



Treaty Series No. 17 (1931)

International Convention  
for the Unification of certain  
Rules of Law relating to  
**BILLS OF LADING**

Brussels, August 25, 1924

[His Majesty's ratification in respect of the United Kingdom  
deposited June 2, 1930]

Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs  
to Parliament by Command of His Majesty

LONDON:

PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE  
To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:  
Adastral House, Kingsway, London, W.C.2; 120, George Street, Edinburgh;  
York Street, Manchester; 1, St. Andrew's Crescent, Cardiff;  
15, Donegall Square West, Belfast;  
or through any Bookseller.

1931

Price 6d. Net

Cmd. 3806

## CONTENTS.

---

### ORIGINAL TEXTS.

	Page
Text of Convention ... ..	3
Protocol of Signature .. ...	15
British Declaration ... ..	17
Japanese Declaration... ..	17

### TRANSLATIONS.

Convention ... ..	18
Protocol of Signature ... ..	27
Japanese Declaration... ..	29

---

List of Ratifications deposited... ..	31
List of Accessions ... ..	31

**Convention internationale pour l'Unification de certaines  
Règles en Matière de Connaissance, signée à  
Bruxelles, le 25 Août 1924.**

LE Président de la République Allemande, le Président de la République Argentine, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'État Estonien, le Président des États-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République du Pérou, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière de connaissance, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné, pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

M. le Président de la République Allemande :

Son Excellence M. VON KELLER, Ministre d'Allemagne à Bruxelles ;

M. le Président de la République Argentine :

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. L. FRANCK, Ministre des Colonies, Président du Comité Maritime International ;

M. A. LE JEUNE, Sénateur, Vice-Président du Comité Maritime International ;

M. F. SOHR, Docteur en droit, Secrétaire Général du Comité Maritime International, Professeur à l'Université de Bruxelles ;

M. le Président de la République du Chili :

Son Excellence M. ARMANDO QUEZADA, Ministre du Chili à Bruxelles ;

M. le Président de la République de Cuba :

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande :

Sa Majesté le Roi d'Espagne :

Son Excellence LE MARQUIS DE VILLALOBAR ET DE GUIMAREY,  
Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles ;

M. le Chef de l'État Estonien :

Son Excellence M. PUSTA, Ministre d'Estonie à Bruxelles ;

M. le Président des États-Unis d'Amérique :

Son Excellence M. WILLIAM PHILLIPS, Ambassadeur des  
États-Unis d'Amérique à Bruxelles ;

M. le Président de la République de Finlande :

M. le Président de la République Française :

Son Excellence M. M. HERBETTE, Ambassadeur de France  
à Bruxelles ;

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et  
d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des  
Mers, Empereur des Indes :

Son Excellence le Très Honorable SIR GEORGE GRAHAME,  
G.C.V.O., K.C.M.G., Ambassadeur de Sa Majesté  
Britannique à Bruxelles ;

Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie :

M. LE COMTE OLIVIER WORACZICZKY, BARON DE PABIENITZ,  
Chargé d'Affaires de Hongrie à Bruxelles ;

Sa Majesté le Roi d'Italie :

M. J. DANEO, Chargé d'Affaires *a. i.* d'Italie à Bruxelles ;

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

Son Excellence M. M. ADACHI, Ambassadeur du Japon à  
Bruxelles ;

M. le Président de la République de Lettonie :

M. le Président de la République du Mexique :

Sa Majesté le Roi de Norvège :

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

M. le Président de la République du Pérou :

M. le Président de la République de Pologne et la Ville Libre de Dantzig :

Son Excellence M. LE COMTE JEAN SZEMBEK, Ministre de Pologne à Bruxelles ;

M. le Président de la République Portugaise :

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

Son Excellence M. HENRY CATARGI, Ministre de Roumanie à Bruxelles ;

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes :

MM. STRAZNICKY et VERONA ;

Sa Majesté le Roi de Suède :

M. le Président de la République de l'Uruguay :

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1<sup>er</sup>.

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'affrètement, 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 par 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 par 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 desdites 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) 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 à l'alinéa 3, (a), (b) et (c).

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 limitera 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. 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.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages 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.

En cas de pertes ou dommages 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.

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 annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, alinéa 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 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, alinéa 1<sup>er</sup>. 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 arrêt 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 lock-outs 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) 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. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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 déclaration fausse 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 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 chargement, 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, 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 chargement 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.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

#### ARTICLE 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des États contractants.

#### ARTICLE 11.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme au procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés

à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

#### ARTICLE 12.

Les États non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

#### ARTICLE 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

#### ARTICLE 14.

A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

#### ARTICLE 15.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ARTICLE 16.

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

KELLER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :

LOUIS FRANCK.

ALBERT LE JEUNE.

SOHR.

Pour le Chili :

ARMANDO QUEZADA.

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :

EL MARQUÉS DE VILLALOBAR.

Pour l'Estonie :

PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :

WILLIAM PHILLIPS.

Pour la Finlande :

Pour la France :

MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :

GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie :

WORACZICZKY.

Pour l'Italie :

GIULIO DANEO.

Pour le Japon :

M. ADATCI.

Sous les réserves formulées dans la note relative à ce traité et jointe à ma lettre, datée du 25 août 1925. à S. Exc. M. Emile Vandervelde, Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Pour la Lettonie :

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne et la Ville Libre  
de Dantzig :

SZEMBEK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

HENRY CATARGI.

Pour le Royaume des Serbes, Croates  
et Slovènes :

DR. MILORAD STRAZNICKY.

DR. VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

---

*Protocole de Signature.*

EN procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

- 1° De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de (c) à (p), le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe (a);
- 2° D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

KELLER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :

LOUIS FRANCK.

ALBERT LE JEUNE.

SOHR.

Pour le Chili :

ARMANDO QUEZADA.

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :

EL MARQUÉS DE VILLALOBAR.

Pour l'Estonie :

PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :

WILLIAM PHILLIPS.

Pour la Finlande :

Pour la France :

MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :

GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie :

WORACZICZKY.

Pour l'Italie :

GIULIO DANEO.

Pour le Japon :

Pour la Lettonie :

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne et la Ville Libre  
de Dantzig :

SZEMBEK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

HENRY CATARGI.



Pour le Royaume des Serbes, Croates  
et Slovènes :

DR. MILOBAD STRAZNICKY.

DR. VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

I, THE undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15th day of November, 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :—

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland, I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions, and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate, to accede to this Convention under Article 13.<sup>(1)</sup>

GEORGE GRAHAME,

*His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels.*

*Brussels, this 15th day of November, 1924.*

*Note annexée à la Lettre de Son Excellence M. l'Ambassadeur du Japon à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, du 25 Août 1925.*

*Ambassade Impériale du Japon.*

Au moment de procéder à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le soussigné, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes : -

(a) À l'article 4 :

Le Japon se réserve, jusqu'à nouvel ordre, l'acceptation des dispositions du (a) à l'alinéa 2 de l'article 4.

(b) Le Japon est d'avis que la Convention, dans sa totalité, ne s'applique pas au cabotage national : par conséquent, il n'y aurait pas lieu d'en faire l'objet de dispositions au Protocole. Toutefois, s'il n'en est pas ainsi, le Japon se réserve le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation.

M. ADATCI.

*Bruxelles, le 25 août 1925.*

(1) See list of accessions on p. 31.

(Translations.)

**International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on August 25, 1924. (2)**

THE President of the German Republic, the President of the Argentine Republic, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Chili, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, the Head of the Estonian State, the President of the United States of America, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Most Serene Highness the Governor of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Latvian Republic, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Peru, the President of the Polish Republic, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Sweden, and the President of the Republic of Uruguay,

Having recognised the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading, have decided to conclude a convention with this object and have appointed the following plenipotentiaries:—

[Here follows the list of Plenipotentiaries.]

Who, duly authorised thereto, have agreed as follows:—

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

(2) *Note.*—The French text is the only authoritative version, but the English translation of the articles of the Convention has been authorised by the Bureau of the Conference.

title, in so far as such 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 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 on 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—

- (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 *primâ facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c).

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.

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 *primâ 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.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

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.

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 lessening 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 or property at sea.
- (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. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding £100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated 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 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 carriage 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 or 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 sea-going vessels.

## ARTICLE 9.

The monetary units mentioned in this convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

## ARTICLE 10.

The provisions of this convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

## ARTICLE 11.

After an interval of not more than two years from the day on which the convention is signed the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the high contracting parties which have declared themselves prepared to ratify the convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments.<sup>(3)</sup> The first deposit of ratifications shall be recorded in a *procès-verbal* signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the *procès-verbal* relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

## ARTICLE 12.

Non-signatory States may accede to the present convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.<sup>(4)</sup>

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

## ARTICLE 13.

The high contracting parties may at the time of signature, ratification or accession declare<sup>(5)</sup> that their acceptance of the present convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may

<sup>(3)</sup> See p. 31.

<sup>(4)</sup> See list of accessions on p. 31.

<sup>(5)</sup> See British declaration on p. 17.



subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

#### ARTICLE 14.

The present convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit.<sup>(6)</sup> As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

#### ARTICLE 15.

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

#### ARTICLE 16.

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

Done at Brussels, in a single copy, the 25th August, 1924.

For Germany :

KELLER.

For the Argentine Republic :

<sup>(6)</sup> The Convention comes into force, June 2, 1931. See list of ratifications on p. 31.

For Belgium :

LOUIS FRANCK.  
ALBERT LE JEUNE.  
SOHR.

For Chili :

ARMANDO QUEZADA.

For the Republic of Cuba :

For Denmark :

For Spain :

EL MARQUÉS DE VILLALOBAR.

For Estonia :

PUSTA.

For the United States of America :

WILLIAM PHILLIPS.

For Finland :

For France :

MAURICE HERBETTE.

For Great Britain :

GEORGE GRAHAME.

For Hungary :

WORACZICZKY.

For Italy :

GIULIO DANEO.

For Japan :

M. ADATCI.

Subject to the reservations in the note relating to this treaty and attached to my letter, dated 25th August, 1925, to S. Exc. M. Emile Vandervelde, Minister for Foreign Affairs for Belgium. (?)

(?) See p. 29.

For Latvia :

For Mexico :

For Norway :

For the Netherlands :

For Peru :

For Poland and the Free City of Danzig :

SZEMBEK.

For Portugal :

For Roumania :

HENRY CATARGI.

For the Kingdom of the Serbs, Croats  
and Slovenes :

DR. MILORAD STRAZNICKY.

DR. VERONA.

For Sweden :

For Uruguay :

---

*Protocol of Signature.*

At the time of signing the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this convention.

They may reserve the right—

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2 (c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).

2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that article.

Done at Brussels, in a single copy, the 25th August, 1924.

For Germany :

KELLER.

For the Argentine Republic :

For Belgium :

LOUIS FRANCK.

ALBERT LE JEUNE.

SOHR.

For Chili :

ARMANDO QUEZADA.

For the Republic of Cuba :

For Denmark :

For Spain :

EL MARQUÉS DE VILLALOBAR.

For Estonia :

PUSTA.

For the United States of America :

WILLIAM PHILLIPS.

For Finland :

For France :

MAURICE HERBETTE.

For Great Britain :

GEORGE GRAHAME.<sup>(8)</sup>

For Hungary :

WORACZICZKY.

(8) Subject to Declaration printed on p. 17.

For Italy :

GIULIO DANEO.

For Japan :

For Latvia :

For Mexico :

For Norway :

For the Netherlands :

For Peru :

For Poland and the Free City of Danzig :

SZEMBEK.

For Portugal :

For Roumania :

HENRY CATARGI.

For the Kingdom of the Serbs, Croats  
and Slovenes :

DR. MILORAD STRAZNICKY.

DR. VERONA.

For Sweden :

For Uruguay :

*Note attached to the letter of August 25, 1925, from His  
Excellency the Japanese Ambassador to the Belgian Minister  
for Foreign Affairs.*

*Imperial Embassy of Japan.*

At the time of signing the International Convention for the  
Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading  
the undersigned, Plenipotentiary of Japan, makes the following  
reservations :—

(a) *To Article 4 :—*

Japan reserves, until further notice, acceptance of the provisions  
of (a) paragraph 2 of Article 4.

(b) Japan is of opinion that the Convention, as a whole, does not apply to the national coasting trade, and consequently there is no need to make it the object of a provision in the Protocol. At the same time, if this is not the case, Japan reserves the right to provide freely for the national coasting trade by its own legislation.

M. ADATCI.

*Brussels, August 25, 1925.*

---

*Ratifications deposited.*

United Kingdom (subject to Declaration on p. 17)	...	...	...	June 2, 1930.
Belgium (not including Belgian Congo or Ruanda-Urundi)	...	...	...	June 2, 1930.
Hungary	...	...	...	June 2, 1930.
Spain	...	...	...	June 2, 1930.

*List of Accessions.*

By exchange of notes at Brussels, November 28/December 19, 1930.  
[Effective date of accession, June 2, 1931.]

Bahamas.	
Barbados.	(b) Unfederated Malay States—
Bermuda.	Johore.
British Guiana.	Mauritius.
British Honduras.	Nigeria—
Ceylon.	(a) Colony.
Cyprus.	(b) Cameroons under British Mandate.
Falkland Islands and Dependencies.	North Borneo, State of.
Fiji.	Palestine.
Gambia.	Seychelles.
Gibraltar.	Sierra Leone.
Gold Coast.	Somaliland Protectorate.
Hong Kong.	Straits Settlements.
Jamaica (including Turks and Caicos Islands and the Cayman Islands).	Tanganyika Territory.
Kenya (Colony and Protectorate).	Trinidad and Tobago.
Leeward Islands—	Western Pacific, Islands of—
Antigua.	British Solomon Islands Protectorate.
Dominica.	Gilbert and Ellice Islands Colony.
Montserrat.	Tonga.
St. Christopher and Nevis.	Windward Islands—
Virgin Islands.	Grenada.
Malay States—	St. Lucia.
(a) Federated Malay States—	St. Vincent.
Negri Sembilan.	Zanzibar Protectorate.
Pahang.	
Perak.	
Selangor.	