



STAATSKOERANT

VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

GOVERNMENT GAZETTE

As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer

Registered at the Post Office as a Newspaper

Verkoopprijs • Selling price
(AVB uitgesluit/GST excluded)
Plaaslik **45c** Local
Buitelands 60c Other countries
Posvry • Post free

Vol. 249

KAAPSTAD, 19 MAART 1986
CAPE TOWN, 19 MARCH 1986

No. 10125

KANTOOR VAN DIE STAATSPRESIDENT

STATE PRESIDENT'S OFFICE

No. 445. 19 Maart 1986

Hierby word bekend gemaak dat die Staatspresident sy goedkeuring geheg het aan die onderstaande Wet wat hierby ter algemene inligting gepubliseer word:—

No. 1 van 1986: Wet op Goederevervoer oor See, 1986.

No. 445. 19 March 1986

It is hereby notified that the State President has assented to the following Act which is hereby published for general information:—

No. 1 of 1986: Carriage of Goods by Sea Act, 1986.

WET

Tot wysiging van die regsbepalings met betrekking tot goederevervoer oor see, en om voorsiening te maak vir aangeleenthede wat daarmee in verband staan.

*(Afrikaanse teks deur die Staatspresident geteken.)
(Goedgekeur op 4 Maart 1986.)*

DAAR WORD BEPAAL deur die Staatspresident en die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:—

Toepassing van
Haagse Reëls.

1. (1) Daardie reëls vervat in die Internasionale Konvensie vir die Unifikasie van Sekere Regsreëls Met Betrekking tot Skeepsvragbriewe onderteken te Brussel op 25 Augustus 1924, soos gewysig deur die Protokol onderteken te Brussel op 23 Februarie 1968, en waarvan 'n vertaling in die Bylae verskyn (hieronder die Reëls genoem), het, behoudens die bepalings van hierdie Wet, regskrag en is van toepassing ten opsigte van die Republiek met betrekking tot en in verband met—

- (a) die vervoer van goedere oor see in skepe waar die verskepingshawer 'n hawe in die Republiek is, ongeag of die vervoer tussen hawens in twee verskillende State ooreenkomstig die bedoeling van Artikel X van die Reëls is of nie;
- (b) enige skeepsvragbrief indien in die kontrak daarin vervat of waarvan dit getuig uitdruklik bepaal word dat die Reëls die kontrak beheer;
- (c) enige ontvangsbewys wat 'n nie-verhandelbare dokument is en as sodanig gemerk is indien die kontrak daarin vervat of waarvan dit getuig of ingevolge waarvan dit uitgereik word, 'n kontrak is vir die vervoer van goedere oor see waarin uitdruklik bepaal word dat die Reëls die kontrak beheer asof die ontvangsbewys 'n skeepsvragbrief is, maar onderworpe aan enige noodsaaklike veranderings, en spesiaal met die weglating in Artikel III van die Reëls van die tweede sin van paragraaf 4 en paragraaf 7; en
- (d) dekvrug of lewende hawe, indien en vir sover die kontrak vervat in 'n skeepsvragbrief of ontvangsbewys in 30 paragraaf (b) of (c) bedoel of waarvan dit getuig, op dekvrug of lewende hawe van toepassing is, asof Artikel I (c) van die Reëls dekvrug en lewende hawe nie uitgesluit het nie, en in hierdie paragraaf beteken "dekvrug" vrug wat luidens die vervoerkontrak op dek 35 vervoer word, en wat aldus vervoer word.

(2) Die Staatspresident kan die Bylae en subartikel (1) van hierdie artikel by proklamasie in die *Staatskoerant* wysig om gevolg te gee aan enige wysiging van of byvoeging by die Reëls wat van tyd tot tyd aangebring mag word en deur die Regering van die Republiek aangeneem mag word.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1986

Act No. 1, 1986

ACT

To amend the law with respect to the carriage of goods by sea,
and to provide for matters connected therewith.

*(Afrikaans text signed by the State President.)
(Assented to 4 March 1986.)*

BE IT ENACTED by the State President and the Parliament
of the Republic of South Africa, as follows:—

1. (1) Those Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968, which are set out in the Schedule (hereinafter referred to as the Rules) shall, subject to the provisions of this Act, have the force of law and apply in respect of the Republic in relation to and in connection with—
- Application of
Hague Rules.
- (a) the carriage of goods by sea in ships where the port of shipment is a port in the Republic, whether or not the carriage is between ports in two different States within the meaning of Article X of the Rules;
 - (b) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract;
 - (c) any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in it or evidenced by it or pursuant to which it is issued is a contract for the carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading, but subject to any necessary modifications and in particular with the omission in Article III of the Rules of the second sentence of paragraph 4 and paragraph 7; and
 - (d) deck cargo or live animals, if and in so far as the contract contained in or evidenced by a bill of lading or receipt referred to in paragraph (b) or (c) applies to deck cargo or live animals, as if Article I (c) of the Rules did not exclude deck cargo and live animals, and in this paragraph "deck cargo" means cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (2) The State President may by proclamation in the *Gazette* amend the Schedule and subsection (1) of this section to give effect to any amendment of or addition to the Rules which may be made from time to time and adopted by the Government of the Republic.

Wet No. 1, 1986

WET OP GOEDEREVERVOER OOR SEE, 1986

Seewaardigheid nie
geïmpliseer te word
nie.

2. In geen kontrak vir die vervoer van goedere oor see waarop die Reëls uit hoofde van hierdie Wet van toepassing is, word 'n absolute onderneming van die vervoerder van die goedere om 'n seewaardige skip te verskaf, stilswyend opgeneem nie.

Jurisdiksie
van howe.

3. (1) Ondanks enigiets wat regsbevoegdheid heet uit te sluit, 'n klousule wat uitsluitende regsbevoegdheid verleen of 'n ooreenkoms om 'n geskil na arbitrasie te verwys, en ondanks die bepalings van die Wet op Arbitrasie, 1965 (Wet No. 42 van 1965), en van artikel 7 (1) (b) van die Wet op die Reëling van Admiraliteitsjurisdiksie, 1983 (Wet No. 105 van 1983), kan iemand wat in die Republiek handel dryf en die geadresseerde kragtens of die besitter van 'n skeepsvragbrief, geleibrief of soortgelyke dokument vir die vervoer van goedere na 'n bestemming in die Republiek of na 'n hawe in die Republiek, hetsy vir finale ontskeping of vir ontskeping of vir ontskeping vir verdere vervoer, 'n aksie met betrekking tot die vervoer van genoemde goedere of so 'n skeepsvragbrief, geleibrief of dokument in 'n bevoegde hof in die Republiek instel.

(2) Die bepalings van subartikel (1) van hierdie artikel is nie van toepassing nie op arbitrasieverrigtinge wat in die Republiek gehou moet word en wat aan die bepalings van die Wet op Arbitrasie, 1965, onderworpe is.

Staat gebind.

4. Hierdie Wet bind die Staat.

Herroeping van
artikels 307 tot
311 van
Wet 57 van 1951.

5. Artikels 307 tot 311 van die Handelskeepvaartwet, 1951, word hierby herroep.

25

Kort titel en
inwerkingtreding.

6. Hierdie Wet heet die Wet op Goederevervoer oor See, 1986, en tree in werking op 'n datum wat die Staatspresident by proklamasie in die *Staatskoerant* bepaal.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1986

Act No. 1, 1986

2. There shall not be implied in any contract for the carriage of goods by sea to which the Rules apply by virtue of this Act, any absolute undertaking by the carrier of the goods to provide a seaworthy ship.

Seaworthiness not to be implied.

5 3. (1) Notwithstanding any purported ouster of jurisdiction, exclusive jurisdiction clause or agreement to refer any dispute to arbitration, and notwithstanding the provisions of the Arbitration Act, 1965 (Act No. 42 of 1965), and of section 7 (1) (b) of the Admiralty Jurisdiction Regulation Act, 1983 (Act No. 105 of 10 1983), any person carrying on business in the Republic and the consignee under, or holder of, any bill of lading, waybill or like document for the carriage of goods to a destination in the Republic or to any port in the Republic, whether for final discharge or for discharge or for discharge for further carriage, may bring 15 any action relating to the carriage of the said goods or any such bill of lading, waybill or document in a competent court in the Republic.

Jurisdiction of courts.

(2) The provisions of subsection (1) of this section shall not apply to arbitration proceedings to be held in the Republic 20 which are subject to the provisions of the Arbitration Act, 1965.

4. This Act shall bind the State.

State bound.

5. Sections 307 to 311 of the Merchant Shipping Act, 1951, are hereby repealed.

Repeal of sections 307 to 311 of Act 57 of 1951.

6. This Act shall be called the Carriage of Goods by Sea Act, 25 1986, and shall come into operation on a date fixed by the State President by proclamation in the *Gazette*.

Short title and commencement.

Wet No. 1, 1986

WET OP GOEDEREVERVOER OOR SEE, 1986

Bylae

DIE HAAGSE REËLS SOOS GEWYSIG DEUR DIE BRUSSEL-PROTOKOL, 1968

ARTIKEL I

In hierdie Reëls word die volgende woorde gebruik met die betekenis soos hieronder uiteengesit—

- (a) "Vervoerder" behels die eienaar of die bevrachter wat 'n vervoerkontrak met 'n verskeper aangaan.
- (b) "Vervoerkontrak" is van toepassing slegs op vervoerkontrakte wat gedek is deur 'n skeepsvragbrief of enige soortgelyke titelbewys, vir sover sodanige bewys betrekking het op die vervoer van goedere oor see, met inbegrip van enige skeepsvragbrief of enige bogenoemde soortgelyke dokument uitgereik kragtens of ingevolge 'n cherteparty vanaf die tydstop waarop sodanige vragbrief of soortgelyke titelbewys die verhouding tussen 'n vervoerder en 'n houer daarvan reël.
- (c) "Goedere" behels goedere, ware, handelsware en artikels van enige aard hoegenaamd, behalwe lewende hawe en vrag wat luidens die vervoerkontrak op dek vervoer word en aldus vervoer word.
- (d) "Skip" beteken enige vaartuig wat vir goederevervoer oor see gebruik word.
- (e) "Goederevervoer" strek oor die tydperk vanaf die tydstop waarop die goedere op die skip gelaai word tot die tydstop waarop dit daarvan ontskep word.

ARTIKEL II

Behoudens die bepalinge van Artikel VI is die vervoerder ingevolge enige kontrak van vervoer van goedere oor see met betrekking tot die laai, hanteer, berg, dra, bewaring, versorging en ontskeping van sodanige goedere onderworpe aan die verantwoordelikhede en aanspreeklikhede en is hy geregtig op die regte en immunitete hieronder uiteengesit.

ARTIKEL III

1. Die vervoerder is verplig om voor en by die aanvang van die reis behoorlike sorg daaraan te bestee om—
 - (a) die skip seewaardig te maak;
 - (b) die skip behoorlik te beman, uit te rus en van voorrade te voorsien; en
 - (c) die ruimte, koel- en verkoelingskamers en alle ander dele van die skip waarin goedere vervoer word, geskik en veilig vir hul inskeping, vervoer en behoud te maak.
2. Behoudens die bepalinge van Artikel IV moet die vervoerder die vervoerde goedere behoorlik en sorgvuldig laai, hanteer, berg, dra, hou, versorg en ontskep.
3. Na ontvangs van die goedere in sy bewaring moet die vervoerder of die gesagvoerder of agent van die vervoerder op aanvraag van die verskeper 'n skeepsvragbrief aan die verskeper uitreik wat onder meer die volgende aantoon—
 - (a) Die vernaamste merke wat nodig is vir die uitkenning van die goedere soos hierdie merke skriftelik deur die verskeper opgegee is voordat die inskeping van bedoelde goedere begin, mits bedoelde merke deur stempeling of op ander wyse duidelik sigbaar aangebring is op die goedere as hulle sonder omhulsel gepak is, of op die kiste of omhulsels waarin die goedere verpak is, en wel op sodanige wyse dat hulle gewoonweg leesbaar sal bly tot aan die einde van die reis.
 - (b) Of die aantal pakkette of stukke, of die hoeveelheid of gewig, al na die geval soos skriftelik deur die verskeper opgegee.
 - (c) Die uiterlik waarneembare orde en toestand van die goedere:

Met dien verstande dat geen vervoerder, gesagvoerder of agent van die vervoerder verplig is om in die vragbrief enige merke, getal, hoeveelheid of gewig wat hy op redelike gronde vermoed nie presies die goedere wat werklik ontvang is, weergee nie of wat hy op geen redelike manier kon kontroleer nie, te vermeld of aan te toon nie.
4. So 'n vragbrief is *prima facie*-bewys van die ontvangs deur die vervoerder van die goedere soos daarin volgens paragraaf 3 (a), (b) en (c) beskrywe. Bewys van die teendeel sal egter nie toelaatbaar wees wanneer die skeepsvragbrief aan 'n derde party wat te goeder trou handel, oorgedra is nie.
5. Die verskeper word geag aan die vervoerder die juistheid ten tyde van die verskeping van die merke, getal, hoeveelheid en gewig soos deur hom opgegee, te waarborg, en die verskeper moet die vervoerder skadeloos stel teen alle verlies, skade en onkoste wat ontstaan uit of die gevolg is van onjuisthede in sodanige besonderhede. Die reg van die vervoerder op sodanige skadeloosstelling beperk geensins sy verantwoordelikheid en aanspreeklikheid kragtens die vervoerkontrak teenoor iemand anders as die verskeper nie.
6. Tensy kennis van verlies of beskadiging en die algemene aard van sodanige verlies of beskadiging skriftelik aan die vervoerder of sy agent by die ontskepingshaweg gegee word voor of ten tyde van die verwydering van die goedere na die bewaring van die persoon wat kragtens die vervoerkontrak op aflewering geregtig is, of as die verlies of beskadiging nie sigbaar is nie, binne drie dae, is sodanige verwydering *prima facie*-bewys van die aflewering deur die vervoerder van die goedere soos in die skeepsvragbrief beskrywe.

Die skriftelike kennisgewing hoef nie gegee te word as die toestand van die goedere ten tyde van hul ontvangs gesamentlik opgeneem of geïnspekteer is nie.

Behoudens paragraaf 6bis is die vervoerder en die skip in elk geval van alle aanspreeklikheid hoegenaamd onthef ten opsigte van die goedere, tensy 'n geding aanhangig gemaak word binne een jaar na die aflewering van die goedere of na die datum waarop die goedere afgelewer moes gewees het. Hierdie tydperk kan egter verleng word as, nadat die skuldoorsaak ontstaan het, die partye aldus ooreenkom.

In die geval van enige werklike of gevreesde verlies of beskadiging verskaf die vervoerder en die ontvanger alle redelike fasiliteite aan mekaar om die goedere te inspekteer en te kontroleer.

- 6.bis 'n Aksie vir vrywaring teen 'n derde persoon kan selfs na verstryking van die jaar waarvoor in die voorafgaande paragraaf voorsiening gemaak word, ingestel word indien dit ingestel word binne die tyd toegelaat deur die regsreëls van die Hof voor wie die saak dien. Die toegelate tyd mag egter nie minder as drie maande wees nie, beginnende op die dag waarop die persoon wat die aksie vir vrywaring instel, die eis geskik het of die prosesstukke in die aksie teen hom aan hom beteken is.
7. Nadat die goedere ingeskep is, moet die skeepsvragbrief wat deur die vervoerder, gesagvoerder of agent van die vervoerder aan die verskeper uitgereik moet word, 'n skeepsvragbrief "vir verskepte goedere" wees as die verskeper dit verlang, met dien verstande dat as die verskeper tevore reeds enige titelbewys ten aansien van bedoelde goedere aanvaar het, hy dit moet afgee teen die uitreiking van die skeepsvragbrief "vir verskepte goedere", maar as die vervoerder dit verkies, kan in sodanige titelbewys by die inskepingshaweg die naam of name van die skip of skepe waarin die goedere verskeep is en die datum of datums van verskeping deur die vervoerder, gesagvoerder of agent vermeld word; en wanneer hierdie besonderhede aldus vermeld is, word dit by die toepassing van hierdie artikel geag 'n skeepsvragbrief "vir verskepte goedere" te wees as dit die besonderhede in paragraaf 3 van artikel III vermeld, aantoon.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1986

Act No. 1, 1986

Schedule

THE HAGUE RULES AS AMENDED BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1968

ARTICLE I

In these Rules 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, 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 charterparty 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 II

Subject to the provisions of Article VI, 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 III

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; and
 - (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 IV, 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.
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 6bis 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.
- 6.bis 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 be not 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 III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

Wet No. 1, 1986

WET OP GOEDEREVERVOER OOR SEE, 1986

8. Enige klousule, verdrag of ooreenkoms in 'n vervoerkontrak wat die vervoerder of die skip vrystel van aanspreeklikheid vir verlies van of skade aan of in verband met goedere voortspruitende uit nalatigheid, skuld of versuim om die pligte en verpligtinge deur hierdie artikel voorgeskryf, na te kom of wat sodanige aanspreeklikheid anders as volgens hierdie Reëls verminder, is nietig en van nul en gener waarde. 'n Voordeel van versekering ten gunste van die vervoerder of 'n soortgelyke klousule word geag 'n klousule te wees wat die vervoerder van aanspreeklikheid vrystel.

ARTIKEL IV

1. Nóg die vervoerder nóg die skip is aanspreeklik vir verlies of skade wat ontstaan uit of die gevolg is van onseewaardigheid tensy dit veroorsaak is deur gebrek aan behoorlike voorsorg by die vervoerder om die skip seewaardig te maak en om te sorg dat die skip behoorlik beman, uitgerus en van voorrade voorsien is, en om die ruime, koel- en verkoelingskamers en alle ander dele van die skip waarin goedere vervoer word, geskik en veilig vir hul inskeping, vervoer en behoud te maak volgens die bepalinge van paragraaf 1 van Artikel III. Wanneer verlies of skade die gevolg is van onseewaardigheid rus die las om bewys te lewer van die uitoefening van behoorlike sorg op die vervoerder of ander persoon wat op vrystelling kragtens hierdie artikel aanspraak maak.
2. Nóg die vervoerder nóg die skip is verantwoordelik vir verlies of skade wat ontstaan uit of die gevolg is van—
 - (a) enige handeling, nalatigheid of versuim van die gesagvoerder, bemanningslid, loods of die persone in diens van die vervoerder in die navigasie of in die bestuur van die skip;
 - (b) brand, tensy dit deur die wesentlike skuld of met die wesentlike medewete van die vervoerder veroorsaak is;
 - (c) bedreigings, gevare en onheile van die see of ander bevaarbare waters;
 - (d) *force majeure*;
 - (e) oorlogsdaad;
 - (f) daad van vyande van die staat;
 - (g) aanhouding of ophouding deur vorste, regerings of volkere, of inbeslagneming kragtens geregtelike prosessukke;
 - (h) kwarantynbeperkings;
 - (i) enige handeling of versuim van die verskeper of eienaar van die goedere, sy agent of verteenwoordiger;
 - (j) stakings of uitsluitings of stilstand of belemmering van arbeid om watter rede ook al, hetsy gedeeltelik of algemeen;
 - (k) oproer en burgerwis;
 - (l) redding of gepoogde redding van mense of eiendom ter see;
 - (m) slinking in omvang of gewig of enige ander verlies of skade wat ontstaan uit enige inherente gebrek, hoedanigheid of slegte eienskap van die goedere;
 - (n) ontoereikendheid of onvoldoendheid van merke;
 - (o) ontoereikendheid van verpakking;
 - (p) verborge gebreke wat nie bemerkbaar is nie, ook nie by behoorlike oplettendheid nie; en
 - (q) enige ander oorsaak wat ontstaan sonder die wesentlike skuld of medewete van die vervoerder, of sonder die skuld of versuim van die agente of die persone in diens van die vervoerder, maar die bewyslas rus op die persoon wat aanspraak maak op die voordeel van hierdie uitsondering om te bewys dat nóg die wesentlike skuld of medewete van die vervoerder nóg die skuld of versuim van die agente of die persone in diens van die vervoerder tot die verlies of skade bygedra het.
3. Die verskeper is nie verantwoordelik nie vir verlies of skade wat die vervoerder of die skip gelyk het of wat ontstaan uit of die gevolg is van enige oorsaak sonder die handeling, skuld of versuim van die verskeper, sy agente of die persone in sy diens.
4. Enige afwyking van die koers by die redding of gepoogde redding van lewens of eiendom ter see of enige redelike afwyking van die koers word nie geag 'n oortreding of skending van hierdie Reëls of van die vervoerkontrak te wees nie, en die vervoerder is nie aanspreeklik vir enige verlies of skade wat die gevolg daarvan is nie.
5. (a) Tensy die aard en waarde van sodanige goedere deur die verskeper voor inskeping verklaar en in die skeepsvragbrief opgeneem is, is of word nóg die vervoerder nóg die skip in enige geval aanspreeklik vir enige verlies of skade aan of in verband met die goedere tot 'n bedrag van meer as die ekwivalent van 10 000 frank per pakket of eenheid of 30 frank per kilo van die bruto gewig van die verlore of beskadigde goedere, wat ook al die hoogste is.
- (b) Die totale verhaalbare bedrag moet bereken word na aanleiding van die waarde van genoemde goedere by die plek waar en tydstip waarop die goedere ooreenkomstig die kontrak van die skip ontskep word of aldus ontskep moes word.
Die waarde van die goedere word ooreenkomstig die handelswarewisselkoersprys bepaal, of, as so 'n prys nie bestaan nie, ooreenkomstig die heersende markprys, of, as daar nie 'n handelswarewisselkoersprys of 'n heersende markprys bestaan nie, na aanleiding van die normale waarde van dieselfde soort en kwaliteit goedere.
- (c) Waar 'n houer, laaiplank of soortgelyke vervoermiddel gebruik word om goedere saam te voeg, word die getal pakkette of eenhede in die skeepsvragbrief vermeld as in sodanige vervoermiddel verpak, geag die getal pakkette of eenhede vir die doeleindes van hierdie paragraaf te wees vir sover dit hierdie pakkette of eenhede aangaan. Behoudens die voorafgaande word sodanige vervoermiddel as die pakket of eenheid beskou.
- (d) 'n Frank beteken 'n eenheid wat uit 65,5 milligram goud met 'n fynheid van 900 per duisend bestaan. Die datum waarop die toegekende bedrag in die nasionale betaalmiddels omgerekend word, word beheer deur die reg van die betrokke Hof.
- (e) Nóg die vervoerder nóg die skip is geregtig op die voordeel van die aanspreeklikheidsbeperking waarvoor in hierdie paragraaf voorsiening gemaak word as daar bewys word dat die skade die gevolg is van 'n handeling of versuim deur die vervoerder met die opset om skade te veroorsaak of roekeloos en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sou voortvloei.
- (f) Die verklaring vermeld in subparagraaf (a) van hierdie paragraaf, is *prima facie*-bewys as dit in die skeepsvragbrief vervat is, maar is nie bindend of afdoende ten opsigte van die vervoerder nie.
- (g) By ooreenkoms tussen die vervoerder, gesagvoerder of agent van die vervoerder en die verskeper kan ander maksimumbedrae as daardie in subparagraaf (a) van hierdie paragraaf vermeld, bepaal word, met dien verstande dat 'n maksimumbedrag wat aldus bepaal word nie minder mag wees nie as die gepaste maksimum wat in daardie subparagraaf vermeld word.
- (h) Nóg die vervoerder nóg die skip is verantwoordelik in enige geval vir verlies of skade aan of in verband met goedere as die aard of waarde daarvan deur die verskeper in die vragbrief wetens verkeernd voorgestel is.
6. Goedere van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlike aard tot die lading waarvan die vervoerder, gesagvoerder of agent van die vervoerder nie met kennis van hul aard en eienskappe toegestem het nie, kan te eniger tyd voor ontskeping op enige plek deur die vervoerder sonder vergoeding aan wal gesit

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1986

Act No. 1, 1986

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 connection 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 these Rules, 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 IV

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 III. 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 or inadequacy of marks;
 - (o) insufficiency of packing;
 - (p) latent defects not discoverable by due diligence; and
 - (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 these Rules or of the contract or 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 10 000 francs per package or unit or 30 francs 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 is 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 of 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.
 - (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 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 with-

Wet No. 1, 1986

WET OP GOEDEREVERVOER OOR SEE, 1986

of vernietig of onskadelik gemaak word, en die verskeper van sodanige goedere is aanspreeklik vir alle skade en onkoste wat regstreeks of onregstreeks ontstaan uit of die gevolg is van sodanige lading. As enige sodanige goedere wat met sodanige kennis en toestemming ingeskeep is 'n gevaar vir die skip of vrag word, kan hulle op dieselfde manier deur die vervoerder op enige plek aan wal gesit of vernietig of onskadelik gemaak word sonder aanspreeklikheid aan die kant van die vervoerder, behalwe ten opsigte van awery-gros, as daar is.

ARTIKEL IVBIS

1. Die verwere en aanspreeklikheidsbeperkings wat in hierdie Reëls bepaal word, is van toepassing op enige aksie teen die vervoerder ten opsigte van verlies van of skade aan goedere wat deur 'n vervoer-kontrak gedek is, hetsy die aksie op 'n kontrak of op delik gegrond is.
2. As sodanige aksie teen 'n persoon in die diens of 'n agent van die vervoerder (as sodanige persoon of agent nie 'n onafhanklike kontrakteur is nie) ingestel word, is sodanige persoon of agent geregtig om gebruik te maak van die verwere en aanspreeklikheidsbeperkings waarop die vervoerder hom ingevolge hierdie Reëls kan beroep.
3. Die totaal van die bedrae wat op die vervoerder en sodanige persone en agente verhaalbaar is, mag in geen geval die beperking wat in hierdie Reëls bepaal word, oorskry nie.
4. Desnieteenstaande is 'n persoon in die diens van die vervoerder of agent nie geregtig daarop om van die bepaling van hierdie artikel gebruik te maak nie, as daar bewys word dat die skade die gevolg is van 'n handeling of versuim deur die werknemer of agent met die opset om skade te veroorsaak, of roekeloos en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sou voortvloei.

ARTIKEL V

Dit staan 'n vervoerder vry om in sy geheel of gedeeltelik van al sy regte en immunitete of enigeen daarvan afstand te doen of om enigeen van sy verantwoordelikhede en verpligtinge ingevolge hierdie Reëls uit te brei, mits sodanige afstanddoening of uitbreiding in die skeepsvragbrief wat aan die verskeper uitgereik is, opgeneem word. Die bepaling van hierdie Reëls is nie van toepassing op chertepartye nie, maar as skeepsvragbriewe in die geval van 'n skip onder 'n cherteparty uitgereik word, moet hulle aan die bepaling van hierdie Reëls voldoen. Geen bepaling in hierdie Reëls verhinder die invoeging in 'n skeepsvragbrief van enige wettige bepaling betreffende awery-gros nie.

ARTIKEL VI

Ondanks die bepaling van die voorafgaande artikels staan dit 'n vervoerder, gesagvoerder of agent van die vervoerder en 'n verskeper vry om ten aansen van enige bepaalde goedere 'n ooreenkoms aan te gaan op enige voorwaardes betreffende die verantwoordelikheid en aanspreeklikheid van die vervoerder vir sodanige goedere, en betreffende die regte en immunitete van die vervoerder ten opsigte van sodanige goedere, of sy verpligtings betreffende seewaardigheid, vir sover hierdie stipulasie nie teen die openbare belang is nie, of die sorg of voorsorg van persone in sy diens of sy agente betreffende die laai, hantering, berging, vervoer, bewaring, sorg en ontskeping van die goedere oor see vervoer, met dien verstande dat in hierdie geval geen skeepsvragbrief uitgereik is of mag word nie, en dat die bepaling waaroor ooreengekom is, opgeneem word in 'n ontvangsbewys wat 'n nie-verhandelbare dokument is en as sodanig aangedui word. Enige ooreenkoms aldus aangegaan, is ten volle regskragtig. Met dien verstande dat hierdie artikel nie van toepassing is op gewone handelsverskeping wat in die gewone loop van sake gedoen word nie maar slegs op ander verskeping waar die aard of toestand van die eiendom wat vervoer moet word of die omstandighede, bepaling en voorwaardes waarvolgens die vervoer moet plaasvind, sodanig is dat dit redelikerwys 'n besondere ooreenkoms regverdig.

ARTIKEL VII

Geen bepaling hierin verhinder 'n vervoerder of 'n verskeper om enige ooreenkoms, stipulasie, voorwaarde, voorbehoud of vrystelling aangaande die verantwoordelikheid en aanspreeklikheid van die vervoerder of die skip vir die verlies of skade aan of in verband met die bewaring en sorg en hantering van goedere voor die inskeping op en na die ontskeping uit die skip waarin die goedere oor see vervoer word, aan te gaan nie.

ARTIKEL VIII

Die bepaling van hierdie Reëls raak nie die regte en verpligtinge nie van die vervoerder ingevolge enige statuut wat op 'n bepaalde tydperk van krag is en wat in verband staan met die beperking van die aanspreeklikheid van eienaars van seevarende vaartuie.

ARTIKEL IX

Hierdie Reëls raak nie die bepaling van enige internasionale konvensie of landswet wat aanspreeklikheid vir kernskade beheer nie.

ARTIKEL X

Die bepaling van hierdie Reëls is van toepassing op elke skeepsvragbrief wat betrekking het op goederevervoer tussen hawens in twee verskillende State indien:

- (a) die skeepsvragbrief in 'n kontrakterende Staat uitgereik word; of
- (b) die vervoer vanaf 'n hawe in 'n kontrakterende Staat plaasvind; of
- (c) die kontrak wat in die skeepsvragbrief vervat is of waarvan die skeepsvragbrief getuig, voorsiening maak dat hierdie Reëls of wetgewing van enige Staat wat daaraan uitvoering gee, die kontrak moet reël,

wat ook al die nasionaliteit van die skip, die vervoerder, die verskeper, die ontvanger of enige ander belanghebbende persoon mag wees.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1986

Act No. 1, 1986

out compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damage 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 IVBIS

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules 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 and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.
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 these Rules.
4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provision 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 V

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 these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules 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 these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

ARTICLE VI

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 obligations 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 VII

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 connection 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 VIII

The provisions of these Rules 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 IX

These Rules shall not affect the provisions of any international convention or national law governing liability for nuclear damage.

ARTICLE X

The provisions of these Rules 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 these Rules 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.

