marques des marchandises qu'il a pris en charge et dont il accepte la responsabilité.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa ci-dessus, si l'ETC a une raison sérieuse de soupçonner que, certaines des mentions du Document TC relatives à la désignation, aux marques, au nombre, ne représentent pas exactement les marchandises effectivement prises en charge par lui, ou s'il n'a pas les moyens raisonnables de vérifier ces mentions, il sera autorisé à porter des réserves dans le Document TC à condition de préciser les mentions auxquelles elles s'appliquent.

Le Document de Transport Combiné vaudra présomption de la prise en charge par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites. La preuve contraire ne sera pas admise lorsque le Document TC sera négociable et aura été transféré à un tiers de bonne foi.

*Rule 10*

Except in respect of goods treated as lost in accordance with Rule 2 (e) hereof the CTO shall be deemed prima facie to have delivered the goods as described in the CT Document unless notice of loss of, or damage to, the goods, indicating the general nature of such loss or damage, shall have been given in writing to the CTO or to his representative at the place of delivery before or at the time of removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the CT Document, or, if the loss or damage is not apparent, within seven consecutive days thereafter.

LIABILITY FOR LOSS OR DAMAGE

A. RULES APPLICABLE WHEN THE STAGE OF TRANSPORT WHERE THE LOSS OR DAMAGE OCCURRED IS NOT KNOWN

*Rule 11*

When in accordance with Rule 5 (e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss of, or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is not known :

- a. such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the contract of Combined Transport, they should have been so delivered;
- b. the value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price, or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality;
- c. compensation shall not exceed 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged unless, with the consent of the CTO, the consignor has declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in the CT Document, in which case such higher value shall be the limit.

However, the CTO shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.

*Rule 12*

When the stage of transport where the loss or damage occurred is not known the CTO shall not be liable to pay compensation in accordance with Rule 5 (e) hereof if the loss or damage was caused by :

### *Règle 10*

Excepté en ce qui concerne les marchandises considérées comme perdues au sens de la Règle 2 (e) ci-dessus, l'ETC sera présumé avoir livré les marchandises telles que décrites dans le Document TC, à moins qu'un avis des pertes ou avaries subies par les marchandises et de la nature générale de ces pertes ou avaries, n'ait été adressé par écrit à l'ETC, ou à son représentant, au lieu de livraison et avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur mise sous la garde de la personne ayant droit à leur livraison en vertu du Document TC. Si les pertes ou avaries ne sont pas apparentes, l'avis doit être adressé dans les sept jours suivant la livraison.

## RESPONSABILITE POUR PERTE OU AVARIE

### A. REGLES APPLICABLES QUAND LA PHASE DU TRANSPORT AU COURS DE LAQUELLE LA PERTE OU L'AVARIE S'EST PRODUITE N'EST PAS CONNUE

#### *Règle 11*

Quand, en application de la Règle 5 (e) ci-dessus, une indemnité pour perte ou avarie aux marchandises est mise à la charge de l'ETC, et que la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite, n'est pas connue :

- a. cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de Transport Combiné, elles auraient dû être livrées;
- b. 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 l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité;
- c. l'indemnité n'excédera pas 30 francs par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, à moins qu'avec l'assentiment de l'ETC, l'expéditeur n'ait déclaré que les marchandises avaient une valeur supérieure et que celle-ci n'ait été expressément mentionnée dans le Document TC, auquel cas elle constituera la limite de l'indemnité.

Toutefois, l'ETC ne sera en aucun cas tenu de verser une indemnité supérieure au préjudice réel subi par l'ayant-droit à la marchandise.

#### *Règle 12*

Quand la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite n'est pas connue, l'ETC ne sera pas tenu de payer une indemnité en application de la Règle 5 (e) ci-dessous lorsque la perte ou l'avarie a eu pour cause :

- a. an act or omission of the consignor or consignee, or person other than the CTO acting on behalf of the consignor or consignee, or from whom the CTO took the goods in charge;
- b. insufficiency or defective condition of the packing or marks;
- c. handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor or the consignee or any person acting on behalf of the consignor or the consignee;
- d. inherent vice of the goods;
- e. strike, lockout, stoppage or restraint of labour, the consequences of which the CTO could not avoid by the exercise of reasonable diligence;
- f. any cause or event which the CTO could not avoid and the consequences of which he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;
- g. a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or a person acting for him is liable for this damage under an applicable international Convention or national law governing liability in respect of nuclear energy.

The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in (b) to (d) above, 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 wholly or partly by one or more of these causes or events.

**B. RULES APPLICABLE WHEN THE STAGE OF TRANSPORT WHERE THE LOSS OR DAMAGE OCCURRED IS KNOWN**

***Rule 13***

When in accordance with Rule 5 (e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss of or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is known, the liability of the CTO in respect of such loss or damage shall be determined :

- a. by the provisions contained in any international Convention or national law, which provisions :
  - i) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and
  - ii) would have applied if the claimant had made a separate and direct contract with the CTO in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international Convention or national law applicable; or

- a. une action ou une omission de l'expéditeur ou du destinataire, ou des personnes autres que l'ETC agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ou des mains de qui l'ETC a pris en charge les marchandises;
- b. l'insuffisance ou l'état défectueux de l'emballage ou des marques;
- c. la manutention, le chargement, l'arrimage ou le déchargement de la marchandise par l'expéditeur, le destinataire ou par toute personne agissant pour le compte de ces derniers;
- d. le vice propre de la marchandise;
- e. des conséquences de grève, lock-out, arrêt ou entrave apportées au travail que l'ETC ne pouvait empêcher par l'exercice d'une diligence raisonnable;
- f. toute cause ou événement que l'ETC ne pouvait empêcher et dont il ne pouvait éviter les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable;
- g. un accident nucléaire, si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicable réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

La preuve que la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits mentionnés ci-dessus incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit que dans les circonstances de l'espèce, la perte ou l'avarie pourrait être attribuée à l'un ou à plusieurs des causes ou événements spécifiés aux alinéas (b) à (d) ci-dessus, il sera présumé que tel est le cas. Le demandeur sera cependant en droit de prouver que la perte ou l'avarie n'a pas été, en réalité provoquée en totalité ou en partie, par un ou plusieurs de ces causes ou événements.

#### B. REGLES APPLICABLES QUAND LA PHASE DU TRANSPORT AU COURS DE LAQUELLE LA PERTE OU L'AVARIE S'EST PRODUITE EST CONNUE

##### *Règle 13*

Quand selon la Règle 5 (e) ci-dessus, l'ETC est tenu de payer une indemnité pour perte ou avarie et que le lieu de la perte ou de l'avarie est connu, l'étendue de la responsabilité de l'ETC pour une telle perte ou avarie est déterminée :

- a. par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale,
  - i) auxquelles il ne peut être dérogé au détriment du réclamant et,
  - ii) qui eussent été applicables si le réclamant avait pour la phase du transport au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit, conclu directement avec l'ETC un contrat distinct et reçu à titre de preuve, un document distinct dont l'émission eût été nécessaire afin de rendre applicable une telle Convention internationale ou loi nationale; ou

- b. by the provisions contained in any international Convention relating to the carriage of goods by the mode of transport used to carry the goods at the time when the loss or damage occurred, provided that :
  - i) no other international Convention or national law would apply by virtue of the provisions contained in sub-paragraph (a) of this Rule and that;
  - ii) it is expressly stated in the CT Document that all the provisions contained in such Convention shall govern the carriage of goods by such mode of transport; where such mode of transport is by sea, such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck; or
- c. by the provisions contained in any contract of carriage by inland waterways entered into between the CTO and any sub-contractor, provided that :
  - i) no international Convention or national law is applicable under sub-paragraph (a) of this Rule, or is applicable, or could have been made applicable, by express provision in accordance with sub-paragraph (b) of this Rule and that
  - ii) it is expressly stated in the CT Document that such contract provisions shall apply; or
- d. by the provisions of Rules 11 and 12 in cases where the provisions of sub-paragraphs (a), (b) and (c) above do not apply.

Without prejudice to the provisions of Rule 5 (b) and (c), when, under the provisions of the preceding paragraph, the liability of the CTO shall be determined by the provisions of any international Convention or national law, this liability shall be determined as though the CTO were the carrier referred to in any such Convention or national law. However, the CTO shall not be exonerated from liability where the loss or damage is caused or contributed to by the acts or omissions of the CTO in his capacity as such, or of his servants or agents when acting in such capacity and not in the performance of the carriage.

#### LIABILITY FOR DELAY

##### *Rule 14*

If, in the case of delay, the claimant proves that damage has resulted, other than loss of or damage to the goods, the liability of the CTO for such damage shall be compensation not exceeding the freight payable for the goods concerned or the value of such goods as determined in accordance with Rule 11 hereof, whichever is the lesser.

##### *Rule 15*

The CTO shall however, not be liable to pay compensation for damage resulting from delay when such damage could not have been

- b. par les dispositions de toute Convention internationale relative au transport de marchandises par le mode de transport utilisé au moment où la perte ou l'avarie s'est produit, à condition :
  - i) qu'aucune autre Convention internationale ou loi nationale ne soit applicable en vertu des dispositions du (a) de la présente Règle, et,
  - ii) qu'il soit expressément prévu dans le Document TC que toutes les dispositions d'une telle Convention régissent le transport de marchandises par le mode de transport visé; en cas de transport par mer, ces dispositions s'appliquent à toutes les marchandises chargées en pontée ou sous le pont; ou
- c. par les dispositions contenues dans tout contrat de transport en navigation intérieure conclu entre l'ETC et un sous-contractant, à condition :
  - i) qu'aucune Convention internationale ni loi nationale ne soit applicable suivant les dispositions du (a) de la présente Règle, ni qu'elle soit applicable ou puisse avoir été rendue applicable par une disposition expresse du contrat, conformément au (b) de la présente Règle, et
  - ii) que ces dispositions du contrat aient été expressément stipulées dans le Document TC; ou
- d. par les dispositions des Règles 11 et 12 au cas où les dispositions des alinéas (a), (b) et (c) ci-dessus ne sont pas applicables.

Sans préjudice des dispositions des Règles 5 (b) et (c) lorsqu'aux termes des dispositions du paragraphe précédent la responsabilité de l'ETC est régie par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale, cette responsabilité est réglée comme si l'ETC était le transporteur mentionné dans cette Convention ou loi nationale. Toutefois, l'ETC ne sera pas exonéré de sa responsabilité lorsque la perte, ou l'avarie commise résulte directement ou indirectement de ses propres actes ou omissions commis en sa qualité d'ETC ou des actes ou omissions de ses préposés agissant en cette qualité et non pas en exécution du transport.

#### RESPONSABILITE POUR RETARD

##### *Règle 14*

Si en cas de retard, le réclamant prouve qu'il en résulte un préjudice autre qu'une perte ou une avarie aux marchandises, la responsabilité de l'ETC pour ce préjudice se résoudra en une indemnité n'excédant pas le fret de la marchandise visée par le Document TC ou la valeur de cette marchandise déterminée selon les dispositions de la Règle 11 du présent texte, si elle est moins élevée.

##### *Règle 15*

Toutefois, l'ETC n'est pas tenu de verser une indemnité pour des avaries résultant d'un retard quand ces avaries n'auraient pu être



reasonably foreseen by the CTO at the time of issuance of the CT Document, nor shall the CTO be liable to pay compensation if the delay was caused by any of the events enumerated in Rule 12 (a) to (g).

The burden of proving that the delay was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the delay could be attributed to one or more of the causes or events specified in Rule 12 (b) to (d), it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the delay was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of these causes or events.

#### MISCELLANEOUS PROVISIONS

##### *Rule 16*

The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the CTO for loss of, damage, or delay to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

##### *Rule 17*

The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Rule 11 and Rule 14 hereof if it is proved that the loss or damage, or delay 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.

##### *Rule 18*

Nothing in these Rules shall prevent the CTO from including in the CT Document provisions for protection of his agents or servants or any other person whose services he uses for the performance of the contract evidenced by the CT Document, provided such protection does not extend beyond that granted to the CTO himself.

#### TIME-BAR

##### *Rule 19*

The CTO shall be discharged of all liability under these Rules unless suit is brought within nine months after delivery of the goods. In the event of total loss of the goods, this period shall commence to run at the day on which, according to the provisions of Rule 2 (e) above, the claimant has a right to treat them as lost.

raisonnablement prévues par l'ETC au moment de l'émission du Document TC; en outre l'ETC n'est pas tenu de verser une indemnité si le retard est causé par un des cas énumérés dans la Règle 12, (a) à (g), ci-dessus.

La preuve que le retard a eu pour cause un des faits mentionnés ci-dessus incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit que dans les circonstances de l'espèce le retard pourrait être attribué à l'un ou à plusieurs des causes ou événements spécifiés dans la Règle 12 aux alinéas (b) à (d) ci-dessus, il sera présumé que tel est le cas. Le demandeur sera cependant en droit de prouver que le retard n'a pas été en réalité provoqué en totalité ou en partie, par un ou plusieurs de ces causes ou événements.

#### DISPOSITIONS DIVERSES

##### *Règle 16*

Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues dans les présentes Règles sont applicables à toute action intentée contre l'ETC pour retard, perte ou dommage aux marchandises, que cette action soit fondée sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

##### *Règle 17*

L'ETC n'a pas le droit de bénéficier des limitations de responsabilité prévues par les Règles 11 et 14 s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission commis par l'ETC, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

##### *Règle 18*

Rien dans ces Règles n'empêche l'ETC de faire figurer dans le Document TC des dispositions pour la protection de ses préposés ou agents ou de toute personne dont il utilise les services pour la réalisation du contrat tel qu'il est prévu dans le document pourvu que de telles protections n'aillent pas au-delà de ce que l'ETC a le droit d'invoquer pour lui-même.

#### PRESCRIPTION

##### *Règle 19*

L'ETC sera déchargé de toute responsabilité aux termes des présentes Règles, à moins qu'une action ne soit intentée dans les neuf mois suivant la livraison des marchandises. Dans le cas de perte totale des marchandises, ce délai commencera à courir le jour où, conformément aux dispositions de la Règle 2 (e), le réclamant aura le droit de les considérer comme perdues.

## COMBINED TRANSPORT

### GENERAL CONDITIONS OF A COMBINED TRANSPORT DOCUMENT

*suggested by the Working Group  
of the Comité Maritime International, September 1973*

Copyright; C.M.I.

Code name : « UNIDOC »

#### *Definitions :*

« Merchant » means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this Combined Transport Document, the Receiver and the Owner of the Goods.

« The Operator » means the issuer of this Combined Transport Document, who by being named on the face of it undertakes to perform or to procure the performance of the services and assumes liability as set out in these conditions.

The headings set forth below are for easy reference only.

#### *1. Basic Obligations of the Operator*

For the purposes of and subject to the provisions of this Combined Transport Document the Operator :

- a. undertakes to carry out or to procure such services as are necessary to ensure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this Combined Transport Document. Notwithstanding the heading « Combined Transport Document », the Operator may perform or procure the performance of the transport by one mode of transport only.
- b. assumes liability for proper and timely delivery of the goods at destination as set out in these Conditions.

**TRANSPORT COMBINE**  
**CONDITIONS GENERALES**  
**D'UN DOCUMENT DE TRANSPORT COMBINE**

*suggérées par le Groupe de Travail  
du Comité Maritime International, septembre 1973*

Copyright : C.M.I.

Nom de code : « UNIDOC ».

*Définitions :*

Le mot « Marchand » désigne et comprend le Chargeur, l'Expéditeur, le Consignataire, le Porteur de ce Document de Transport Combiné, le Réceptionnaire et le Propriétaire des Marchandises.

Le mot « Entrepreneur » désigne celui qui émet ce Document de Transport Combiné qui, étant nommé à son recto, entreprend d'accomplir ou de faire accomplir les services de transport et en assume la responsabilité comme il est stipulé aux présentes conditions.

Les titres des paragraphes ci-dessous ont seulement été mis pour faciliter les références.

*1. Obligations fondamentales de l'Entrepreneur de Transport Combiné*

Pour les buts que se propose ce Document de Transport Combiné et suivant ses dispositions, l'Entrepreneur :

- a. entreprend d'exécuter ou de procurer les services nécessaires pour assurer l'accomplissement de tout le transport du lieu où les marchandises sont prises en charge au lieu désigné pour la livraison dans ce Document de Transport Combiné. Malgré le titre « Document de Transport Combiné », l'Entrepreneur peut accomplir ou faire réaliser l'accomplissement du transport par un seul moyen de transport.
- b. prend la responsabilité de faire, à destination, livrer les marchandises de façon appropriée et en temps, comme il est spécifié aux présentes conditions.

---

*Note de l'Editeur :* Nous remercions vivement l'Association Française du Droit Maritime d'avoir bien voulu traduire en langue française la version anglaise du texte ci-dessus.

c. shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use, directly or indirectly, for the performance of the contract evidenced by this Combined Transport Document.

#### *2. Method and Route of Transportation*

The Operator shall be entitled to select any reasonable means, route and procedure to be followed in the performance of the contract evidenced by this Combined Transport Document.

#### *3. Time-limit for Delivery*

The Operator shall deliver the goods at destination within the time-limit specified on the face of this document or, if no such time-limit is specified, within a reasonable time.

#### *4. Negotiability and title to the goods*

4.1. This Combined Transport Document shall be deemed to be negotiable, unless marked « non negotiable » or « not negotiable ».

4.2. If this Combined Transport Document is marked « non negotiable » or « not negotiable », the Operator shall be discharged of his duty to deliver the goods by delivering them to the person named as receiver herein but shall nevertheless have the right to require surrender of the original document, duly endorsed, as a condition precedent to his being obliged to deliver the goods even to the named receiver. If this Combined Transport Document is not so marked, the Operator shall require surrender of this document, duly endorsed, in exchange for delivery of the goods or issuance of a Delivery Order therefor.

4.3. This Combined Transport Document shall be prima facie evidence of the receipt by the Operator of the shipment as herein described. However, if this is negotiable, proof to the contrary shall not be admissible when it has been transferred to a third party acting in good faith.

#### *5. Dangerous Goods and Indemnity*

When the Consignor hands to the Operator goods which are of a dangerous nature, he shall inform the Operator of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. Failing the receipt of such information, the Operator, if he did not know the goods were dangerous, may at any time or place, unload, destroy or render the goods harmless; further, the Consignor shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage, or of their being unloaded, destroyed or rendered harmless.

c. sera responsable des actes et omissions de toute personne dont il utilise directement ou indirectement les services pour l'accomplissement du contrat dont témoigne ce Document de Transport Combiné.

## *2. Méthode et itinéraire de transport*

L'Entrepreneur de Transport Combiné aura le droit de choisir les moyens raisonnables, l'itinéraire et les procédés à utiliser pour accomplir le contrat matérialisé par ce Document de Transport Combiné.

## *3. Délai de livraison*

L'Entrepreneur de Transport Combiné livrera les marchandises à destination dans le délai porté sur ce document ou, si aucun délai n'est spécifié, dans un temps raisonnable.

## *4. Négociabilité et droit aux marchandises*

4.1. Ce Document de Transport Combiné sera réputé négociable à moins qu'il ne soit marqué « non négociable » ou « pas négociable ».

4.2. Si ce Document de Transport Combiné est marqué « non négociable » ou « pas négociable », l'Entrepreneur de Transport Combiné sera déchargé de son obligation de livrer les marchandises en les livrant à la personne mentionnée comme réceptionnaire dans ce document mais il aura néanmoins le droit d'exiger la remise du document original, dûment endossé, et ce précédemment à ce qu'il soit obligé de livrer les marchandises, même au réceptionnaire désigné. Si ce Document de Transport Combiné n'est pas marqué, l'Entrepreneur de Transport Combiné demandera la remise de ce document, dûment endossé, en échange de la livraison des marchandises ou bien de la délivrance d'un Ordre de Livraison.

4.3. Ce Document de Transport Combiné fera preuve de la réception par l'Entrepreneur de Transport Combiné du chargement comme décrit sur ce Document. Cependant, s'il est négociable, la preuve du contraire ne sera pas admissible s'il a été transféré à une troisième partie agissant de bonne foi.

## *5. Marchandises Dangereuses et Indemnité*

Quand l'Expéditeur remet à l'Entrepreneur de Transport Combiné des marchandises de nature dangereuse, il informera l'Entrepreneur de Transport Combiné de la nature exacte du danger et indiquera, si nécessaire, les précautions à prendre. Si, faute d'avoir reçu de tels renseignements, l'Entrepreneur de Transport Combiné ne savait pas que les marchandises étaient dangereuses, il peut à n'importe quel moment ou à n'importe quel endroit, décharger, détruire ou rendre les marchandises inoffensives; de plus, l'Expéditeur supportera toutes les dépenses, pertes ou dommages encourus pour leur remise pour transport, pour leur déchargement, pour leur destruction ou pour les rendre inoffensives.

## *6. Delivery*

If delivery of the goods is not taken by the Merchant within a reasonable time after notification of their arrival, the Operator shall be entitled to store the goods at the sole risk and expense of the Merchant, whereupon the liability of the Operator in respect of the goods shall wholly cease.

## *7. Description of Goods and Merchant's Packing*

7.1. The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Operator the accuracy of the description of the goods, marks, number, quantity and weight as furnished by him, and the Consignor shall indemnify the Operator against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Operator to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Combined Transport Document to any person other than the Consignor.

The Operator reserves the right to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found that the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the freight charged, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Operator for his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on the Combined Transport Document as freight payable.

7.2. The Consignor shall be liable for any loss, damage or injury caused by faulty or insufficient packing of goods or by faulty loading, packing or securing within containers or trailers or on flats when such loading, packing or securing has been performed by the Consignor or on behalf of the Consignor, or by the defect or unsuitability of the containers, trailers or flats, when not supplied by the Operator or on behalf of the Operator, and shall indemnify the Operator against any additional expense or liability so caused.

## *8. Basis of Liability*

The Operator shall be liable for delay in delivery, and for loss of or damage to the goods occurring during the period specified in clause 1.1. (a), unless he proves that he, and any person of whose services he makes use, have taken all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

## 6. *Livraison*

Si après notification de leur arrivée, il n'est pas pris par le Marchand livraison des marchandises dans un délai raisonnable, l'Entrepreneur de Transport Combiné aura le droit de les entreposer au seul risque et aux frais du Marchand, après quoi la responsabilité de l'Entrepreneur de Transport Combiné, au regard des marchandises, cessera complètement.

## 7. *Description des marchandises et Emballages du Marchand*

7.1. L'Expéditeur sera censé avoir garanti à l'Entrepreneur de Transport Combiné l'exactitude de la description des marchandises, marques, nombre, quantité et poids comme si ces renseignements étaient donnés par lui et l'Expéditeur indemniserà l'Entrepreneur de Transport Combiné de toute perte, dommage et dépenses provenant ou résultant de l'imprécision ou de l'inexactitude de tels renseignements. Le droit de l'Entrepreneur de Transport Combiné à une telle indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses obligations d'après ce Document de Transport Combiné envers aucune personne autre que l'Expéditeur.

L'Entrepreneur de Transport Combiné se réserve le droit de faire inspecter les contenus et de faire vérifier le poids, les mesures ou la valeur. Si une telle inspection fait découvrir que la déclaration n'est pas correcte, il est convenu qu'une somme égale soit à cinq fois la différence entre le chiffre correct et le fret demandé ou au double du fret correct diminué du fret demandé, quelle que soit la somme la plus faible, sera payable pour solde des dommages causés à l'Entrepreneur de Transport Combiné par ses frais d'inspection et ses pertes de fret sur d'autres marchandises sans tenir compte de toute autre mentionnée sur le Document de Transport Combiné comme fret à payer.

7.2. L'Expéditeur sera responsable de toute perte, dommages ou torts causés par un emballage défectueux ou insuffisant des marchandises ou par un chargement, emballage ou arrimage défectueux dans des conteneurs, ou des remorques ou sur des plates-formes quand un tel chargement, emballage ou arrimage a été fait par l'Expéditeur ou pour le compte de l'Expéditeur, ou par le défaut ou l'inconvenance des conteneurs, remorques ou plates-formes quand ils ne sont pas fournis par l'Entrepreneur de Transport Combiné ou pour son compte et il indemniserà l'Entrepreneur de Transport Combiné pour toute dépense supplémentaire ainsi causée ou responsabilité ainsi encourue.

## 8. *Base de la Responsabilité*

L'Entrepreneur de Transport Combiné sera responsable du retard à la livraison et des pertes ou dommages aux marchandises survenus au cours de la période spécifiée clause I.I (a), à moins qu'il ne prouve qu'il a lui-même, ou toute personne qu'il emploie, pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement nécessaires pour éviter ce qui s'est produit et ses conséquences.



### *9. The Amount of Compensation*

9.1. When the Operator 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 the time they are delivered to the Consignee in accordance with this Combined Transport Document or should have been so delivered.

9.2. 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.

9.3. Compensation in respect of loss of or damage to goods, delay, consequential loss, or any other loss or damage shall not, however, exceed the official value of 25 francs (« franc » meaning the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900) per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

### *10. Defences*

10.1 The defences and limits of liability provided for in these Conditions shall apply in any action against the Operator for loss of or damage to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

10.2. The Operator shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in clause 9.3., if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the Operator himself done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

### *11. Liability of Servants and Sub-contractors*

11.1. If compensation is sought from a person referred to in clause 1.c, such person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the Operator is entitled to invoke under these Conditions.

11.2. However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of this person, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in clause 9.3.

11.3. Subject to the provisions of clause 10.2. and of paragraph 2 of this clause, the aggregate of the amounts recoverable from the Operator and the persons referred to in clause 1.c shall in no case exceed the limits provided for in these Conditions.

## *9. Le Montant de l'Indemnité*

9.1. Quand l'Entrepreneur de Transport Combiné doit une compensation pour perte ou avarie aux marchandises, une telle compensation sera calculée par référence à la valeur de telles marchandises au lieu et à la date où elles sont livrées au Destinataire suivant ce Document de Transport Combiné ou auraient dû être ainsi livrées.

9.2. La valeur des marchandises sera fixée suivant le prix témoin ou, s'il n'y a pas de tel prix, suivant le prix courant de marché ou, s'il n'y a pas de prix témoin ou de prix courant de marché, par référence à la valeur normale de marchandises de même espèce et qualité.

9.3. La compensation pour perte ou avarie aux marchandises, retard, perte consécutive ou toute autre perte ou dommage n'excèdera cependant pas 25 francs (le « franc » signifiant le franc-or pesant 10/31 de gramme au titre de 900/1.000) par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou avariées.

## *10. Exonérations*

10.1. Les exonérations et les limites de responsabilité stipulées dans ces Conditions s'appliqueront à toute action contre l'Entrepreneur de Transport Combiné pour perte ou avarie aux marchandises, soit que l'action soit fondée sur le contrat ou qu'elle le soit sur le préjudice subi.

10.2. L'Entrepreneur de Transport Combiné n'aura pas droit au bénéfice de la limitation de responsabilité accordé par la clause 9.3. s'il est prouvé que la perte ou le dommage résultant d'un acte ou d'une omission de l'Entrepreneur de Transport Combiné lui-même ont été faits avec l'intention de causer un dommage ou qu'il a agi avec négligence tout en sachant qu'il en résulterait probablement un dommage.

## *11. Responsabilité des Préposés et des Sous-Contractants*

11.1. Si une compensation est demandée à une personne mentionnée à la clause 1.c, cette personne aura le droit de se prévaloir des exonérations et limites de responsabilité dont l'Entrepreneur de Transport Combiné a le droit de se prévaloir d'après les présentes Conditions.

11.2. Cependant, s'il est prouvé que la perte ou l'avarie résultaient d'un acte ou d'une omission de cette personne qui ont été faits avec l'intention de causer un dommage ou par insouciance tout en sachant qu'un dommage en résulterait probablement, cette personne n'aura pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité dont dispose la clause 9.3.

11.3. Par suite des dispositions de la clause 10.2. et de celles du paragraphe 2 de cette clause, le total des montants recouvrables de l'Entrepreneur de Transport Combiné et des personnes citées dans la clause 1.c, ne dépassera, en aucun cas, les limitations portées aux présentes Conditions.

## *12. Freight and Charges*

12.1. Freight shall be paid in cash without discount and, whether prepayable or payable at destination, shall be considered as earned on receipt by the Operator of the goods and shall not be returned or relinquished in any event.

12.2 Freight and all other amounts mentioned in this Combined Transport Document are to be paid in the currency named in the Combined Transport Document or at the Operator's option in the currency of the country where the goods have been received or delivered at the highest rate of exchange for bankers sight bills current on the date of the Combined Transport Document or, at the option of the Operator, on the date of actual payment.

12.3. All dues, taxes and similar charges in connection with the goods shall be paid by the Merchant.

12.4. The Operator shall be entitled to a reasonable additional compensation for any unforeseeable costs for deviation or delay or any other unforeseeable increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government directions or other force majeure.

## *13. Lien*

The Operator shall have a lien on the goods for any amount due under this Combined Transport Document including storage fees and for the cost of recovering same, and may enforce such lien by any means available, with or without resort to court procedure.

## *14. Notice*

Unless notice of loss or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the Operator or the persons referred to in clause 1.c above, at the place of delivery before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Combined Transport Document, or if the loss or damage be not apparent, within seven consecutive days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Operator of the goods as described in this Combined Transport Document.

## *15. Time-bar*

The Operator shall be discharged of all liability under the rules of these Conditions unless suit is brought within **nine months after**

## *12. Fret et charges*

12.1. Le fret sera payé comptant sans escompte et, qu'il soit payable d'avance ou payable à destination, sera considéré comme dû, dès réception des marchandises par l'Entrepreneur de Transport Combiné et, en aucun cas, ne sera remboursé ou délaissé.

12.2. Le fret et toutes autres sommes mentionnées dans ce Document de Transport Combiné devront être payés dans la monnaie qui y est stipulée ou, au choix de l'Entrepreneur de Transport Combiné, dans la monnaie du pays d'expédition ou dans celle du pays de livraison des marchandises, au taux de change le plus élevé atteint par les titres de banque payables à vue à la date du Document de Transport Combiné ou, au choix de l'Entrepreneur de Transport Combiné, à la date du paiement effectif.

12.3. Tous droits, taxes ou charges analogues sur les marchandises seront payés par le Marchand.

12.4. L'Entrepreneur de Transport Combiné aura droit à une indemnité supplémentaire raisonnable pour toute dépense imprévisible pour déroutement ou retard ou toute autre augmentation imprévisible des dépenses de quelque nature que ce soit par suite de guerre, d'opérations de belligérance, d'épidémies, de grèves, d'injonctions gouvernementales ou autres cas de force majeure.

## *13. Privilège*

L'Entrepreneur de Transport Combiné aura un privilège sur les marchandises pour toute somme due d'après ce Document de Transport Combiné, y compris les frais d'entrepôt et les frais de recouvrement de ceux-ci, et il peut faire valoir ce privilège par tous moyens à sa disposition, avec ou sans recours à une procédure judiciaire.

## *14. Notification*

A moins qu'une notification de perte ou d'avarie aux marchandises avec indication des caractères généraux de celles-ci ne soit faite par écrit à l'Entrepreneur de Transport Combiné ou aux personnes désignées dans la clause 1.c ci-dessus, au lieu de livraison avant ou au moment de la remise des marchandises à la garde de la personne habilitée à en prendre livraison d'après ce Document de Transport Combiné, ou si la perte ou l'avarie ne sont pas apparentes, dans les sept jours consécutifs, une telle remise fera foi de la livraison par l'Entrepreneur de Transport Combiné des marchandises telles que décrites dans ce Document de Transport Combiné.

## *15. Prescription*

L'Entrepreneur de Transport Combiné sera dégagé de toute responsabilité découlant des règles de ces Conditions, à moins qu'une action en justice ne soit intentée, neuf mois après la livraison des marchandi-

delivery of the goods. In the case of total loss of the goods, the period shall begin to run two months after the goods have been taken in charge by the Operator.

*16. Jurisdiction*

Actions against the Operator may only be instituted in the country where the Operator has his principal place of business and shall be decided according to the law of such country.

*17. Applicability of mandatory law and Warsaw Convention Clause*

Notwithstanding anything provided herein, if any of the provisions should contravene the terms of any international convention, or any national statute, which may be compulsorily applicable to the contract evidenced by this Combined Transport Document, such provision shall be void and of no effect to the extent of the contravention only, all other provisions to remain in full force and effect.

If, wholly or partly, the contract evidenced by this Combined Transport Document is deemed to be a contract for international carriage by air, such carriage shall be governed by the Convention for the Unification of Certain Rules relating to international Carriage by Air, signed at Warsaw, October 12, 1929, as amended by the Hague Protocol, 1955.

ses. Dans le cas de perte totale des marchandises, la période commencera à courir deux mois après que les marchandises ont été prises en charge par l'Entrepreneur de Transport Combiné.

#### *16. Jurisdiction*

Les actions contre l'Entrepreneur de Transport Combiné ne peuvent être intentées que dans le pays où il a son principal établissement et elles seront décidées suivant la loi de ce pays.

#### *17. Applicabilité d'une loi d'ordre public et Clause de la Convention de Varsovie*

Malgré tout ce qui est ici stipulé, si une disposition allait à l'encontre des termes d'une convention internationale ou d'une loi nationale qui peut être obligatoirement applicable au contrat matérialisé par ce Document de Transport Combiné, une telle disposition serait nulle et de nul effet mais cela seulement dans la limite de ce qu'elle enfreint et toutes les autres dispositions conserveront leur pleine force et effet.

Si dans son intégralité ou pour partie seulement, le contrat matérialisé par ce Document de Transport Combiné est considéré comme étant un contrat de transport international par air, un tel transport sera régi par la Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport International par Air, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et telle que modifiée par le Protocole de La Haye de 1955.

**4**

**RIDER TO THE STATEMENT OF THE  
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE  
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

**AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS  
ET ADHESIONS DES CONVENTIONS  
INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

**RIDER TO THE STATEMENT OF THE  
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE  
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS**

In a communication dated August 7th 1973, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique advises that on July 2nd 1973 an instrument of accession was deposited by the Embassy of the Democratic and Popular Republic of Algeria for each of the Conventions listed hereunder of which Belgium is the depositary :

1. International Convention for the unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea and Protocol, signed at Brussels on April 29th 1961.
2. International Convention for the unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers Luggage by Sea, signed at Brussels on May 27th 1967.

In accordance with the provisions in Article 18, the Convention at sub-paragraph 1 shall, as regards Algeria, come into force on October 2nd 1973.

The Convention at sub-paragraph 2 has not yet come into force, the conditions required in Article 21, 1, not having been fulfilled.



## **AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME**

Suivant une communication datée le 7 août 1973, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique avise que le 2 juillet 1973, l'Ambassade de la République algérienne démocratique et populaire a déposé un instrument d'adhésion pour chacune des Conventions reprises ci-après, dont la Belgique est dépositaire :

1. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et protocole, faite à Bruxelles le 29 avril 1961.
2. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, faite à Bruxelles le 27 mai 1967.

Conformément aux dispositions de l'article 18, la Convention citée sub 1 entrera en vigueur à l'égard de l'Algérie le 2 octobre 1973.

La Convention citée sub 2 n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 21, 1, n'étant pas remplies.

5

**IN MEMORIAM**

## IN MEMORIAM

We regret to announce that Professor Giorgio BERLINGIERI, Honorary President of the Italian Association of Maritime Law, passed away on the 25th November 1973.

Giorgio BERLINGIERI, Advocate and Professor at the University of Genoa, closely followed the work of the Comité Maritime International for many years. He attended C.M.I. Conferences and, as the representative of Italy, was present at several Brussels Diplomatic Conferences.

Professor BERLINGIERI was Titulary Member of the C.M.I.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to his son, Professor Francesco BERLINGIERI, Vice-President of the Italian Maritime Law Association, as well as to the Italian Maritime Law Association.

## IN MEMORIAM

Nous regrettons d'annoncer que le Professeur Giorgio BERLINGIERI, Président honoraire de l'Association Italienne de Droit Maritime, est décédé le 25 novembre 1973.

Giorgio BERLINGIERI, avocat et Professeur à l'Université de Gênes, a suivi de très près pendant de longues années les travaux du Comité Maritime International. Il a assisté aux conférences du C.M.I., ainsi qu'à plusieurs conférences diplomatiques de Bruxelles comme représentant de l'Italie.

Le Professeur BERLINGIERI était membre titulaire du C.M.I.

Le Comité Maritime International prie son fils, le Professeur Francesco BERLINGIERI, ainsi que l'Association Italienne de Droit Maritime, de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

## INDEX

|  | Page |
|--|------|
| 1. C.M.I. RESTRUCTURED - VIEWS AND IMPRESSIONS   | 172  |
| <i>NOUVELLES STRUCTURES DU C.M.I. - VUES ET IMPRESSIONS</i>  | 173  |
| 2. REVISION OF THE HAGUE/VISBY RULES ON BILLS OF LADING  |      |
| <i>LA REVISION DES REGLES DE LA HAYE ET DE VISBY SUR LES CONNAISSEMENTS</i>  |      |
| <i>HR-15/X-73</i> Minutes of the International Subcommittee Meeting held at Stockholm August 21st, 1973  | 182  |
| <i>Procès-verbal de la réunion de la Commission Internationale tenue à Stockholm le 21 août 1973</i>   | 183  |
| Letter dated August 31st 1973 from Mr. Jan Ramberg, Chief Legal Officer C.M.I., to Mr. Constantin Stavropoulos, Legal Counsel, UNCITRAL, United Nations, New York                                | 196  |
| <i>Lettre datée le 31 août 1973 de Monsieur Jan Ramberg, Conseiller Juridique Principal, C.M.I., à Monsieur Constantin Stavropoulos, Conseiller Juridique, UNCITRAL, Nations Unies, New York</i> |      |
| 3. COMBINED TRANSPORT  |      |
| <i>TRANSPORT COMBINE</i>   |      |
| <i>TCM-12/X-73</i> Memorandum regarding the « UNIDOC »   | 204  |
| <i>Mémoire concernant « UNIDOC »</i>   | 205  |
| FIATA  |      |
| COMBICONBILL   |      |
| ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document  | 216  |
| <i>Règles uniformes CCI pour un Document de Transport Combiné</i>  | 217  |

|                    |   |     |
|--------------------|---|-----|
| <i>TCM-11/X-73</i> | General Conditions of a Combined Transport Document « UNIDOC »  | 232 |
|                    | <i>Conditions générales d'un Document de Transport Combiné « UNIDOC »</i>                                   | 233 |
| 4.                 | RIDER TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS | 246 |
|                    | <i>AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME</i>     | 247 |
| 5.                 | IN MEMORIAM   | 250 |

#### **C.M.I. DOCUMENTATION**

**Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerp, Belgium.**

#### **DOCUMENTATION C.M.I.**

**Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, C/o Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.**