

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

# **DOCUMENTATION**

**1968**

**IV**

- 1. ADMINISTRATION**
- 2. PASSENGERS**
- 3. CONTAINERS**
- 4. TORREY CANYON**

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

## **1. ADMINISTRATION**

# I. BUREAU PERMANENT

## *Report regarding the minutes*

MEETING OF THE 1st MAY 1968

### *1. Tokyo Conference*

#### *A. Place and date.*

The next Plenary Conference of the C.M.I. will take place in Tokyo from the 30th March until the 5th April 1969.

The meetings will be held at the TOKYO PRINCE HOTEL. Entry forms will be sent to the National Associations and to the Titulary Members before the 1st August 1968.

#### *B. Agenda.*

The Tokyo Plenary Conference will examine the subjects commonly called « CONTAINERS » and « TORREY CANYON ».

If the preparatory work has progressed sufficiently, a limited revision of the 1961 Convention of the Carriage of Passengers will also be considered; on principle, only the questions of the limitation and of the jurisdiction will be examined.

#### *C. Carriage of the Members of the Congress.*

The Bureau Permanent accepts the principle of the advisability of chartering a plane by the International Maritime Committee for the voyage Europe/Japan. A precise offer will be communicated to the Administrative Secretariat to the National Associations and to the Titulary Members.

If a sufficient number of members decide to leave together, the outward journey will take place by the regular plane of the Japan Air Lines of the 28th March 1969, the return journey taking place, at the convenience of the participants, on the planes of the regular lines of the same Company. However, the return journey via the United States is excluded. The price of the return voyage in Economy Class will be in the region of US \$ 750,—.

# I. BUREAU PERMANENT

## *Compte rendu du proces-verbal*

REUNION DU 1er MAI 1968

### *1. Conférence de Tokyo*

#### *A. Lieu et date.*

La prochaine Conférence Plénière du C.M.I. aura lieu à Tokyo du 30 mars au 5 avril 1969.

Les séances auront lieu au TOKYO PRINCE HOTEL. Des formules d'inscription seront envoyées aux Associations Nationales et aux Membres Titulaires avant le 1er août 1968.

#### *B. Ordre du jour.*

La Conférence Plénière de Tokyo examinera les sujets communément appelés « CONTAINERS » et « TORREY CANYON ».

Si les travaux préparatoires sont suffisamment avancés, une révision limitée de la Convention de 1961 concernant le transport des passagers sera également envisagée; en principe, seules les questions de la limitation et de la juridiction seront examinées.

#### *C. Transport des Congressistes.*

Le Bureau Permanent accepte le principe de l'opportunité de l'affrètement d'un avion par le Comité Maritime International pour le voyage Europe/Japon. Une offre précise sera communiquée par le Secrétariat Administratif aux Associations Nationales et aux Membres Titulaires.

Si suffisamment de membres décident de partir ensemble, le voyage aller se fera par l'avion régulier de la Japan Air Lines du 28 mars 1969, le retour pouvant se faire, à la convenance des participants, par les avions des lignes régulières de la même Compagnie, le retour par les Etats-Unis étant toutefois exclu. Le prix du voyage aller/retour en « Economic Class » sera de l'ordre de \$ US 750,—.

## 2. Structuration of the International Maritime Committee

### A. Subscriptions of the National Associations.

The Subscriptions of the National Associations have been fixed for the year 1968.

### B. International Maritime Committee Documents.

As a reminder, the documents published by the C.M.I. are distributed in one way only, i.e. by means of an annual subscription of Belgian Francs 300,—. The only exception is that in favour of Titulary Members whose subscription of Belgian Francs 500,— comprises the price of a subscription to the publications.

The dispatch can be made by air against payment of a supplement.

### C. Regulations of the Work of the Subcommittees.

The Bureau Permanent has discussed and accepted the draft prepared by the Administrative Council (copy attached).

## 3. Work of the Subcommittees

The subcommittee « *Containers* » will meet in Brussels on the 10th and 11th June 1968.

The Subcommittee « *Torrey Canyon* » will publish its working document, to be submitted to the National Associations, in the coming days; the replies will have to be sent to the Administrative Secretariat before the 31st August 1968.

A questionnaire regarding the « *Carriage of Nuclear Substances* » has recently been sent to the National Associations; the replies should be sent to the Administrative Secretariat before the 31st July 1968.

A questionnaire regarding the revision of the 1961 Convention on the Carriage of *Passengers* will be sent to the National Associations before the end of the month of May; the replies must reach the Administrative Secretariat before the 31st August 1968.

## 4. New Associations

An Ecuadorian Maritime Law Association will henceforth belong to the International Maritime Committee.

## 2. Structuration du Comité Maritime International

### A. Cotisation des Associations Nationales.

Les cotisations des Associations Nationales ont été arrêtées pour l'année 1968.

### B. Documents Comité Maritime International.

Il est rappelé que les documents publiés par le C.M.I. ne sont plus distribués que sous une seule forme, à savoir celle d'un abonnement annuel de Francs Belges 300,—. La seule exception est celle en faveur des Membres Titulaires dont la cotisation de Francs Belges 500,— comprend le prix de l'abonnement aux publications.

L'expédition pourra être faite par voie aérienne moyennant le paiement d'un supplément.

### C. Règlement des Travaux des Commissions.

Le Bureau Permanent a discuté et accepté le projet préparé par le Conseil de Gestion (copie annexée).

## 3. Travaux des Commissions

La Commission « *Containers* » se réunira à Bruxelles les 10 et 11 juin 1968.

La Commission « *Torrey Canyon* » publiera son document de travail, à soumettre aux Associations Nationales, dans les prochains jours; les réponses devront être envoyées au Secrétariat Administratif avant le 31 août 1968.

Un questionnaire concernant le « *Transport de Substances Nucléaires* » vient d'être envoyé aux Associations Nationales; les réponses devraient être envoyées au Secrétariat Administratif avant le 31 juillet 1968.

Un questionnaire concernant la révision de la Convention de 1961 relative au transport des *Passagers* sera envoyé aux Associations Nationales avant la fin du mois de mai; les réponses doivent parvenir au Secrétariat Administratif avant le 31 août 1968.

## 4. Nouvelles Associations

Une Association Equatorienne de Droit Maritime fera dorénavant partie du Comité Maritime International.

## II. TOKYO CONFERENCE

### CHARTERING OF AN AEROPLANE BY THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

#### 1. *Principle.*

Following the request of the Bureau Permanent formulated on the 29th November 1967, the Japanese Maritime Law Association has proposed that the C.M.I. charter an aeroplane of the Japan Air Lines.

At a Meeting on the 1st May, the Bureau Permanent accepted the principle of this proposal. So it is that it has been envisaged that 140 people leave with the regular plane of the Japan Air Lines on the 28th March 1969 by the route Paris, Copenhagen, Anchorage, Tokyo; the return journey may take place with the regular planes of the same Company (Polar or Southern Route, therefore not via the United States) at any time, alone or in groups. The return fare in Economy Class would amount to  $\pm$  US \$ 750,— (normal US \$ 1.287,50).

#### 2. *Bookings.*

- Before 1st October 1968, reservation for the outward journey (to be addressed to the Administrative Secretariat).
- Before 1st November 1968, communication of the reservation by the Administrative Secretariat and dispatch by « Wagons-Lits » of the documentation for the choice of a return route.
- Before 1st December 1968, payment of the voyage and booking of the planes and of the hotels for the return journey through the care of « Wagons-Lits ».
- Before 1st January 1969, delivery of the tickets by « Wagons-Lits ».

#### 3. *Return journey.*

As an indication, « Wagons-Lits » have communicated the following approximate prices for the stays, including :

- transfer from the airport to the hotel and vice versa
- accommodation in room with two beds

## II. CONFERENCE DE TOKYO

### AFFRETEMENT D'UN AVION PAR LE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

#### 1. *Principe.*

Faisant suite à la demande du Bureau Permanent formulée le 29 novembre 1967, l'Association Japonaise de Droit Maritime a proposé que le C.M.I. affrète un avion de la Japan Air Lines.

Lors de sa réunion du 1<sup>er</sup> mai, le Bureau Permanent a accepté le principe de cette proposition. C'est ainsi qu'il est envisagé que 140 personnes partent par l'avion régulier de la Japan Air Lines le 28 mars 1969, suivant l'itinéraire Paris, Copenhague, Anchorage, Tokyo; le retour pourra se faire par les avions réguliers de la même Compagnie (route du Pôle ou route du Sud, donc pas via les Etats-Unis) à n'importe quel moment, seul ou en groupe. Le prix aller-retour en « Economic Class » s'élèverait à  $\pm$  \$ US 750,— (prix normal aller/retour \$ US 1.287,50).

#### 2. *Réservations :*

- Avant le 1<sup>er</sup> octobre 1968, réservation pour le voyage aller (s'adresser au Secrétariat Administratif).
- Avant le 1<sup>er</sup> novembre 1968, communication de la réservation par le Secrétariat Administratif, et envoi par « Wagons-Lits » de la documentation permettant de choisir un itinéraire retour.
- Avant le 1<sup>er</sup> décembre 1968, paiement du voyage et réservation des avions et des hôtels pour le retour par les soins de « Wagons-Lits ».
- Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1969, remise des tickets par « Wagons-Lits ».

#### 3. *Retour :*

A titre indicatif, les « Wagons-Lits » ont communiqué les prix approximatifs des séjours comprenant :

- transferts des aéroports aux hôtels et vice versa
- logement en chambre à deux lits

- meals in full board
- providing for the principal excursions

HONG KONG	3 days	US \$	53,—
PNOM PENH (Angkor)	3 »	»	65,—
BANGKOK	3 »	»	50,—
NEW DELHI	8 »	»	225,—
(DELHI/BENARES/AGRA/JAIPUR)			

Depending on the replies received, tourist tours in groups (minimum 20 people) can be drawn up, taking into account the preferences indicated by the majority of the participants.

- repas en pension complète
- fourniture des principales excursions

HONG KONG	3 jours	\$ US	53,—
BANGKOK	3 »	»	50,—
PNOM PENH (Angkor)	3 »	»	65,—
NEW DELHI	8 »	»	225,—
(DELHI/BENARES/AGRA/JAIPUR)			

En fonction des réponses reçues, des circuits touristiques en groupe (minimum 20 personnes) pourront être établis tenant compte des préférences indiquées par la majorité des participants.

### III. WORK OF THE SUBCOMMITTEES

#### 1. *Choice of subjects :*

Upon one of its members moving a proposal, the Bureau Permanent may decide with absolute rights on the study of a subject; any request for an inscription on the Agenda of the Bureau Permanent will be accompanied by an explanatory note. Before taking a definite decision, the Bureau Permanent may constitute, within its body, a Subcommittee which will report only to the Bureau Permanent.

The Bureau Permanent may extend, limit or circumscribe the scope of the proposed subject.

#### 2. *Constitution of International Subcommittees.*

The Bureau will appoint, within its body, the President of the International Subcommittee who will make a study of the subject which requires examination.

The President will report on the activities of his Subcommittee at each Meeting of the Bureau Permanent; if he is present, he will be able to report orally.

The Members of the Administrative Council are by right Members of the International Subcommittee.

The National Associations will each appoint one representative; the President of the International Subcommittee may consent to the presence of a deputy member.

The observers, who have been admitted to the Meetings of the Subcommittees by the President, after consultation with the Administrative Council, may participate in the debates only on condition that they obtain the consent of the President of the International Subcommittee.

#### 3. *Work of the International Subcommittees.*

In the absence of different instructions being given by the Bureau Permanent, the International Subcommittees are commissioned to study the problem stated and to deliver to the General Assembly, in the person of the President of the International Maritime Committee, a report summarizing their work, accompanied, eventually, by a draft convention, by rules or by a set of uniform international provisions.

The International Subcommittee will be dissolved by the mere fact that these documents have been delivered, normally six months before the date fixed for the next General Assembly.

It is traditional that the President establish or even submit, before the constitution of the International Subcommittee, an introduc-

### III. TRAVAIL DES COMMISSIONS

#### 1. *Choix des sujets.*

Sur proposition d'un de ses Membres, le Bureau Permanent décide souverainement de la mise à l'étude d'un sujet; toute demande d'inscription à l'ordre du jour du Bureau Permanent sera accompagnée d'une notice explicative. Avant de prendre une décision définitive, le Bureau Permanent peut constituer, en son sein, une commission qui ne fera rapport qu'au seul Bureau Permanent.

Le Bureau Permanent peut étendre, limiter ou délimiter l'étendue du sujet proposé.

#### 2. *Constitution des Commissions Internationales.*

Le Bureau Permanent désignera, en son sein, le Président de la Commission Internationale qui étudiera le sujet dont l'examen est décidé.

Ce Président fera rapport sur les activités de sa commission à chaque réunion du Bureau Permanent; s'il y assiste, il pourra le faire oralement.

Les membres du Conseil de Gestion sont de droit membres de la Commission Internationale.

Les Associations Nationales désigneront chacune un représentant; le Président de la Commission Internationale pourra admettre la présence d'un membre suppléant.

Les observateurs admis aux réunions des commissions par le Président, après consultation du Conseil de Gestion, ne prendront part aux débats que moyennant l'accord du Président de la Commission Internationale.

#### 3. *Travaux des Commissions Internationales.*

Les Commissions Internationales, à défaut d'autres instructions données par le Bureau Permanent, sont chargées d'étudier le problème énoncé et de remettre à l'Assemblée Générale, en la personne du Président du Comité Maritime International, un rapport résumant leurs travaux, accompagné, le cas échéant, d'un projet de convention, de règles ou d'un ensemble de dispositions internationales uniformes.

La Commission Internationale est dissoute par le fait de la remise de ces documents, remise qui doit normalement se faire six mois avant la date prévue pour la prochaine Assemblée Générale.

Il est de tradition que le Président établit ou présente même, avant la constitution de la Commission Internationale, un rapport introductif

tory report and a questionnaire to which the National Associations will reply in the shortest possible time.

The International Subcommittees meet on being convened by their President who will take care to fix the place and the date in agreement with the Administrative Council.

At the end of each meeting, a report is drawn up by the President who may be assisted by someone not belonging to the Subcommittee; this task does not devolve upon the Administrative Secretariat. In this report there will be no mention of the names of the intervening speakers.

It is obvious that the President of the International Subcommittee may constitute working groups and convene them as he sees fit, it being understood that this work remains in the nature of a private consultation of the President and will receive neither publication nor assistance from the hands of the Administrative Council and the Administrative Secretariat.

#### 4. *National Associations.*

The National Associations are requested to reply to the questionnaires of the presidents of the international subcommittees with the least possible delay even before the appointment of their delegate.

The National Associations are expected to designate their delegate according to his particular competence. The members of the International Subcommittees are not therefore the Spokesmen of the National Associations which have designated them and do not commit them.

After having deposited the final report of the International Subcommittee, the National Associations will send their objections to the Administrative Secretariat in the form of draft amendments eventually with a commentary; these draft amendments are submitted to the General Assembly.

#### 5. *Administrative Services.*

The Administrative Council may foresee a team of simultaneous translators and/or stenographers for the plenary meetings of the International Subcommittees. The Administrative Secretariat does not participate in the work of the International Subcommittees.

With the object of having it put into print, the President of the International Subcommittee will send the text of his introductory report and of his reports of meetings of plenary subcommittees to the Administrative Secretariat, as well as the final documents of his subcommittee, preferably in English and French.

The President of the International Subcommittee may entrust the Administrative Secretariat with the dispatch of any communication to the National Associations and, more particularly, with the invitations to designate a delegate and to reply to the questionnaire.

et un questionnaire auquel les Associations Nationales répondront dans les délais les plus brefs.

Les Commissions Internationales se réunissent sur convocation de leur Président qui prendra soin d'en fixer le lieu et la date, d'accord avec le Conseil de Gestion.

A l'issue de chaque réunion un rapport est établi par le Président qui peut se faire assister par une personne étrangère à la commission; cette tâche n'incombe pas au secrétariat administratif. Ce rapport ne mentionne pas le nom des auteurs des interventions.

Il va de soi que le Président de la Commission Internationale peut constituer des sous-commissions et les réunir comme il l'entend, étant entendu que ces travaux conservent le caractère d'une consultation privée du Président et ne feront l'objet d'aucune publication ou d'assistance de la part du conseil de gestion et du secrétariat-administratif.

#### 4. *Associations Nationales.*

Les Associations Nationales sont invitées à répondre au questionnaire des Présidents des Commissions Internationales dans les délais les plus brefs même avant la désignation de leur délégué. Les Associations Nationales sont sensées avoir désigné leur délégué pour ses compétences particulières. Les membres des Commissions Internationales ne sont donc pas les porte-parole des Associations Nationales qui les ont désignés et ne les engagent pas.

Après le dépôt du rapport final de la Commission Internationale les Associations Nationales envoient au secrétariat-administratif leurs objections sous forme de projets d'amendement éventuel commenté; ces projets d'amendement sont soumis à l'Assemblée Générale.

#### 5. *Services administratifs.*

Le Conseil de Gestion peut prévoir une équipe de traducteurs simultanés et/ou de sténographes pour les réunions plénières des Commissions Internationales. Le secrétariat-administratif ne participe pas aux travaux des Commissions Internationales.

Le Président de la Commission Internationale enverra au secrétariat-administratif, pour impression, le texte de son rapport introductif et de ses rapports de réunions de commissions plénières ainsi que les documents finals de sa commission de préférence en anglais et en français.

Le Président de la Commission Internationale peut charger le secrétariat-administratif de l'envoi de toute communication aux Associations Nationales et notamment des invitations à désigner un délégué et à répondre au questionnaire.

## **2. PASSENGERS**

## INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE « PASSENGERS »

### INTRODUCTORY REPORT

*regarding the modification of the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea of the 29th April 1961*

#### I.

1° The International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea (hereafter named the Passenger Convention) was signed in Brussels on the 29th April 1961. Up to the present time, it has been ratified by France, the United Arabie Republic, Marocco and Switzerland. Cuba, Peru, the Madagascar Republic, Iran and Congo have acceded to it. The Convention came into force on the 4th June 1965.

2° The International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Carriage of Passenger Luggage by Sea (hereafter named Luggage Convention) was signed in Brussels on the 27th May 1967. So far, no State has ratified it.

3° The two Conventions should form a whole, inasmuch as the liability of the carrier for luggage implies that a passenger carriage contract has been concluded. At the start, the predominant idea was that of drawing up a unique Convention for the two matters, but in 1961, this was limited to the drawing up of a Convention for the liability of the carrier towards the passengers and referring the matter of the luggage to a separate Convention. The latter was drawn up and signed in 1967 in the light of the evolution of the law in this matter and there is therefore nothing to be surprised at if fundamental differences are found in the two texts which do not, in any way, facilitate the application of the two Conventions. Several States have let it be known that they will not be able to ratify the 1967 Luggage Convention separately from that of the 1961 Passenger Convention, but that a ratification of the 1961 Passenger Convention will be possible for them only after an adaptation and modernisation of the latter.

## COMMISSION INTERNATIONALE « PASSAGERS »

### RAPPORT INTRODUCTIF

*concernant la modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer du 29 avril 1961*

#### I.

1° Le 29 avril 1961 a été signée à Bruxelles la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de transport de passagers par mer (ci-après dénommée Convention « Passagers »). Elle a été ratifiée jusqu'à présent par la France, la RAU, le Maroc et la Suisse; y ont adhéré le Cuba, le Pérou, la Rép. Malgache, l'Iran et le Congo. Elle est entrée en vigueur le 4 juin 1965.

2° Le 27 mai 1967 a été signée à Bruxelles la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer (ci-après dénommée Convention « Bagages »). Elle n'a été jusqu'à présent ratifiée par aucun Etat.

3° Les deux Conventions devraient former un tout, étant donné que la responsabilité du transporteur pour des bagages présuppose qu'un contrat de transport de passagers a été conclu. A l'origine, l'idée prédominait de faire une seule et unique Convention pour les deux matières, mais en 1961, on s'est borné à rédiger uniquement une Convention pour la responsabilité du transporteur envers les passagers en renvoyant la matière des bagages à une Convention séparée. Cette dernière a été rédigée et signée en 1967 à la lumière de l'évolution du droit en la matière, et il n'est donc pas étonnant de trouver des différences de fond entre les deux textes, ce qui ne facilitera en rien l'application des deux Conventions. Plusieurs Etats ont fait savoir qu'ils ne pourront pas ratifier la Convention « Bagages » de 1967 indépendamment de celle sur les « Passagers » de 1961, mais qu'une ratification de la Convention Passagers de 1961 ne leur sera possible qu'après adaptation et modernisation.

4° At the 1967 Diplomatic Conference in Brussels, several delegations have already expressed the more or less imperative wish that the 1961 Convention be adapted to that of 1967, especially as regards also the rules on jurisdiction. In his introductory statement before the Plenary Assembly of the 24th May 1967, the President of the Subcommittee was compelled to declare :

« But I must say that certain Delegations have expressed the wish that the 1961 Convention be reconsidered, in order to adapt it to the evolution and facilitate the ratification by several maritime nations. It is not up to me to submit such a proposal to the Belgian Government, but I think, however, I must draw the attention to this tendency which was strongly felt during the work of the Subcommittee. » (Minutes p. 193).

The American Delegate also envisaged a revision of the 1961 Convention (Minutes p. 202) and Sir Kenneth Diplock added on the 25th May 1967 :

« This Convention is, however, closely allied to the Passenger Convention to which the U.K. is not yet a party, and although we will be glad to sign the Convention, we think it would not be sensible to adhere to the Convention, to ratify it, until we ratify also the Passenger Convention. It was, therefore, with great pleasure that we heard the recommendation from the President of the Commission that the Passenger Convention should be reconsidered with a view to its amendment in the light of the discussions which have gone on here... We hope that the views expressed by the Commission, that it be looked at again with a view to its revision shortly, will be fulfilled. » (Minutes p. 251).

## II.

1° At a Meeting on the 1st May 1968, the Bureau Permanent of the International Maritime Committee decided :

« *The Bureau Permanent of the C.M.I. :*

taking into account the wishes expressed by several Delegations at the time of the XIIth Diplomatic Conference of Maritime Law of 1968,

*decides that :*

1. An International Subcommittee will be set up for the study of the problem of the revision of the International Convention of 1961 for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea;

4° Déjà lors de la Conférence diplomatique de 1967 à Bruxelles, plusieurs délégations ont exprimé le vœu plus ou moins impératif que la Convention de 1961 soit adaptée à celle de 1967, spécialement en ce qui concerne les règles sur la compétence judiciaire. Dans son exposé introductif devant l'assemblée plénière du 24 mai 1967, le Président de la Commission était obligé de dire :

« Mais je dois dire que certaines Délégations ont exprimé le vœu que la Convention de 1961 soit remise sur le métier, pour l'adapter à l'évolution et en faciliter la ratification de plusieurs nations maritimes. Il ne m'appartient pas de faire une telle proposition au gouvernement belge, mais je crois cependant devoir signaler cette tendance fortement ressentie pendant les travaux de la Commission. » (PV p. 193).

Le délégué américain envisageait aussi une révision de la Convention de 1961 (PV p. 202) et Sir Kenneth Diplock ajoutait le 25 mai 1967 :

« This Convention is, however, closely allied to the Passenger Convention to which the U.K. is not yet a party, and although we will be glad to sign the Convention, we think it would not be sensible to adhere to the Convention, to ratify it, until we ratify also the Passenger Convention. It was, therefore, with great pleasure that we heard the recommendation from the President of the Commission that the Passenger Convention should be reconsidered with a view to its amendment in the light of the discussions which have gone on here... We hope that the views expressed by the Commission, that it be looked at again with a view to its revision shortly, will be fulfilled. » (PV p. 251).

## II.

1° Lors de sa réunion du 1er mai 1968, le Bureau Permanent du Comité Maritime International a décidé :

« *Le Bureau Permanent du C.M.I.* :

tenant compte des vœux exprimés par plusieurs délégations lors de la XII<sup>e</sup> Conférence Diplomatique de Droit Maritime de 1968,

*décide :*

1. Il sera institué une Commission internationale pour l'étude du problème de la révision de la Convention internationale de 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer;

2. The said Subcommittee is commissioned to inquire of the National Associations on the principle of a revision and to study the adaptation of the 1961 Convention to that of 1967 on the carriage of luggage of passengers by sea, especially concerning the limits of liability and the jurisdiction clauses, and to prepare the draft of a new convention or a protocol bringing modification to the 1961 Convention taking into account the replies and wishes of the National Associations;
3. Mr. Walter Müller is appointed President of the said International Subcommittee. »

2° According to this decision, the revision work will therefore be limited to the problems of the limits of liability, and of the jurisdiction.

But apart from these two problems, it may be wise to bring both Conventions into harmony, the disparities in the text being likely to create some difficulty in their application when there are damages to passengers and their luggage. The following comparative summary will illustrate the differences :

1961 PASSENGER  
CONVENTION :

a) *definitions (article 1)*

« carrier » includes any of the following persons who enters into a contract of carriage; the shipowner, the charterer or *the operator* of the ship. »

b) *scope (article 2)*

« ... if, according to the contract of carriage, either the place of departure or the *place of destination* is in a Contracting State. »

c) *burden of proof (article 4)*

(no rule)

1967 LUGGAGE  
CONVENTION :

« carrier » includes the shipowner, charterer or *operator* who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage. »

« ... if :

b) *the contract of carriage has been made in a Contracting State, or*

c) *the place of departure according to the contract of carriage is in a Contracting State. »*

« The burden of proving

a) *the extent of the loss or damage,*

2. Ladite Commission est chargée de s'informer auprès des associations nationales sur le principe d'une révision et d'étudier l'adaptation de la Convention de 1961 à celle de 1967 sur le transport de bagages de passagers par mer en ce qui concerne les limites de responsabilité et les clauses de juridiction, et de préparer un projet d'une nouvelle Convention ou un Protocole portant modification de la Convention de 1961 en tenant compte des réponses et vœux des associations nationales;
3. Est nommé président de ladite Commission internationale : Mr. Walter Müller (Suisse). »

2° En vertu de cette décision, les travaux de révision se borneront donc aux problèmes des limites de responsabilité et de la juridiction.

Mais à part ces deux problèmes, il pourrait être judicieux d'établir une meilleure concordance entre les deux Conventions, là où des rédactions différentes pourraient rendre leur application difficile dans le cas de dommages causés au passager et à ses bagages. Le résumé comparatif suivant indiquera ces divergences :

#### CONVENTION

« PASSAGERS » 1961 :

##### a) *définitions (article 1)*

« transporteur comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport : le propriétaire du navire ou l'affréteur ou l'armateur. »

##### b) *champ d'application (article 2)*

« ... lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat Contractant. »

c) *fardeau de preuve (article 4)*  
(pas de règle)

#### CONVENTION

« BAGAGES » 1967 :

« transporteur comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire, qui, ayant conclu un contrat de transport de passager, s'est engagé à transporter ses bagages. »

« ... lorsque

b) *le contrat de transport a été conclu dans un Etat Contractant, ou*

c) *d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat Contractant.*

« La preuve :

a) *de l'étendue de la perte ou du dommage,*

b) that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of carriage shall lie with the passenger. »

d) *conversion (article 6)*

« The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Conversion of this sum into national currencies other than gold shall be made according to the gold value of such currencies at the *date of payment*. »

« The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the *Court seized* of the case. »

e) *Increase of the limits (article 6, paragraph 3)*

« (3) Nevertheless the national legislation of any High Contracting Party may fix as far as the carriers who are subjects of such State are concerned a higher per capita limit of liability. »

(no similar rule)

f) *exclusion of the interests (article 6, paragraph 5)*

« (5) Any legal costs awarded... shall not be included... »

« 7. *Interest on damages* and legal costs awarded... shall not be included... »

g) *written notice (article 11 respectively 10)*

« ... give written notice... to the carrier... »

« ... shall give written notice to the carrier *or his agent* »

h) *nullity of clauses (article 9 respectively 12 and 13)*

In article 9 of the Passenger Convention, is declared null the clause « to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration. »

(no similar rule in article 12 of the Luggage Convention, but special rules on the jurisdiction in article 13)

b) de ce que l'événement qui a causé la perte ou le dommage est survenu au cours du transport,

incombe au passager. »

d) *conversion (article 6)*

« La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales, autres que la monnaie-or, s'effectuera suivant la valeur-or de ces monnaies à la *date du paiement*. »

« La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la *jurisdiction saisie* du litige. »

e) *augmentation des limites (article 6, alinéa 3 :*

« 3° Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée. »

(pas de règle similaire)

f) *exclusion des intérêts (article 6, alinéa 5):*

« 5° Les frais de justice alloués... ne seront pas inclus... »

« 7. Les *intérêts* et les frais de justice alloués... ne seront pas inclus... »

g) *protestations écrites (article 11 resp. 10)*

« ... adresser des protestations écrites au transporteur... »

« ... adresser des protestations écrites au transporteur *ou à son agent*... »

h) *nullité de clauses (article 9 resp. 12 et 13)*

A l'article 9 de la Convention « Passagers » est déclarée nulle aussi la clause « qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé. »

(pas de règle similaire à l'article 12 de la Convention « Bagages », mais règles spéciales sur la jurisdiction à l'article 13)

i) *reservations (Protocol Passenger Convention) :*

« make the following reservations :

(no similar rule)

(1) not to give effect to the Convention in relation to carriage which according to its national law is not considered to be international carriage »

k) *form and size of the documents (article 16 in the Luggage Convention) :*

(no similar rule)

« ... make the following reservations :

2. that in giving effect to this Convention, it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage. »

l) *coming into force (article 17 respectively 21)*

The Passenger Convention comes into force after *two* ratifications.

The Luggage Convention comes into force after *five* ratifications.

m) *dispute between Contracting Parties :*

The Passenger Convention does not contain any rules.

The Luggage Convention contains, in its articles 17 and 18, rules concerning the disputes between the Contracting Parties.

3° Apart from these difficulties, the principal points of a revision will relate to the limit of the liability of the carrier towards his passengers and the jurisdiction clause according to article 13 of the Luggage

i) *réerves (Protocole Convention passagers) :*

« formuler les réserves suivantes :

1° de ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux »

k) *forme et dimensions des documents (article 16 dans la Convention « Bagages ») :*

(pas de règle similaire)

l) *entrée en vigueur (article 17 resp. 21) :*

La Convention « Passagers » entre en vigueur après deux ratifications.

m) *différend entre Parties Contractantes :*

La Convention « Passagers » ne contient pas de règles.

(pas de règle similaire)

« ...formuler des réserves suivantes :

2. en donnant effet à la présente Convention, elle pourra, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport. »

La Convention « Bagages » entre en vigueur après cinq ratifications.

La Convention « Bagages » contient dans ses articles 17 et 18 des règles concernant les différends entre les Parties Contractantes.

3° Outre ces divergences, les principaux points d'une révision porteront sur les montants de la limite de la responsabilité du trans-

Convention. In order to avoid working in a vicious circle, it would appear out of the question to adapt the 1967 Luggage Convention to the 1961 Passenger Convention, the former having to be considered as secured. Only the adaptation of the Passenger Convention to the Luggage Convention will be taken into consideration.

4° The limitation of the liability per passenger is, at present, according to article 6 of the Passenger Convention, fixed at 250.000 gold francs or approximately US \$ 16.600, a figure taken from the Protocol of The Hague modifying the Warsaw Convention on the carriage of passengers by air.

Considering the increase, since then, of the amount of liability in air practice, a revision of the afore mentioned maritime amount is considered necessary by several delegations, and the revision work of the Passenger Convention should be concerned, in the first instance, with the fixing of the new amount of limitation acceptable by the majority of maritime States.

5° In the 1961 Passenger Convention, the problem of the jurisdiction has not found a satisfactory solution, whereas, in 1967, in the Luggage Convention, the great majority of States voted and signed a new clause in article 13 of the said Convention that could serve as a model and be taken up again in the Passenger Convention, and thus concordance between the two Conventions would be achieved.

6° The form of international instrument to be used for the adaptation of the 1961 Passenger Convention if the example of the Bills of Lading Convention and that on Assistance and Salvage at Sea in the Diplomatic Conference of 1967 and 1968 were followed, would be that of a « Protocole to amend the International Convention for the unification of certain rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, signed at Brussels on the 29th April 1961 ». The question of the relations between the States having ratified the 1961 Convention, and the new Protocol, and of those who have only ratified the Convention, as well as those who will only ratify the Protocol will have to be settled. For the latter, a similar rule to that contained in article 3, paragraph 2 of the Protocol of the 27th May 1967 on the amendment of the 1910 Convention of the Assistance and Salvage at Sea would be possible, It is worded as follows :

« Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention. »

porteur envers ses passagers et la clause de compétence dans l'article 13 de la Convention « Bagages ». Pour éviter tout travail dans un cercle vicieux, il paraît exclu d'adapter la Convention « Bagages » de 1967 à la Convention « Passagers » de 1961, la première devant être considérée comme acquise. Seule l'adaptation de la Convention « Passagers » à celle sur les « Bagages » pourra être prise en considération.

4° La limitation de responsabilité par passager est actuellement, selon l'article 6 de la Convention Passagers, fixée à 250.000,— francs-or ou environ US \$ 16.600,—, chiffre emprunté au Protocole de La Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie sur le transport de passagers par air.

Vu l'augmentation depuis lors du montant de responsabilité dans la pratique aérienne, une révision dudit montant maritime est considérée nécessaire par plusieurs délégations, et les travaux de révision de la Convention « Passagers » devraient s'occuper en premier lieu de la fixation d'un nouveau montant de limitation acceptable pour la majorité des Etats maritimes.

5° Dans la Convention « Passagers » de 1961 le problème de la compétence n'a pas trouvé de solution satisfaisante, tandis qu'en 1967 dans la Convention « Bagages » la grande majorité des Etats a voté et signé une nouvelle clause à l'article 13 de ladite Convention qui pourrait servir de modèle et être reprise dans la Convention « Passagers », ce qui réaliserait la concordance des deux Conventions.

6° La forme de l'instrument international pour l'adaptation de la Convention « Passagers » de 1961 serait, en suivant l'exemple de la Convention sur les connaissements et celle sur l'assistance et le sauvetage signées au cours des Conférences Diplomatiques de 1967 et 1968, celle d'un « Protocole portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, signée à Bruxelles le 29 avril 1961 ».

Il restera à régler clairement les rapports entre les Etats ayant ratifié la Convention de 1961 et le nouveau Protocole, ceux qui n'ont ratifié que la Convention, ainsi que ceux qui ratifieront uniquement le Protocole. Pour ces derniers une règle similaire à celle contenue à l'article 3, alinéa 2 du Protocole du 27 mai 1967 sur la modification de la Convention de 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritimes serait possible. Elle est rédigée comme suit :

« La ratification du présent Protocole, par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention ».

### III.

In the agenda of the Plenary Conference which will be held from the 30th March until the 5th April 1969 in Tokyo, the International Maritime Committee also provides a revision of the 1961 Passenger Convention. The preparatory work is entrusted to an International Subcommittee, and it will have to be finished towards the end of the 1968, so as to submit a definite draft to the Tokyo Conference. In order to finish the work within the allotted time, the National Associations are requested to reply to the following questionnaire before the *31th August 1968*, and to nominate their representatives with the International Subcommittee which will sit in autumn 1968.

#### QUESTIONNAIRE

- I. Do you consider that the 1961 Passenger Convention should be revised and adapted to the 1967 Luggage Convention ?
- II. Do you agree that the revision of the Passenger Convention will only concern the problems of the limits of liability and of the jurisdiction ?
- III. Do you agree that a concordance of the texts of the two Conventions will, at the same time, be envisaged as outlined under the figures II, 2 of this report ?
- IV. Which figure (in gold francs) do you consider as just, equitable and appropriate for the limit of the liability ?
- V. Do you consider that the clause on the jurisdiction in article 13 of the 1967 Luggage Convention can be taken over, in the Passenger Convention, without modification, or which eventual modifications do you consider inevitable ?
- VI. Must one adapt the rules on the scope of the 1961 Passenger Convention to the provisions concerning it in article 2 of the 1967 Luggage Convention ?
- VII. Which form and scope of the International instrument to amend the 1961 Passenger Convention do you deem necessary ?

*Basel, the 13th May 1968.*

*The President of the  
International Subcommittee for the  
revision of the 1961 Convention on  
the Carriage of Passengers by Sea.  
(signed) Dr. Walter Müller.*

### III.

Le Comité Maritime International prévoit aussi, dans son ordre du jour de la conférence plénière qui se tiendra du 30 mars au 5 avril 1969 à Tokyo, la révision de la Convention « Passagers » de 1961. Les travaux préparatoires sont confiés à une Commission Internationale et devront être terminés vers la fin de l'année 1968 pour soumettre un projet définitif à la Conférence de Tokyo. Pour achever le travail dans ce délai, les Associations Nationales sont priées de répondre au questionnaire suivant jusqu'au *31 août 1968*, et de nommer leurs représentants dans la Commission Internationale qui siègera en automne 1968.

#### QUESTIONNAIRE :

- I. Estimez-vous que la Convention « Passagers » de 1961 devrait être révisée et adaptée à la Convention « Bagages » de 1967 ?
- II. Etes-vous d'accord que la révision de la Convention « Passagers » ne touche que les problèmes des limites de responsabilité et de la compétence ?
- III. Etes-vous d'accord qu'une concordance des textes des deux Conventions soit envisagée simultanément dans les lignes esquissées au paragraph II, 2 du présent rapport ?
- IV. Quel chiffre (en franc-or) estimez-vous juste, équitable et approprié pour la limite de la responsabilité ?
- V. Considérez-vous que la clause de compétence à l'article 13 de la Convention « Bagages 1967 » pourra être reprise, dans la Convention « Passagers », sans autre modification, ou quelles modifications éventuelles jugez-vous inévitables ?
- VI. Faut-il adapter les règles sur le champ d'application de la Convention « Passagers » 1961 aux dispositions correspondantes de l'article 2 de la Convention « Bagages » 1967 ?
- VII. Quelle est la forme et la portée de l'instrument international portant modification de la Convention « Passagers 1961 » que vous estimez nécessaire ?

*Bâle, le 13 mai 1968.*

*Le président de la Commission  
Internationale pour la révision  
de la Convention de 1961 sur  
le transport de passagers par mer.  
signé : (Dr. Walter Müller)*

INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES  
RELATING TO  
THE CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA

*Signed at Brussels on the 20th May 1961 (\*\*)*

The High Contracting Parties,

*Having recognised* the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the carriage of passengers by sea.

*Have resolved* to conclude a Convention for this purpose, and to this have agreed as follows :

*Article 1*

In this Convention, the following terms shall have the meaning hereby assigned to them :

a) « carrier » includes any of the following persons who enters into a contract of carriage : the shipowner, the charterer or the operator of the ship;

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

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

d) « ship » means only seagoing ship;

e) « carriage » covers the period while a passenger is on board the ship, and in the course of embarking or disembarking; but does not include any period while the passenger is in a marine station or on a quay or other port installation. In addition, « carriage » includes

---

(\*\*) by the Federal Republic of Germany, Belgium, Burma, Cambodia, Chili, The Vatican City, Denmark, The Dominican Republic, Spain, Greece, India, Italy, Liberia, Morocco, Norway, The Republic of the Philippines, The Polish People's Republic, Portugal, The United Arab Republic, Sweden, Switzerland, Turkey, Yugoslavia.

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

*Signé à Bruxelles le 20 mai 1961 (\*)*

Les Hautes Parties Contractantes,

*Ayant reconnu* l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant le transport par mer de passagers,

*Ont décidé* de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit :

*Article 1*

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

a) « transporteur » comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport : le propriétaire du navire ou l'affrètement ou l'armateur;

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

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

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

e) « transport » comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le

---

(\*) par la République Fédérale d'Allemagne, la Belgique, la Birmanie, le Cambodge, le Chili, la Cité du Vatican, le Danemark, la République Dominicaine, l'Espagne, la Grèce, l'Inde, l'Italie, le Libéria, le Maroc, la Norvège, la République des Philippines, la République Populaire de Pologne, le Portugal, la République Arabe Unie, la Suède, la Suisse, la Turquie, la Yougoslavie.

transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;

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

g) « Contracting State » means a State whose ratification or adherence to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

### *Article 2*

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

### *Article 3*

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

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

### *Article 4*

(1) The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage so suffered occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

(2) The fault or neglect of the carrier, his servants and agents shall be presumed, unless the contrary is proved if the death or personal injury arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

(3) Except as provided in paragraph (2) of this Article the burden of proving the fault or neglect of the carrier, his servants or agents shall be on the claimant.

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

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

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

### *Article 2*

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

### *Article 3*

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

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

### *Article 4*

(1) Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transport, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

(2) La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

(3) Sauf dans le cas prévu au paragraphe (2) du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur.

### *Article 5*

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

### *Article 6*

(1) The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 250.000 francs, each franc consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Convention of this sum into national currencies other than gold shall be made according to the gold value of such currencies at the date of payment.

(2) Where in accordance with the law of the Court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

(3) Nevertheless the national legislation of any High Contracting Party may fix as far as the carriers who are subjects of such State are concerned a higher *per capita* limit of liability.

(4) The carrier and the passenger may also agree by special contract to a higher *per capita* limit of liability.

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

(6) The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representatives, heirs or dependants on any distinct occasion.

### *Article 7*

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

### *Article 8*

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

### Article 5

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

### Article 6

(1) La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de 250.000 francs, unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or, s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.

(2) Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

(3) Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

(4) De même, par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

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

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

### Article 7

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

### Article 8

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

### *Article 9*

Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependants or to prescribe a lower limit than fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

### *Article 10*

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

(2) Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.

(3) In case of the death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

### *Article 11*

(1) In case of personal injury suffered by a passenger, he shall give written notice of such injury to the carrier within fifteen days of the date of disembarkation. If he fails to comply with this requirement, the passenger shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound.

(2) Actions for damages arising out the death or personal injury of a passenger shall be time barred after a period of two years.

(3) In case of personal injury, the limitation period shall be calculated from the date of the disembarkation of the passenger.

(4) In the event of death occurring during carriage the limitation period shall be calculated from the date on which the passenger should have disembarked.

(5) In the event of personal injury which occurs in the course of carriage and results in death after disembarkation, the limitation period shall be calculated from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation.

(6) The law of the Court seized of the case shall govern rights of suspension and interruption of the limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after

### *Article 9*

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants-droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

### *Article 10*

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

(2) En cas de lésions corporelles, subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

(3) En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants-droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

### *Article 11*

(1) En cas de lésions corporelles du passager, celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date du débarquement. Faute de se conformer à cette prescription, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.

(2) Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles, se prescrivent par deux ans.

(3) En cas de lésions corporelles, ce délai de prescription court à compter du jour du débarquement.

(4) En cas de décès survenu en cours de transport, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.

(5) En cas de lésions corporelles se produisant au cours de transport et en traînant le décès postérieurement au débarquement, le délai court à partir de la date du décès, sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.

(6) La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra

the expiration of a period of three years from the date of disembarkation.

#### *Article 12*

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

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

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

#### *Article 13*

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

#### *Article 14*

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

#### *Article 15*

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

#### *Article 16*

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

#### *Article 17*

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

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

être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

#### *Article 12*

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

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

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

#### *Article 13*

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

#### *Article 14*

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

#### *Article 15*

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

#### *Article 16*

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

#### *Article 17*

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

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

### *Article 18*

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

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

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

### *Article 19*

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

### *Article 20*

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

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

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

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

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

### *Article 21*

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

### *Article 18*

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

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

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

### *Article 19*

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

### *Article 20*

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

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

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

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

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

### *Article 21*

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

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

#### *Article 22*

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

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy of the High Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

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

DONE at Brussels, this 29th day of April, 1969, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

#### PROTOCOL

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

- (1) not to give effect to the Convention in relation to carriage which according to its national law is not considered to be international carriage;
- (2) not to give effect to the Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
- (3) to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation.

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

### *Article 22*

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

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

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

FAIT à Bruxelles le 29 avril 1961 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

### PROTOCOLE

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

- (1) de ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transport internationaux;
- (2) de ne pas appliquer la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
- (3) de donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale les dispositions de cette Convention sous forme appropriée à cette législation.

## NOTE

The text of the International Convention for the unification of certain rules in the matter of carriage by sea of passengers luggage, signed in Brussels on the 27th May 1967, was published in the first number of « Documentation C.M.I. 1968 » and does not appear in the present volume.

## NOTE

Le texte de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer signée à Bruxelles le 27 mai 1967 ayant été publié dans le premier numéro de « Documentation C.M.I. 1968 », celui-ci n'a pas été repris dans le présent volume.

### **3. CONTAINERS**

## CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

## THIRD REPORT

## A. INTRODUCTION

The Canadian Maritime Law Association received in mid-April, 1968, from the International Maritime Committee, a « Draft Convention No. 8 » respecting International Combined Transport together with an appended report from the Working Group headed by Mr. Kaj Pineus. Our Subcommittee on Containers was immediately reconvened to study the said documents and prepare commentaries for the C.M.I.

It will be remembered that in our Subcommittee's Second Report dated October 24th, 1967, commentaries were made concerning the « Genoa Draft » Convention and submitted along with other National Reports for consideration by the International Subcommittee on Containers which met at Paris November 30th - December 1st, 1967. The Paris meetings were not conclusive with the result that Draft Convention No. 8 represents the fruits of subsequent studies by Mr. Pineus and his Working Group.

A further meeting of the International Subcommittee has been convened for Brussels June 10th and 11th, 1968.

## B. COMMENTS ON DRAFT CONVENTION No. 8

*General Comment :*

The latest Draft is a compromise solution between the « network draft » concept and the uniform liability system. The idea of the Pineus Working Group is that according to this compromise the Combined Transport Operator (C.T.O.) should be liable according to the provisions of the C.M.R. Convention unless he can prove that the loss or damage in fact occurred during the sea carriage, in which case the Hague/Visby Rules should apply.

In the view of this Subcommittee, the No. 8 Draft in essence is not materially different from the suggested Draft Convention appended

## ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

## TROISIEME RAPPORT

## A. INTRODUCTION

L'Association Canadienne de Droit Maritime a reçu à la mi-avril 1968, du Comité Maritime International, une copie du « Projet de Convention No. 8 » concernant le Transport International Combiné, en même temps qu'un Rapport du Groupe de Travail dirigé par Monsieur Kaj Pineus. Notre Commission « Containers » s'est immédiatement réunie afin d'étudier les documents en question et de préparer ses commentaires pour le C.M.I.

On se souviendra que dans le second rapport de notre Commission daté du 24 octobre 1967, il y eut des commentaires concernant la Convention « Projet de Gênes » qui furent soumis, en même temps que d'autres rapports nationaux, pour discussion par la Commission Internationale « Containers » lors de la réunion de Paris des 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 1967. Les réunions à Paris ne furent pas concluantes et c'est ainsi que le Projet de Convention No. 8 constitue le fruit des différentes études de Monsieur Pineus et de son Groupe de Travail.

Une nouvelle réunion de la Commission Internationale a été convoquée à Bruxelles pour les 10 et 11 juin 1968.

B. COMMENTAIRES SUR LE PROJET  
DE CONVENTION No. 8

Le dernier Projet est une solution de compromis entre la conception du « projet de réseau » et le système uniforme de la responsabilité. Dans l'esprit du Groupe de Travail, d'après ce compromis, l'Opérateur de Transport Combiné (C.T.O.) doit être responsable — comme d'après les provisions de la Convention C.M.R. — à moins qu'il ne prouve que la perte ou les dommages sont survenus effectivement pendant le transport maritime et, dans ce cas, les Règles de La Haye/Visby doivent être appliquées.

La Commission est d'avis que, pour ce qui concerne les principes, le Projet no. 8 ne diffère pas, en fait, du Projet de Convention annexé

to our last Report, even though Draft No. 8 is considerably longer and apparently more complex. It is felt that such length and complexity arises largely from an undue effort to incorporate exact texts from both the C.M.R. Convention and the Hague/Visby Rules.

In a general way, the Subcommittee is of the opinion that, except for several minor changes, the Canadian position should continue to be that set forth in the October 25th, 1967, Report.

#### *Article 1.*

a) No comment.

b) It is felt that the words « seagoing vessel » should either be defined or the word « seagoing » deleted. For example, would a laker operating between Montreal and Great Lakes ports qualify as a « seagoing vessel » for the purposes of the Convention ?

Concerning « short range movements of an auxiliary nature », see comments respecting Article 3 (a) in our last Report.

c) No comment.

d) No comment.

#### *Article 2.*

The first paragraph is satisfactory.

*Query* : Is the wording of the second paragraph from C.M.R. ? The Subcommittee could not understand why special mention needs to be made respecting mail and furniture.

As far as nuclear substances are concerned, it is felt that the Convention should set forth the well-recognised nuclear exclusion clause in full.

#### *Article 3.*

It is felt that this Article should be entirely deleted as being susceptible of misinterpretation and possibly productive of litigation. The idea expressed therein can be as well covered in other Articles.

#### *Article 4.*

The first paragraph is satisfactory.

The second paragraph should be deleted in its entirety to be consistent with the deletion of Article 3.

The third paragraph should be amended for consistency deleting the words « such persons » and replacing them with the words « his agents, servants and any other persons whose services he uses for the performance of the contract of International Combined Transport ».

à notre dernier rapport, même si le Projet No. 8 est considérablement plus long et apparemment plus complexe. Nous sommes d'avis que la longueur et la complexité du texte proviennent en grande partie de l'effort excessif de vouloir incorporer les textes originaux aussi bien de la Convention C.M.R. que des Règles de La Haye/Visby.

D'une façon générale, la Commission est d'avis qu'à l'exception de certains changements mineurs, la position canadienne doit continuer à être celle énoncée dans le Rapport du 24 octobre 1967.

#### *Article 1.*

a) Pas de commentaires.

b) Nous pensons qu'il faut choisir entre une définition des mots « navire de haute mer » et la suppression des mots « de haute mer ». Par exemple, un « laker » opérant entre Montréal et les Grands Lacs, sera-t-il un « navire de haute mer » pour les besoins de la Convention ?

Concernant « les mouvements à courte distance d'une nature auxiliaire », nous reprenons les remarques se rapportant à l'Article 3 (a) faites dans notre dernier Rapport.

c) Pas de commentaires.

d) Pas de commentaires.

#### *Article 2.*

Le premier paragraphe donne satisfaction.

*Question :* Le second paragraphe reprend-il le texte de la C.M.R. ? La Commission ne comprend pas pourquoi une mention spéciale a été faite concernant les envois postaux et les déménagements.

Concernant les substances nucléaires, nous sommes d'avis que la Convention devrait reprendre la fameuse exclusion nucléaire en entier.

#### *Article 3.*

Nous pensons que cet article devrait être entièrement supprimé, étant susceptible de créer une fausse interprétation et qu'il risque de provoquer des contestations. L'idée y exprimée pourrait tout aussi bien être insérée dans d'autres articles.

#### *Article 4.*

Le premier paragraphe donne satisfaction.

Le second paragraphe devrait être totalement supprimé à la suite de la suppression de l'Article 3.

Le troisième paragraphe devrait être modifié par souci d'harmonisation; les mots « telles personnes » devraient être remplacés par les mots « ses agents, préposés et toutes autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution du Contrat du Transport International Combiné ».

*Article 5.*

In the first paragraph the words « any other person mentioned in Article 3 » should be deleted and replaced by « his agents, servants and any other persons whose services he uses for the performance of the contract of International Combined Transport ».

a) Satisfactory.

b) Satisfactory.

c) Replace by 3 (a) of the amended Genoa Draft appended to our last Report.

d) Replace by 3 (b) of the amended Genoa Draft appended to our last Report.

e) Delete the first three lines and replace by

« The number of containers, packages and/or pieces and their weight as furnished in writing by the Shipper ».

f) Satisfactory.

g) Satisfactory.

The last paragraph should be deleted as it could well be an invitation to conspiracy between shippers and receivers and, in any event, it appears to be in conflict with Article 7 (2).

*Article 6.*

It is suggested that this Article be deleted.

*Article 7.*

It is suggested that this Article be deleted and replaced by Article 4 of the amended Genoa Draft appended to our last Report.

*Article 8.*

It is suggested that this Article be deleted.

*Article 9.*

This is satisfactory as it appears to follow the amended wording of Article 4 (5) of the Hague Rules.

*Article 10.*

Satisfactory.

### *Article 5.*

Dans le premier paragraphe, les mots « toute autre personne mentionnée dans l'Article 3 » devront être biffés et remplacés par « ses agents, préposés et toutes autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution du Contrat du Transport International Combiné ».

a) Donne satisfaction.

b) Donne satisfaction.

c) Remplacer par l'Article 3 (a) du Projet Modifié de Gênes annexé à notre dernier Rapport.

d) Remplacer par l'Article 3 (b) du Projet Modifié de Gênes annexé à notre dernier Rapport.

e) Biffer les trois premières lignes et remplacer par  
« Le nombre de Containers, colis et/ou pièces et leur poids,  
comme fourni par écrit par l'Expéditeur. »

f) Donne satisfaction.

g) Donne satisfaction.

Le dernier paragraphe devra être supprimé car il pourrait donner l'impression d'une invitation à la conspiration entre l'expéditeur et le réceptionnaire, et de toute façon ce paragraphe semble être en conflit avec l'Article 7 (2).

### *Article 6.*

Nous proposons la suppression de cet Article. .

### *Article 7.*

Nous proposons la suppression de cet Article et son remplacement par l'Article 4 du Projet Modifié de Gênes annexé à notre dernier Rapport.

### *Article 8.*

Nous proposons la suppression de cet Article.

### *Article 9.*

Donne satisfaction du fait qu'il fait suite à la rédaction de l'Article 4 (5) des Règles de la Haye.

### *Article 10.*

Donne satisfaction.

*Article 11.*

*Query:* What is a « seagoing vessel » ? Otherwise, the Article is satisfactory.

*Article 12.*

The first paragraph should be amended by deleting the words « any person referred to in Article 3 » and replaced by « his agents, servants and any other persons whose services he uses for the performance of the contract of International Combined Transport ».

*Query: on Second Paragraph:* Would not there be a danger of the C.T.O. becoming time-barred in his recursory action against the sea carrier ? Surely such action would be time-barred by the same one-year referred to in Article 10. The last figure should be 10.

*Article 13.*

Delete the words « persons referred to in Article 3 » and replace by « his agents, servants and any other persons whose services he uses for the performance of the contract of International Combined Transport ». The last figure should be 12.

*Article 14.*

Satisfactory.

*Article 15.*

Delete 2), 3) and 4).  
1) and 5) satisfactory.

*Montreal, May 28, 1968.*

*Respectfully submitted*  
*Canadian Maritime Law Association*  
*Subcommittee on Containers*  
*(signed) W. David Angus, Chairman.*

*Article 11.*

*Question :* Qu'entend-on par « navire de haute mer » ? Pour le reste, l'Article donne satisfaction.

*Article 12.*

Le premier paragraphe devra être corrigé en remplaçant les mots : « toute personne à laquelle référence a été faite dans l'Article 3 » par « ses agents, préposés et toutes autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution du contrat du Transport International Combiné. »

*Question concernant le Second Paragraphe :* Le C.T.O. ne s'expose-t-il pas à une prescription lors d'une action récursoire contre le transporteur maritime ? Une telle action sera sûrement sujette à la prescription d'un an prévue par l'Article 10. Le dernier chiffre doit être 10.

*Article 13.*

Supprimer les mots « personnes mentionnées dans l'Article 3 » et remplacer par « ses agents, préposés et toutes autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution du Contrat du Transport International Combiné ». Le dernier chiffre doit être 12.

*Article 14.*

Donne satisfaction.

*Article 15.*

Annuler 2),3) et 4).

1) et 5) donnent satisfaction.

*Montréal, le 28 mai 1968.*

*Association Canadienne de Droit Maritime  
Commission Containers*

*(signé) W. David Angus, Président.*

## INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE « CONTAINERS »

### DRAFT CONVENTION ON COMBINED TRANSPORTS

The International Subcommittee met in Brussels on June 10th and 11th 1968 and agreed on a Draft Convention embodying the principles of the Network Draft System.

The applicability of the Draft as agreed upon appears from Article 1, the minimum requirements for the documents to be issued from Article 5. The Network System is embodied in Article 11 and the liability of the CTO in other cases in Articles 7 to 10.

As the Draft in its present shape is intended not to come into conflict with any other Convention the Subcommittee decided to strike out the superseding Article appearing in the previous Drafts. Whether in the jurisdiction Article (no 12), paragraphs 2 to 5 may come into conflict with other Conventions, the Subcommittee had not the time to investigate fully. It might perhaps be possible to dispense with these paragraphs in Article 12. This the National Associations will no doubt consider in their replies.

The drafting of the text according to the principles accepted had in some cases to be done after the International Subcommittee had closed its session. To implement the decisions taken a renumbering of some Articles has proved necessary.

The International Subcommittee decided to ask the National Associations to submit their views on the Draft not later than November 1st 1968.

The answers should be sent to the Administrative Secretariat of the CMI : Henry Voet-Genicot, 17, Borzestraat, Antwerp.

In order to allow a synopsis of the comments to be prepared I should much appreciate to have a copy of them sent to my address : Skeppsbrohuset, 411, 18-GOTHENBURG, Sweden.

*For the International Subcommittee,  
Kaj Pineus,  
Chairman.*

## COMMISSION INTERNATIONALE « CONTAINERS »

### PROJET DE CONVENTION RELATIF AU TRANSPORT COMBINE

La Commission Internationale s'est réunie à Bruxelles les 10 et 11 juin 1968 et s'est mise d'accord sur le Projet de Convention incorporant les principes du « Système Réseau ».

La portée du Projet accepté est précisé à l'Article 1, les conditions minimum requises figurant à l'Article 5. Le « Système Réseau » est incorporé dans l'Article 11 et les autres responsabilités du CTO dans les articles 7 et 10.

La Commission a décidé de supprimer l'article « suprême » paraissant dans les Projets antérieurs, le Projet sous sa forme actuelle n'étant pas appelé à entrer en conflit avec une autre Convention. La Commission n'a pas eu le temps d'examiner à fond si l'article relatif à la juridiction (12) paragraphes 2 à 5, était susceptible d'entrer en conflit avec d'autres Conventions. Il pourrait être possible de biffer ces paragraphes dans l'article 12. Sans doute, les Associations Nationales en tiendront compte dans leurs réponses.

Dans certains cas, la rédaction du texte d'après les principes ne pouvait être rédigée qu'après la fin de session de la Commission Internationale. Afin de matérialiser les décisions arrêtées, il a été nécessaire de renuméroter certains articles.

La Commission Internationale a décidé d'inviter les Associations Nationales à faire connaître leurs opinions sur le Projet au plus tard le 1er novembre 1968.

Les réponses devront être envoyées au Secrétariat Administratif du CMI, Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, Anvers.

Afin de me permettre de préparer un tableau synoptique j'apprécierais beaucoup qu'une copie des commentaires soit envoyée à mon adresse : Skeppsbrohuset, 411, 18-GOTHENBURG, Suède.

*Pour la Commission Internationale.  
Kaj Pineus,  
Président*

DRAFT CONVENTION  
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORTS

(Draft n° 9)

*Article 1.*

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

a) « Combined Transport Operator » (CTO) means a person concluding a contract of International Combined Transport with a consignor.

b) « Contract of International Combined Transport » means a contract for the carriage of goods between two countries by at least two modes of transport of which one is by sea and at least one is not and in respect of which contract the CTO :

- i) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport;
- ii) assumes liability for the whole transport as prescribed in this Convention;
- iii) and issues a document called combined Transport Bill of Lading (CT Bill of Lading).

Short range moving of the goods of an auxiliary nature does not for the purpose of this Convention constitute a separate mode of transport.

c) « Person » includes any corporation, company or legal entity.

d) « Franc » means a unit consisting of 65,5 mgs of gold of millesimal fineness 900.

*Article 2.*

1. The provisions of this Convention shall apply to every CT Bill of Lading relating to the carriage of goods between places in two different States if :

- a) the CT Bill of Lading is issued in a contracting State, or
- b) the carriage is from a place in a contracting State, or
- c) the contract contained in or evidenced by the CT Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the means of transport, the CTO, the consignor, the consignee or any interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the CT Bill of Lading mentioned above.

PROJET DE CONVENTION  
TRANSPORTS COMBINES INTERNATIONAUX

(Projet n° 9)

*Article 1*

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

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

b) « Contrat de Transport Combiné International » signifie un contrat pour le transport de choses entre deux pays, par au moins deux modes de transport, l'un d'eux étant maritime, l'un au moins ne l'étant pas, et aux termes duquel l'O.T.C.

i) s'engage à effectuer l'intégralité du transport.

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

iii) et émet un document intitulé Connaissance de Transport Combiné (Connaissance T.C.)

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

c) « Personne » comprend toute association, société ou personne morale.

d) « Franc » signifie une unité constituée par 65,5 mgs d'or au titre de 900/1000 de fin.

*Article 2*

1. Les dispositions de la présente Convention seront applicables à tout connaissance T.C. relatif au transport de marchandises entre des lieux situés dans deux Etats différentes si :

a) le Connaissance T.C. a été émis dans un état contractant ou :

b) le transport est au départ d'un lieu situé dans un état contractant ou,

c) le contrat compris dans le Connaissance T.C. ou dont celui-ci constitue le titre, stipule que les règles de la Présente Convention ou la loi de tout pays qui fait produire ses effets aux dites règles, le régissent, quelle que soit la nationalité des modes de transport, de l'O.T.C., du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

— Tout Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention au connaissance T.C. mentionné ci-dessus.

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

2. This Convention shall, however, not apply to carriage performed under the terms of any International Postal Convention, to furniture removal and to transport of livestock or of nuclear substances.

### *Article 3.*

For the purpose of this Convention and subject to the provisions in Articles 7 and 8, the CTO shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the Contract of International Combined Transport, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment.

### *Article 4.*

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

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

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

### *Article 5.*

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

- a) the heading « Combined Transport Bill of Lading »;
- b) the name and address of the CTO;
- c) the date and place of issue;
- d) the place at which the goods are taken in charge and the place designated for delivery by the CTO;

Le présent article n'interdit pas à un Etat contractant de faire application des règles de la présente Convention à des Connaissements T.C. non inclus dans les paragraphes précédents.

2. Toutefois, la présente Convention ne s'applique pas à un transport effectué conformément aux dispositions de toute Convention Internationale, relative aux envois postaux, aux déménagements de meubles, au transport d'animaux vivants ou de substances nucléaires.

### *Article 3*

En vue de l'application de la présente Convention et sous réserves des dispositions des articles 7 et 8, l'O.T.C. sera responsable des fautes et négligences commises par ses représentants et ses préposés ou par toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution du Contrat de Transport Combiné International lorsque ces représentants préposés ou autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

### *Article 4.*

1. Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues à la présente Convention seront applicables chaque fois qu'une action sera intentée contre l'O.T.C. du chef de perte ou dommage à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de Transport Combiné International, sans préjudice du fondement contractuel ou quasi délectuel de cette action.

2. Si une telle action est dirigée contre une des personnes visées à l'Article 3, celles-ci pourront invoquer à leur profit les exonérations et limitations de responsabilité reconnues à l'O.T.C. par la présente Convention.

Toutefois, s'il est prouvé que la perte ou le dommage sont le résultat de fautes ou négligences commises par ces personnes avec l'intention de provoquer un dommage, ou téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, ces personnes n'auront pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à la présente Convention.

### *Article 5*

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

- a) L'intitulé « Connaissance de Transport Combiné »;
- b) Le nom et l'adresse de l'O.T.C.;
- c) la date et le lieu d'émission;
- d) le lieu où les marchandises ont été prises en charge et le lieu prévu pour la délivrance par l'O.T.C.;

e) the leading marks necessary for the identification of the goods or the containers as the same are furnished in writing by the consignor before such goods or containers are taken in charge, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the containers, cases or coverings in which such goods are packed, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the transport;

f) either the number of containers, packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the consignor;

g) the apparent order and condition of the goods if uncovered, or of the containers, cases or coverings in which such goods are packed;

h) a statement that the contract as evidenced in the CT Bill of Lading is subject, notwithstanding any clauses or stipulations to the contrary, to the provisions of this Convention.

Provided that the CTO shall not be bound to state or show in the CT Bill of Lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

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

#### *Article 6.*

1. The CT Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the CTO of the Goods as therein described in accordance with Article 5. However, proof to the contrary shall not be admissible when the CT Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.

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

#### *Article 7.*

1. The CTO shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time when he delivers the goods at the place designated for delivery by the CTO.

e) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises ou des containers, telles qu'elles sont indiquées par écrit par le chargeur avant la prise en charge de ces marchandises ou containers, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement sur les marchandises non-emballées ou sur les containers, caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles puissent normalement rester visibles jusqu'à la fin du transport;

f) soit le nombre de containers, colis ou pièces, soit la quantité ou le poids suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

g) l'état et le conditionnement apparent, soit des marchandises elles-mêmes en cas de chargement à nu, soit des containers, caisses ou emballages dans lesquels les dites marchandises sont contenues.

h) une déclaration selon laquelle le contrat tel qu'il résulte du Connaissance T.C. est soumis aux dispositions de la présente Convention, nonobstant toute clause ou stipulation contraire.

L'O.T.C. ne sera pas tenu de déclarer ou de mentionner dans le Connaissance T.C. des marques, un nombre, une quantité ou un poids qu'il pourrait raisonnablement soupçonner de ne pas représenter exactement les marchandises effectivement prises en charge ou qu'il n'aurait pas eu les moyens raisonnables de vérifier.

2. Le chargeur sera censé avoir garanti à l'O.T.C. au moment de la prise en charge des marchandises, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont indiqués par lui, et le chargeur indemniserà l'O.T.C. de toutes pertes, dommages et dépenses, provenant ou résultant d'inexactitude sur ces points. Le droit de l'O.T.C. à cette indemnité n'impliquera aucune limitation de sa responsabilité et de ses engagements sous l'empire du Contrat de Transport Combiné International vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

### *Article 6*

1. Le Connaissance T.C. vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'O.T.C. des marchandises, telles qu'elles y sont décrites, conformément à l'Article 5. Toutefois la preuve contraire ne sera pas admise lorsque le Connaissance T.C. aura été transféré à un tiers de bonne foi.

2. Sauf ce qui est prévu à la présente Convention, le Connaissance T.C. sera régi par les règles de la loi nationale applicable aux connaissements maritimes négociables.

### *Article 7*

1. L'O.T.C. sera responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises entre le moment où il les a prises en charge et le moment où il les délivre à l'endroit prévu pour cette délivrance par l'O.T.C.

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

a) arose or resulted from any cause or event which the CTO could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence, or

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

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

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

c) compensation shall not, however, exceed . . . . francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged;

d) the CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in (c) of this Article if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result;

e) higher compensation may only be claimed when the consignor has, against payment of a surcharge to be agreed upon, declared in the CT Bill of Lading a value for the goods exceeding the limit laid down in the provision in (c) of this Article. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

#### *Article 8.*

Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the CTO or the persons referred to in Article 3 at the place of delivery before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the CT Bill of Lading or if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the CTO of the goods as described in the CT Bill of Lading.

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

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

b) s'est produit au cours d'un transport maritime ou sur des eaux intérieures et résulte ou provient soit d'un incendie (à moins qu'il ait été causé par le fait ou la faute du transporteur maritime ou du transporteur par eaux intérieures) soit des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur maritime ou du transporteur par eaux intérieures, dans la navigation ou dans l'administration du navire ou du bateau.

2. a) Lorsque l'O.T.C. est tenu de payer une indemnité pour perte ou dommage causé aux marchandises, cette indemnité sera calculée par référence à la valeur des dites marchandises au lieu et au moment où elles auraient dû être délivrées au réceptionnaire conformément au contrat.

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

c) l'indemnité toutefois ne dépassera pas                    francs par kilo de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée;

d) l'O.T.C. ne pourra pas bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'alinéa (c) du présent article s'il est prouvé que la perte ou le dommage a résulté d'un acte ou d'une omission de l'O.T.C. commis, soit avec l'intention de causer le dommage, soit téméairement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement;

e) une indemnité plus élevée ne peut être réclamée que si le chargeur, moyennant paiement d'un supplément de prix à convenir a déclaré dans le Connaissance T.C. pour les marchandises une valeur supérieure à la limitation prévue au (c) du présent Article. En ce cas le montant de la valeur déclarée remplacera celui de cette limitation.

### *Article 8*

A moins qu'un avis de perte ou dommages causés aux marchandises et de la nature générale de ceux-ci en soit donné par écrit à l'O.T.C. ou aux personnes visées à l'Article 3 au lieu de la délivrance, avant ou au moment de l'enlèvement de la marchandise, sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du Connaissance T.C., ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans les trois jours de la délivrance, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par l'O.T.C. telles qu'elles ont été décrites au Connaissance T.C.

### *Article 9.*

The CTO shall be discharged of all liability whatsoever unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

### *Article 10.*

Recourse actions by the CTO against such person may be brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than one year commencing from the day after the expiration of the one year period set out in Article 9.

### *Article 11.*

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

### *Article 12.*

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

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

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

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

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1) of this Article an action is pending before a Court or Tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim judgment has been entered by such a Court or Tribunal, no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the Court or Tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the state in which the fresh proceedings are brought.

### *Article 9*

L'O.T.C. sera déchargé de toute responsabilité quelle qu'elle soit à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

Ce délai peut toutefois être prolongé, si les parties en conviennent après la survenance de l'événement donnant ouverture à l'action.

### *Article 10*

Les actions récursoires contre toute personne peuvent être intentées par l'O.T.C. dans le délai prévu par la loi de la Juridiction saisie du litige. Toutefois ce délai ne pourra pas être inférieur à une période d'un an prenant cours le lendemain de la date d'expiration du délai d'un an prévu à l'article 9.

### *Article 11*

Nonobstant les dispositions des Articles 7 à 10, si le lieu où s'est produit la perte ou le dommage peut être prouvé, l'O.T.C. et le demandeur auront la faculté, selon la nature et l'étendue de la responsabilité de l'O.T.C., de se prévaloir des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables si le demandeur avait conclu avec l'O.T.C. un contrat séparé et direct relatif à la partie distincte du transport au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit.

### *Article 12*

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

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

b) est situé le lieu où l'O.T.C. a pris les marchandises en charge ou le lieu prévu pour leur délivrance. Sous l'empire de la présente Convention, aucune action ne peut être intentée devant une autre Juridiction.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent Article, une action est pendante devant une Juridiction compétente aux termes de cet Article, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle Juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour les mêmes causes entre les mêmes parties, sauf si la décision rendue par la Juridiction devant laquelle la première action a été introduite n'est pas exécutoire dans l'Etat ou est introduite la nouvelle action.

3. When a judgment entered by a Court or Tribunal of a contracting state in any such action as is referred to in paragraph 1) of this Article has become enforceable in that state, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the state concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3) of this Article shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the Court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting states resident or having their place of business in one of those states.

### *Article 13.*

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

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

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent Article, une décision rendue par une Juridiction d'un Etat contractant est devenue exécutoire dans cet Etat, cette décision deviendra également exécutoire dans chacun des autres Pays contractants, aussitôt après accomplissement des formalités prescrites par l'Etat intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter le réexamen du fond du litige.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent Article s'appliqueront aux décisions contradictoires, aux décisions rendues par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne seront pas applicables à des décisions interlocutoires ni à des décisions condamnant un demandeur qui a échoué en tout ou en partie dans sa réclamation, au paiement des dommages et intérêts en plus des dépens.

5. Il ne pourra être requis de caution *judicatum solvi* de ressortissants d'Etats contractants, résidant ou ayant leur principal établissement dans l'un de ces Etats à l'occasion de procédures, résultant d'un transport régi par la présente Convention.

### *Article 13*

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et de nul effet.

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

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

## THE HAGUE-VISBY RULES

*International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of lading amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968*

### Article 1

In this convention the following words are employed, with the meanings set out below : —

a) « Carrier » includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

b) « Contract of carriage » applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such a document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such a bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

c) « Goods » includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

d) « Ship » means any vessel used for the carriage of goods by sea.

e) « Carriage of goods » covers the period from the time when the goods are loaded up to the time they are discharged from the ship.

### Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

### Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to —

## REGLES DE LA HAYE ET DE VISBY

*Convention internationale pour l'unification de certaines règles  
en matière de connaissement amendée suivant le Protocole  
signé à Bruxelles le 23 février 1968*

### Article 1

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

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de Transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

### Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6 le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

### Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Make the ship seaworthy.
- b) Properly man, equip and supply the ship.
- c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things :

a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c).

*However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.*

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

- a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

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

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3 a), b) et c).

*Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.*

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

*Subject to paragraph 6 a the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen*

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

*6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.*

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a « shipped » bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the « shipped » bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a « shipped » bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or les-

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

*Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.*

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

*6bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.*

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet

sening such liability otherwise than as provided in this convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

#### **Article 4**

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from :

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

d) Act of God.

e) Act of war.

f) Act of public enemies.

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.

h) Quarantine restrictions.

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.

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

k) Riots and civil commotions.

l) Saving or attempting to save life of property at sea.

article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

#### Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) d'un « acte de Dieu »;

e) de faits de guerre;

f) du fait d'ennemis publics;

g) d'un arrêté ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) d'une restriction de quarantaine;

i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

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

k) d'émeutes ou de troubles civils;

l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

n) Insufficiency of packing.

o) Insufficiency or inadequacy of marks.

p) Latent defects not discoverable by due diligence.

q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. a) *Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of Frcs. 10.000 per package or unit of Frcs. 30 per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.*

b) *The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.*

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

c) *Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article or transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph, as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.*

m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) d'une insuffisance d'emballage;

o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) *A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.*

b) *La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.*

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

c) *Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.*

d) *A franc means a unit consisting of 65,5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.*

e) *Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.*

f) *The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.*

g) *By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper, other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.*

h) *Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.*

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

#### **Article 4 bis**

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

2. *If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences*

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transport qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

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

#### **Article 4 bis**

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou de dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations

*and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.*

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

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

### **Article 5**

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of this convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

### **Article 6**

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the car-

*de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.*

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

*4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.*

### **Article 5**

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

### **Article 6**

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au déchargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances,

riage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

#### **Article 7**

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier of the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

#### **Article 8**

The provisions of this convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.

#### **Article 9**

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

#### **Article 10**

*The provisions of the Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:*

- a) the Bill of Lading is issued in a contracting State,*  
*or*
- b) the carriage is from a port in a contracting State,*  
*or*
- c) the Contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract*

*whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.*

*Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.*

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

les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

#### **Article 7**

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves, ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au déchargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

#### **Article 8**

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

#### **Article 9**

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

#### **Article 10**

*Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :*

- a) le connaissance est émis dans un Etat contractant*  
*ou*
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant*  
*ou*
- c) le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,*

*quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.*

*Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissances mentionnées ci-dessus.*

*Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissances non visés par les alinéas précédents.*

CONVENTION ON THE CONTRACT  
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE  
OF GOODS BY ROAD (CMR)

*done at Geneva on 19 May 1956*

PREAMBLE

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the national carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carriers liability,

Have agreed as follows :

Chapter I

SCOPE OF APPLICATION

*Article 1*

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, « vehicles » means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply :

- (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;

# CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR)

*Conclue à Genève, le 19 mai 1956*

## PREAMBULE

Les parties contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

Sont convenues de ce qui suit :

### Chapitre premier

#### CHAMP D'APPLICATION

##### *Article premier*

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par « véhicules » les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

4. La présente Convention ne s'applique pas

(a) Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales;

- (b) To funeral consignments;
- (c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

### *Article 2*

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

## Chapter II

### PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

#### *Article 3*

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

- (b) Aux transports funéraires;
- (c) Aux transports de déménagement.

5. Les parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

## *Article 2*

1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.

2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

## Chapitre II

### PERSONNES DONT REPOND LE TRANSPORTEUR

#### *Article 3*

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

Chapter III  
CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT  
OF CARRIAGE

*Article 4*

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

*Article 5*

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

*Article 6*

1. The consignment note shall contain the following particulars :
- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
  - (b) The name and address of the sender;
  - (c) The name and address of the carrier;
  - (d) The place and the date of taking over the goods and the place designated for delivery;
  - (e) The name and address of the consignee;
  - (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
  - (g) The number of packages and their special marks and numbers;
  - (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
  - (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
  - (j) The requisite instructions for the Customs and other formalities;

Chapitre III  
CONCLUSION ET EXECUTION  
DU CONTRAT DE TRANSPORT

*Article 4*

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

*Article 5*

1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.

*Article 6*

1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

- (a) Le lieu et la date de son établissement;
- (b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- (c) Le nom et l'adresse du transporteur;
- (d) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison;
- (e) Le nom et l'adresse du destinataire;
- (f) La dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue;
- (g) Le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- (h) Le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise;
- (i) Le frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison);
- (j) Les instructions requises pour les formalités de douane et autres;

(k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars :

- (a) A statement that transshipment is not allowed;
- (b) The charges which the sender undertakes to pay;
- (c) The amount of « cash on delivery » charges;
- (d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
- (e) The senders' instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
- (f) The agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;
- (g) A list of the documents handed to the carrier.

3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

#### *Article 7*

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of :

- (a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h), and (j);
- (b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;
- (c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

#### *Article 8*

1. On taking over the goods, the carrier shall check :

- (a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
- (b) The apparent condition of the goods and their packaging.

(k) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

- (a) L'interdiction de transbordement;
- (b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- (c) Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- (d) La valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- (e) Les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise;
- (f) Le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- (g) La liste des documents remis au transporteur.

3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

#### *Article 7*

1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance :

- (a) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1, b, d, e, f, g, h et j;
- (b) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2;
- (c) De toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.

2. Si à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article, il est considéré, jusqu'au preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1, k, le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

#### *Article 8*

1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :

- (a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relative au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros;
- (b) L'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

#### *Article 9*

The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

#### *Article 10*

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

#### *Article 11*

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'inexactitude des mentions visées au paragraphe 1, a, du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

#### *Article 9.*

1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis ainsi que leurs marques et numéros étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

#### *Article 10*

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

#### *Article 11*

1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

### *Article 12*

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions :

- (a) That the sender or, in case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
- (b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;
- (c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced,

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

### *Article 12*

1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.

4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes :

- (a) L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;
- (b) Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs d'autres envois;
- (c) Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5, b, du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exem-

shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

### *Article 13*

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

### *Article 14*

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

### *Article 15*

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods, the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his right under article 12, paragraph 3, has

plaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

### *Article 13*

1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise qui si une caution lui est fournie par le destinataire.

### *Article 14*

1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.

### *Article 15*

1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.

2. Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

3. Si l'empêchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3,

given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

#### *Article 16*

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

### Chapter IV

#### LIABILITY OF THE CARRIER

#### *Article 17*

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by wrongful act or neglect of the claim-

le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destinataire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

#### *Article 16*

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute.

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

4. Si la marchandise a été vendue en application du présent article, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.

5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

### Chapitre IV

#### RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

#### *Article 17*

1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un

ant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :

- (a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
- (b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- (c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;
- (d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
- (e) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
- (f) The carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

### *Article 18*

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :

- (a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;
- (b) Absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- (c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
- (d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;
- (e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis;
- (f) Transports d'animaux vivants.

5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

### *Article 18*

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (F), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

#### *Article 19*

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

#### *Article 20*

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26.

3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4, a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, d, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

#### *Article 19*

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

#### *Article 20*

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

#### *Article 21*

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the « cash on delivery » charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

#### *Article 22*

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

#### *Article 23*

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the 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.

3. Compensations shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. « Franc » means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refund-

4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'ins-tructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

### *Article 21*

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'in-demniser l'expéditeur du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

### *Article 22*

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dange-reuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'ex-péditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au para-grape 1 du présent article peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

### *Article 23*

1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculé d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

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

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la

ed in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but not further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensations may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

#### *Article 24*

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

#### *Article 25*

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed :

- (a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;
- (b) If part of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

#### *Article 26*

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

#### *Article 27*

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if not such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

#### *Article 24*

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

#### *Article 25*

1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphe 1, 2 et 4.

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

- (a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- (b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

#### *Article 26*

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

#### *Article 27*

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour 100 l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and the place of payment of compensation.

#### *Article 28*

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

#### *Article 29*

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

### Chapter V

## CLAIMS AND ACTIONS

#### *Article 30*

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their conditions with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in

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

#### *Article 28*

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou limitent les indemnités dues.

2. Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

#### *Article 29*

1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des proposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés n'ont pas d'avantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.

### Chapitre V

## RECLAMATIONS ET ACTIONS

#### *Article 30*

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries

the case of loss or damage which is not apparent, the fact of this making delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

### *Article 31*

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory :

- (a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or
  - (b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated,
- and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgment has been entered by such a court or tribunal, no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgment entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this

ries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou d'avaries non apparentes.

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou d'avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de 21 jours, à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à la disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

### *Article 31*

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel :

- (a) Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou
- (b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu

article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgment after trial, judgment by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

### *Article 32*

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run :

- (a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;
- (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;
- (c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim of notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seized of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by the way of counter-claim or set-off.

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

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

5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assumer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

### *Article 32*

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court :

- (a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;
- (b) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
- (c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

### *Article 33*

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

## Chapter VI

### PROVISIONS RELATING TO THE CARRIAGE PERFORMED BY SUCCESSIVE CARRIERS

#### *Article 34*

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

#### *Article 35*

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

#### *Article 36*

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

#### *Article 37*

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim from the other carriers who have taken part in the carriage subject to the following provisions :

### *Article 33*

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

## Chapitre VI

### DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT EFFECTUE PAR TRANSPORTEURS SUCCESSIFS

#### *Article 34*

Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

#### *Article 35*

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.

2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

#### *Article 36*

A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

#### *Article 37*

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes :

- (a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to this share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensations shall be apportioned between all the carriers all laid down in (b) above.

#### *Article 38*

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

#### *Article 39*

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgments entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

#### *Article 40*

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

- (a) Le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;
- (b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;
- (c) Si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b, entre tous les transporteurs.

#### *Article 38*

Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

#### *Article 39*

1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir.

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.

3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.

4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.

#### *Article 40*

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

Chapter VII  
NULLITY OF STIPULATIONS  
CONTRARY TO THE CONVENTION

*Article 41*

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

**Chapitre VII**  
**NULLITE DES STIPULATIONS CONTRAIRES**  
**A LA CONVENTION**

*Article 41*

1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

## THE JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

OBSERVATION ON THE  
DRAFT CONVENTION No 8*I. On the principle of the Draft :*

The principle shown in the Draft No. 8 is that the International Combined Transport, the contract of which is concluded by the CTO, is only covered, and that the one CTO should be liable according to the provisions of the C.M.R. unless he can show that the loss or damage did occur during the sea carriage, in which case the Hague/Visby Rules should apply.

It is acceptable that the unification under the terse and simple system of the law relating to the operator's liability on the International Combined Transport is desirable, and we principally agree with the adoption of the liability according to the provisions of the C.M.R., on condition that Hague/Visby Rules is applicable to the loss or damage occurring during the sea carriage. However, the liability system relating to the carriage by land and by inland water in Japan, is based on the freedom of contract and in present situation it is difficult to apply the provisions of the C.M.R. to such carriage and prior to the adoption of the principles of the Draft many problems should be overcome.

*II. on the details :*

Accepting the said principle, we have the following opinion on the details of the Draft.

*(1) Scope of Application :*

Definitions in Article 1 in order to clear the scope of application are agreeable.

The word of « Sender » in this Draft should be amended to « Shipper » (like as Article 1 (a) and the first sentence of Article 5), and the word of « Receiver » should be changed to « Consignee » (« Shipper-Consignee » is more desirable than « Sender-Receiver »).

## ASSOCIATION JAPONAISE DE DROIT MARITIME

COMMENTAIRES SUR LE PROJET  
DE CONVENTION No 8*II. sur les principes du Projet :*

D'après les principes paraissant dans le Projet No 8, seuls les Transports Combinés Internationaux pour lesquels l'OTC a signé le contrat sont couverts et selon les dispositions du C.M.R., l'OTC est responsable, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte ou les dommages sont survenus pendant le transport maritime; dans ce cas, les règles de La Haye et de Visby seront d'application.

Nous nous rallions au projet d'unifier un système juridique concis et simple de la responsabilité de l'exploitant concernant les Transports Combinés Internationaux, et nous sommes principalement d'accord d'adopter les règles, responsabilité de la C.M.R., pourvu que l'on applique les règles de La Haye et de Visby lorsqu'il y a perte ou dommages pendant le transport par mer. Cependant, le système de responsabilité appliqué aux transports terrestres et fluviaux au Japon est basé sur la liberté contractuelle, et dans la situation actuelle il est difficile d'appliquer les dispositions de la C.M.R. à ces transports; maints problèmes devront être solutionnés avant que les principes du Projet ne puissent être adoptés.

*II. sur les détails :*

Tout en acceptant le principe précité, nous émettons l'opinion suivante sur les détails du Projet.

*(1) Etendue d'application :*

Nous sommes d'accord avec les définitions relatives au champ d'application remis à l'article 1. Dans ce Projet le mot « expéditeur » devrait être remplacé par « chargeur » (comme à l'article 1 (a) et la première phrase de l'article 5) et le mot « destinataire » devrait être remplacé par « consignataire » (« chargeur » et « consignataire » sont préférables à « expéditeur » et « destinataire »).

The first paragraph of Article 2 of the Draft shall be amended as follows :

« The provisions of the Convention shall apply to every Contract of International Combined Transport provided the Transport according to the said contract is between two different States if :

- a) the transport is from a contracting State, or
- b) the transport is to a contracting State, or
- c) the CT Bill of Lading is issued in a contracting State, or
- d) the contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract. Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Contract mentioned above. »

(Because, it will be expected that the CT Bill of Lading is issued in a State other than the place of receipt of the goods, and the paramount clause shall be effective.)

In the second paragraph of Article 2, the part of «...postal Convention, to furniture... » shall be amended as « ... postal Convention, or to carriage of furniture... »

*(2) Person for whom the CTO is responsible :*

Article 3 is agreeable.

*(3) Defences and limits of liability :*

Article 4 is agreeable.

*(4) CT Bill of Lading :*

Since the CTO shall be liable for loss of or damage to the goods occurring from receipt to delivery of the goods (Art. 7), it is proper that the CTO shall issue the received Bill of Lading to the shipper.

The following data shall also be contained in the Bill of Lading :

- « aa) the names of the shipper and the consignee;
- ab) the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description; »

And, « incovered » in d) shall be « uncovered ».

The guarantee by the shipper is proper.

In Article 6, the words « d), e) and f) » should be omitted, and the following clause shall be added :

« The description of the nature of the goods and the number, quantity or weight of the goods as the contents of the containers or

Le premier paragraphe de l'article 2 du Projet sera modifié comme suit :

« Les dispositions de la Convention seront d'application à chaque contrat des Transports Combinés Internationaux pourvu que le transport suivant ce contrat ait lieu entre deux Etats différents et à condition que :

- a) le transport ait lieu à partir d'un Etat Contractant, ou
- b) le transport ait lieu à destination d'un Etat Contractant, ou
- c) le Connaissance TC soit émis dans un Etat Contractant, ou
- d) le contrat, repris dans le Connaissance, ou certifié par celui-ci, stipule que les règles de la présente Convention, ou bien la loi de tout Etat les mettant en vigueur, régissent le contrat. Les dispositions de cette Convention seront appliquées au contrat précité par chaque Etat Contractant. »

(En raison de ce qui précède, on devra s'attendre à ce que le Connaissance TC soit émis dans un Etat autre que celui du lieu de réception des marchandises; ceci déterminera l'entrée en vigueur de la clause souveraine.)

Dans le second paragraphe de l'article 2, la partie se rapportant à « ... convention postale, aux déménagements... » sera remplacé par « ... convention postale, ou au transport de déménagements... »

(2) *La personne pour laquelle l'OTC est responsable :*

L'article 3 est approuvé.

(3) *Exonérations et limitations des responsabilités :*

L'article 4 est approuvé.

(4) *Connaissances TC :*

Le CTO étant responsable de la perte des marchandises ou des dommages y causés à partir du moment où celles-ci ont été prises en charge et jusqu'au moment de leur délivrance, il est juste que l'OTC émette le connaissance acquitté qui sera remis au chargeur.

Le Connaissance renfermera les données suivantes :

- « aa) Les noms du chargeur et du consignataire;
- ab) La description en termes courants de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et dans le cas de marchandises dangereuses, leur description suivant les termes généralement acceptés. »

Et « incovered » (faute d'impression ?) à d) deviendra « uncovered » (découvert).

La garantie donnée par le chargeur est appropriée.

A l'article 6, le texte consécutif aux lettres d), e), et f) devrait être biffé et la clause suivante ajoutée :

« La description du genre de marchandises et le nombre de celles-ci, la quantité ou le poids des marchandises, ainsi que le contenu des

packages, embodied in the Bill of Lading complying with the notice given by the Shipper, shall not be binding or conclusive on the C.T.O. »

(Since the requested descriptions are wider than in the B/L Convention, 1924, the evidence rules shall apply to all data. The description of the nature of the goods and the number or quantity of the goods as the contents of the containers must be necessarily shown in the B/L taking into consideration L/C practices).

*(5) The liability of the CTO :*

Paragraph (1) and (2) of Article 7 is agreeable. In paragraph (3) of Article 7, the following subparagraph shall be added :

- « aa) Act of war, riot and civil commotion;
- ab) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- ac) Deficiency in a cargo container when such a container is supplied by the Shipper. »

Article 8 is agreeable.

*(6) Calculation of Compensation :*

It is desirable to make clear that the « goods » in paragraph (3) of Article 9 means each goods as the contents in the Containers or packages and does not mean one containerized or packed goods as a whole, if the goods are containerized or packed.

Paragraph (5) of Article 9 shall be amended as follows : « Higher compensations may only be claimed when the value of the goods exceeding the limit laid down in the provision in 3 of this Article has been declared by the shipper and inserted in the CT Bill of Lading.

In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit, and such amount if embodied in the CT Bill of Lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the CTO.

Even if the value has been declared by the shipper, the CTO shall not be bound to state or show in the CT Bill of Lading such declared value until payment of a surcharge is agreed. The CTO shall not be responsible for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the CT Bill of Lading or if the nature and value of the valuable goods have not been declared by the shipper as the time of delivery to the C.T.O. »

containers ou colis, repris dans le connaissement se conformant à la déclaration fournie par le chargeur, n'engageront pas définitivement l'OTC. »

(Les descriptions requises étant plus étendues que dans les connaissements de la Convention 1924, les règles de preuve s'appliqueront à toutes les spécifications. Suivant la pratique adoptée par l'L/C, la désignation de la nature des marchandises et le nombre ou la quantité des marchandises, ainsi que le contenu des containers, seront obligatoirement mentionnés dans le connaissement.)

#### *(5) Les responsabilités de l'OTC*

Les paragraphes 1) et 2) de l'article 7 sont approuvés. L'alinéa suivant sera ajouté au paragraphe 3) de l'article 7 :

- « aa) Fait de guerre, d'émeute ou de guerre civile;
- ab) Grèves ou lock-outs ou arrêts de travail ou entrave à la liberté du travail à la suite d'une cause quelconque, soit partielle, soit générale.
- ac) Défaut à un container de cargaison lorsque ce container est fourni par le chargeur. »

L'article 8 est approuvé.

#### *(6) Evaluation des responsabilités.*

Il serait utile de faire ressortir que le mot « marchandises » au paragraphe 3) de l'article 9 signifie que chaque marchandise fait partie du container ou des colis et ne signifie pas une seule marchandise « containerisée » ou emballée en un tout, même si la marchandise se trouve être « containerisée » ou emballée.

Le paragraphe 5) de l'article 9 sera modifié comme suit :

« Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée que si le chargeur a déclaré dans le Connaissement TC pour les marchandises une valeur supérieure à la limitation prévue au 3) du présent article.

Dans ce cas, on remplacera le montant de la limitation en question par celui de la valeur déclarée et ce dernier montant, pourvu qu'il soit repris dans le Connaissement TC, constituera une présomption juris tantum contre l'OTC, mais n'engagera nullement celui-ci de façon définitive. Alors même que le chargeur en aura déclaré la valeur, l'OTC ne sera pas astreint à déclarer ou à révéler dans le Connaissement CT la valeur déclarée avant que le paiement d'une surcharge ne soit déterminé de commun accord.

L'OTC ne sera pas tenu responsable de la perte des marchandises pouvant survenir directement ou indirectement si le Connaissement TC a été intentionnellement correctement rempli par le chargeur eu égard à la nature, et à la valeur des marchandises ou si la nature et la valeur des marchandises à prix élevé n'ont pas été déclarées par le chargeur au moment de la réception par l'OTC.

*(7) Time bar :*

Article 10 is agreeable.

*(8) Liability of the CTO under maritime rules :*

In Article 11, the following clauses shall be added :

« The CTO shall, in any event, be entitled, to avail himself of the limits of liability under paragraph 5 of Article 4 of Hague/Visby rules, unless the claimant can prove that the loss or damage occurred during the period before arrival of the goods at or after departure of the goods from the sea terminal or the sea-going vessel. »

*(9) Article 12 to 15 :*

Are agreeable.

*Tokyo, 5th June, 1968.*

*Hisashi Tanikawa.  
Reporter.*

*(7) Prescription :*

L'article 10 est approuvé.

*(8) Responsabilités de l'OTC d'après les règles maritimes.*

Les dispositions suivantes seront ajoutées à l'article 11 :

« Dans tous les cas, l'OTC pourra se prévaloir des limites de responsabilité conformément au paragraphe 5 de l'article 4 des Règles de La Haye et de Visby, à moins que la partie requérante ne puisse prouver que la perte ou les dommages sont survenus pendant la période qui précède l'arrivée des marchandises, ou après le départ des marchandises du terminus maritime ou du bâtiment de mer ».

*(9) Les articles 12 à 15 :*

Sont approuvés.

*Tokyo, le 5 juin, 1968.*

*Hisashi Tanikawa.  
Rapporteur.*

## **4. TORREY CANYON**

## TORREY CANYON

PRELIMINARY DRAFT 10th JULY 1968

*Article 1*

For the purposes of this Convention :

1. « Ship » means any seagoing ship carrying oil in bulk either exclusively or alternatively with other cargo.
2. « Person » means any individual or partnership, or any public or private body whether corporate or not, including State or any of its constituent subdivisions.
3. « Owner » means the person or persons owning the ship.
4. « Oil » means oil or any other persistent oil (this definition must be completed) which is carried on board a ship as cargo.
5. « Pollution damage » means loss or damage done by the escape of oil into the sea or other waters and contaminating property.  
Property in respect of which preventive measures were taken shall be deemed to have suffered pollution damage.
6. « Preventive measures » are any measures reasonably taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
7. « Territory » includes territorial waters.
8. « Compensation » means the cost of making good pollution damage.
9. « Incident » means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes pollution damage.

*Article 2*

The owner shall be liable for any pollution damage caused by his ship to property within the territory of a Contracting State unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship.

## TORREY CANYON

AVANT-PROJET DU 10 JUILLET 1968

### *Article 1*

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout navire transportant des hydrocarbures en vrac, soit exclusivement, soit avec d'autres cargaisons.
2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques, ainsi que toute entité publique ou privée n'ayant pas la personnalité juridique.
3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes dont le navire est la propriété.
4. « Hydrocarbures » signifie toute huile brute ou autres hydrocarbures persistents (cette définition est à compléter) transportés comme cargaison sur un navire.
5. « Pollution » signifie tout dommage ou perte causé par une fuite d'hydrocarbures survenant en mer ou en d'autres eaux et contaminant des biens. Lorsque des mesures préventives sont prises pour protéger certains biens, ces biens sont réputés atteints par la pollution.
6. « Mesures préventives » signifie toutes mesures raisonnablement prises par toutes personnes, après la survenance d'un incident, pour prévenir ou réduire la pollution.
7. « Territoire » comprend les eaux territoriales.
8. « Indemnisation » signifie le coût d'indemnisation de la pollution.
9. « Incident » signifie tout fait, ou toute série de faits de même origine, dont une pollution résulte.

### *Article 2*

Le propriétaire est responsable de toute pollution provenant de son navire et subie par des biens situés sur le territoire d'un Etat Contractant, sauf s'il prouve que la fuite n'a d'aucune manière été causée par une faute ou dans le chef d'aucune personne (que celle-ci soit ou non son préposé ou son mandataire) participant à l'exploitation, la navigation ou l'administration du navire.

### *Article 3*

No claim for compensation shall be made in the courts of any Contracting State otherwise than against the owner of the ship concerned and under the provisions of this Convention. Nothing herein shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

### *Article 4*

When oil has escaped from two or more ships, and the pollution damage caused thereby is not reasonably separable, the owners of all the ships concerned shall be jointly liable for such damage; provided however that, if there is satisfactory evidence as to the approximate quantity of oil that has escaped from each ship concerned, the owner of each ship concerned shall be liable only in proportion to the quantity of oil that has escaped from his ship.

For the purposes of this Article, « ship concerned » shall not include any ship whose owner is exonerated under the provisions of Article 2 of this Convention.

### *Article 5*

1. Liability of the owner under this Convention shall be limited, in respect of any one incident, to an aggregate amount of           francs for each ton of the ship's tonnage.

2. For the purposes of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article, the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability (or such lower sum as may be ordered by the court) with the court or other competent authority of the State or States mentioned in Article 8.

3. The distribution among the claimants of the limitation fund shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

4. If before the fund is distributed the owner or any other person has, as a result of any incident, paid compensation for pollution damage (whether or not such damage occurred within the territory of a Contracting State), such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed if he had been entitled to claim under this Convention.

Where the owner or any other person establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any such compensation, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

### *Article 3*

Les demandes d'indemnisation intentées devant les tribunaux d'un Etat Contractant ne peuvent être formées que contre le propriétaire du navire impliqué et conformément aux dispositions de la présente Convention. La présente disposition ne préjuge en rien des recours dont le propriétaire disposerait envers des tiers.

### *Article 4*

Lorsque des fuites d'hydrocarbures ont été subies par plus d'un navire, et que la pollution qui en résulte n'est pas raisonnablement séparable, les propriétaires de tous les navires impliqués sont, chacun pour le tout, responsables de cette pollution; toutefois, si la quantité approximative d'hydrocarbures qui s'est échappée de chaque navire impliqué est prouvée à suffisance de droit, le propriétaire de chaque navire impliqué n'est responsable que proportionnellement à la quantité d'huile qui s'est échappée de son navire.

Au sens du présent article, « navire impliqué » ne comprend pas le navire dont le propriétaire est exonéré aux termes de l'Article II de la présente Convention.

### *Article 5*

1. La responsabilité du propriétaire aux termes de la présente Convention est limitée à un montant total, par incident, de            francs par tonne de tonnage du navire.

2. Pour bénéficier de la limitation prévue à l'alinéa premier du présent Article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité (ou à tout montant inférieur éventuellement ordonné par le Tribunal) entre les mains du Tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat ou des Etats indiqués à l'Article 8.

3. La distribution du fonds de limitation entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

4. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire ou toute autre personne a, à la suite d'un incident, payé une indemnisation (que la pollution se soit ou non produite sur le territoire d'un Etat Contractant), cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus si elle avait pu agir aux termes de la présente Convention.

Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie pareille indemnisation, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds aux conditions indiquées au paragraphe précédent.

5. If before the fund is distributed the owner has himself taken preventive measures he shall have a claim against the fund for the cost of such measures.

6. The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the owner shall have constituted the limitation fund.

7. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be deemed the (gross registered tonnage of the ship) net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage.

#### *Article 6*

After the fund mentioned in Article 5 (2) has been constituted, no person having a claim for compensation arising out of the incident in respect of which the fund has been constituted shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim.

#### *Article 7*

##### *Limitation*

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought within two years from the date of the incident.

#### *Article 8*

##### *Jurisdiction*

Actions for compensation may only be brought in the Courts of any State within whose territory pollution damage has occurred.

If pollution damage occurs in the territory of more than one State and actions are brought in the courts of more than one State, the owner may pay the limitation fund into the courts or other competent authorities of any such State.

After the fund has been constituted in accordance with this Article, the Courts of the State where the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire a lui-même pris des mesures préventives, il a une créance à l'égard du fonds du chef du coût de ces mesures.

6. Le franc mentionné dans cet Article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné à l'alinéa 1, du présent Article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le propriétaire aura constitué le fonds.

7. Pour l'application de la présente Convention, le tonnage du navire sera le (tonnage de jauge brute du navire) tonnage net du navire, augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut pour déterminer le tonnage net.

#### *Article 6*

Après la constitution du fonds indiqué à l'Article 5, 2 de la présente Convention, aucun droit à indemnisation résultant de l'incident à propos duquel le fonds a été constitué ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

#### *Article 7*

##### *Prescription*

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut de demande en justice intentée dans les deux ans de la date de l'incident.

#### *Article 8*

##### *Compétence*

Les demandes d'indemnisation ne peuvent être intentées que devant les Tribunaux d'un Etat sur le territoire duquel la pollution a été subie.

Si la pollution atteint les territoires de plusieurs Etats et si des demandes sont intentées devant les Tribunaux de plusieurs Etats, le propriétaire peut constituer le fonds de limitation entre les mains du Tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque de ces Etats.

Après la constitution du fonds conformément aux dispositions du présent Article, les Tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour trancher toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

*Article 9*  
*Recognition of judgments*

a) A final judgment entered by a court having jurisdiction under Article 8 shall be recognized in the territory of any other contracting State, except :

- (1) Where the judgment was obtained by fraud, or
- (2) Where the owner was not given a fair opportunity to present his case.

b) A final judgment which is recognized shall, upon being presented for enforcement in accordance with the formalities required by the law of the Contracting State where enforcement is sought, be enforceable as if it were a judgment of a court of that State; the enforcement proceedings shall not include any reexamination of the merits of any claim.

*Article 10*

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

## *Article 9*

### *Exécution des jugements*

a) Tout jugement définitif prononcé par un tribunal compétent aux termes de l'Article 8 sera reconnu sur le territoire de tout autre Etat contractant sauf si :

(1) Le jugement a été obtenu frauduleusement, ou

(2) Le propriétaire n'a pas été mis en mesure de présenter sa défense.

b) Tout jugement définitif qui est reconnu et dont l'exécution est demandée dans la forme requise par la loi de l'Etat Contractant où cette exécution est requise sera exécutoire comme s'il s'agissait d'un jugement d'un tribunal de cet Etat Contractant; la procédure d'exequatur ne pourra comprendre aucun réexamen du fond de la demande.

## *Article 10*

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

## INDEX

	Page
<b>1. Administration</b>	
I. <i>BUREAU PERMANENT</i> <i>Report regarding the Minutes Meeting of the 1st May 1968</i>	4
I. <i>BUREAU PERMANENT</i> <i>Compte Rendu du Procès-Verbal Réunion du 1<sup>er</sup> mai 1968</i>	5
II. <i>TOKYO CONFERENCE</i> <i>Chartering of an Aeroplane by the International Maritime Committee</i>	3
II. <i>CONFERENCE DE TOKYO</i> <i>Affrètement d'un avion par le Comité Maritime International</i>	9
III. <i>WORK OF THE SUBCOMMITTEES</i>	12
III. <i>TRAVAIL DES COMMISSIONS</i>	13
<b>2. Passengers</b>	
<i>International Subcommittee « PASSENGERS »</i>	<i>PA - 1/6-68 (tra)</i>
<i>Commission Internationale « PASSAGERS »</i>	19
<i>International Convention for the Unification of     Certain Rules relating to the Carriage of Pas-     sengers by Sea, Signed at Brussels on the 20th     May 1961</i>	<i>PA - 2/68</i>
<i>Convention Internationale pour l'Unification de     Certaines Règles en matière de Transport de     Passagers par Mer, Signée à Bruxelles le 20 mai     1961</i>	33
<b>3. Containers</b>	
<i>Canada</i>	<i>CR - 31/6-68</i>
<i>Canada</i>	<i>CR - 31/6-68 (tra)</i>
<i>Draft Convention on Combined Transports</i>	<i>CR - 32/7-68</i>
<i>Projet de Convention relatif au Transport     Combiné</i>	<i>CR - 32/7-68 (tra)</i>
<i>The Hague-Visby Rules</i>	<i>CR - 33/68 (tra)</i>
<i>Règles de La Haye et de Visby</i>	<i>CR - 33/68</i>
<i>Convention on the Contract for the International     Carriage of Goods by Road (CMR) done at     Geneva on 19 May 1956</i>	<i>CR - 34/68</i>
<i>Convention relative au Contrat de Transport     International de Marchandises par Route (CMR)     conclue à Genève le 19 mai 1956</i>	<i>CR - 34/68</i>
<i>Japan — Observations</i>	<i>CR - 35/8-68</i>
<i>Japon — Observations</i>	<i>CR - 35/8-68 (tra)</i>
<b>4. Torrey Canyon</b>	
<i>Preliminary Draft — 10th July 1968</i>	<i>TC - 22/8-68</i>
<i>Avant-Projet — 10 juillet 1968</i>	<i>TC - 22/8-68 (tra)</i>

