COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1974

I

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION
1974

I

1. XXXth INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL — 1st TO 5th APRIL 1974
   XXXme CONFERENCE INTERNATIONALE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL — DU Ier AU 5 AVRIL 1974
2. LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS
   LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER
3. REVISION OF YORK/ANTWERP RULES 1950
   REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950
4. THE HAGUE RULES
   LES REGLES DE LA HAYE
5. SHIPBUILDING CONTRACTS
   CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE MER
6. INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION
   ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL
7. ERRATUM

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

XXXth INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

HAMBURG

XXXème CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

XXXth INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL HAMBURG 1st TO 5th APRIL 1974

Host Association :

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEE-RECHT,
Esplanade 6,
2000 HAMBURG 36, Bundesrepublik.
Telephone : SA. Nr 35-1661 — Telex : 02-11407.

Conference Headquarters :

CONGRESS CENTRUM OF HAMBURG AT HAMBURG.

Agenda :

Revision of the 1957 International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1957.
Revision of the York/Antwerp Rules 1950.
Hagues Rules
Arbitration
Shipbuilding Contracts
Combined Transports.

PROGRAMME OF THE CONFERENCE

Date :	*Hours :*	*Session/Function*
March 31st (Sun.)	18.30-20.30	Opening Cocktail
April 1st (Mon.)	10.00	Opening Session; reception by the Senate of the Freie und Hansestadt Hamburg
	14.30-17.30	Working Session
	18.00-20.00	Reception by the Federal Minister of Justice
April 2nd (Tue.)	09.30-12.30	Working Session
	14.30-17.00	Working Session
April 3rd (Wed.)	09.00-18.00	Excursion to Bremen; reception by the Senate of the Freie Hansestadt Bremen
April 4th (Thur.)	09.30-12.30	Working Session
	14.30-17.00	Working Session
	19.30	State Opera of Hamburg
April 5th (Fri.)	09.30-12.30	Working Session
	14.30-17.00	Working Session
	20.00	Banquet

XXXème CONFERENCE INTERNATIONALE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL HAMBOURG DU 1er AU 5 AVRIL 1974

Association invitante :

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT.
Esplanade 6,
2000 HAMBOURG 36 Bundesrepublik
Téléphone : SA. Nr 35-1661 — Télex : 02-11407

Siège de la Conférence :

CONGRESS CENTRUM OF HAMBURG — HAMBURG

Ordre du Jour :

Revision de la Convention Internationale sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de Mer, 1957.
Revision des Règles de York et d'Anvers 1950.
Règles de La Haye
Arbitrage
Contrats de Construction de Navires de Mer.
Transports combinés

PROGRAMME DE LA CONFERENCE

Date :	*Heures :*	*Session/Manifestation*
31 mars (dim.)	18.30-20.30	Cocktail de bienvenue
1er avril (lundi)	10.00	Séance d'ouverture; suivie d'une réception par le Sénat de la Freie und Hansestadt Hamburg
	14.30-17.30	Séance de travail
	18.00-20.00	Réception par Monsieur le Ministre Fédéral de la Justice
2 avril (mardi)	09.30-12.30	Séance de travail
	14.30-17.00	Séance de travail
3 avril (mercredi)	090.00-18.00	Excursion à Brême; Réception par le Sénat de la Freie Hansestadt Bremen
4 avril (jeudi)	09.30-12.30	Séance de travail
	14.30-17.00	Séance de travail
	19.30	Opéra
5 avril (vendredi)	09.30-12.30	Séance de travail
	14.30-17.00	Séance de travail
	20.00	Banquet

WORKING PAPERS CONCERNING THE SUBJECTS ON THE AGENDA OF THE CONFERENCE

1. *Revision of the 1957 International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1957.*

   Final Report of the President of the International Subcommittee, Mr. Alex Rein.
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I)

2. *Revision of the York/Antwerp Rules 1950:*

   Report of the President of the International Subcommittee, Mr. William Birch Reynardson, Draft Text of New Rules, YA-45/II-73 and YA-46/III-73
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I)

   Report on « General Average Documents » submitted by the Association Internationale de Dispacheurs Européens (A.I.D.E.) and resolution of the Madrid General Assembly.

3. *Hague Rules*

   Questionnaire drawn up by the Chief Legal Officer relating to UNCITRAL proposal of changes in The Hague/Visby Rules on Bills of Lading.
   Bills of Lading. (United Nations Conference on Trade and Development, U.N.C.T.A.D.), HR-2bis/12-72.
   (See DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 60.

   International Legislation on Shipping. Draft Report of the fifth Session of the UNCITRAL Working Group on International Legislation on Shipping, New York, 5-16 February 1973,HR-8/III-73.
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 72)

   Summary of replies received from the Chief Legal Officer to Questionnaire HR-2bis/12-73 relating to the UNCITRAL proposal of changes in The Hague/Visby Rules on Bills of Lading, HR-12/VI-73.
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 90)

   Minutes of the International Subcommittee Meeting held at Stockholm August 21st, 1973, HR-15/X-73.
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1973/III, page 182)

   Report of the President of the International Subcommittee, Mr. Jan Ramberg.
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/1)

   Report of the sixth meeting of the UNCITRAL Working Group on International Legislation on Shipping (Geneva 4/20 February 1974) prepared by Mr. Jan Ramberg.
   (see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I)

DOCUMENTS DE TRAVAIL CONCERNANT LES SUJETS MIS A L'ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE

1. *Révision de la Convention Internationale sur la Limitation de la Responsabilité des Proprétaires de Navires de Mer, 1957.*

   Rapport final du Président de la Commission Internationale, Monsieur Alex Rein.
   (voir DOCUMENTATION 1974/I)

2. *Revision des Règles de York et d'Anvers 1950.*

   Rapport du Président de la Commission Internationale, Monsieur William Birch Reynardson et Projet de Texte de nouvelles règles. YA-45/II-73 et YA-46/III-73).
   (voir DOCUMENTATION 1974/I)

   Rapport concernant les « Documents d'avarie commune » présenté par l'Association Internationale de dispacheurs européens (A.I.D.E.) et résolution de l'Assemblée Générale de Madrid.

3. *Règles de La Haye*

   Questionnaire rédigé par le Conseiller Juridique Principal concernant la proposition de réforme des Règles de La Haye et de Visby sur les Connaissements (Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement, C.N.U.C.E.D.) HR-2bis/12-72.
   (Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 61)

   La Législation Internationale en matière de Navigation. Projet de rapport de la cinquième session du Groupe de Travail de CNUDCI sur la Législation Internationale en matière de Navigation, New York, 5-16 février 1973, HR-8/III-73.
   (Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 73)

   Sommaire des réponses reçues par le Conseiller Juridique Principal au questionnaire HR-2bis/12-72 se rapportant à la proposition de réforme des Règles de La Haye et de Visby sur les Connaissements, HR-12/VI-73.
   (Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 91)

   Procès-verbal de la réunion de la Commission Internationale tenue à Stockholm le 21 août 1973, HR-15/X-73.
   (Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/III, page 183)

   Rapport du Président de la Commission Internationale, Mr. Jan Ramberg.
   (voir DOCUMENTATION 1974/1)

   Rapport concernant la sixième réunion du groupe de travail de CNUDCI sur la législation internationale de la navigation (Genève 4/20 février 1974) rédigé par Mr. Jan Ramberg.
   (voir DOCUMENTATION 1974/I)

4. *Arbitration*

Preliminary Questionnaire of the President of the International Subcommittee, Mr. Jean Warot, ARB-1/III-73.
(see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I)

Report of the President of the International Subcommittee, Mr. Jean Warot, ARB-13/II-74.
(see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I)

5. *Shipbuilding Contracts*

Introductory Note prepared by the President of the International Subcommittee, Mr. Francesco Berlingieri, SBC-1/III-73.
(see DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 120)

Report of the President of the International Subcommittee, Mr. Francesco Berlingieri.
(see DOCUMENTATION C.M.I. 1974/I)

6. *Combined Transports*

Memorandum regarding the « UNIDOC », TCM-12/X-73.
(see DOCUMENTATION C.M.I. 1973/III, page 204)

General Conditions of a Combined Transport Document « UNIDOC », TCM-11/X-73.
(see DOCUMENTATION C.M.I. 1973/III, page 232)

4. *Arbitrage*

Questionnaire établi par Monsieur Jean Warot, Président de la Commission Internationale, ARB-1/III-73.
(voir DOCUMENTATION 1974/I)

Rapport du Président de la Commission Internationale, M. Jean Warot, ARB-13/II-74.
(voir DOCUMENTATION 1974/I)

5. *Contrats de Construction de Navires de Mer*

Note Introductive rédigée par le Président de la Commission Internationale, Monsieur Francesco Berlingieri. SBC-1/III-73.
(Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/II, page 121)

Rapport du Président de la Commission Internationale, Monsieur Francesco Berlingieri.
(voir DOCUMENTATION 1974/I)

6. *Transports Combinés*

Mémoire concernant « UNIDOC », TCM-12/X-73.
(Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/III, page 205)

Conditions générales d'un Document de Transport Combiné « UNIDOC », TCM-11/X-73.
(Voir DOCUMENTATION C.M.I. 1973/III, page 233)

2

LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

REVISION OF THE

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF SEA-GOING SHIPS

(BRUSSELS, OCTOBER 10 1957)

Second report by the Chairman of the International Subcommittee

INTRODUCTION

The International Subcommittee (herein called the Committee) charged with the the task of studying the Limitation of Liability Convention of 1957 (herein called the Convention) and reporting to CMI on the question of a possible revision was established under the chairmanship of Mr. Alex. Rein (Norway) by CMI's Bureau Permanent in Brussels on February 15, 1972.

An introductory Report and Questionnaire, dated March 15, 1972, (LIM-1, 3-72) was prepared by the Chairman and circulated by CMI to the National Associations. Replies to the Questionnaire have been received from 14 Associations. The following are included in CMI Documentation I, 1972 : Denmark (LIM-2, 6-72), Italy (LIM-3, 6-72), Switzerland (LIM-4 6-72), Yugoslavia (LIM-5, 5-72), Norway (LIM-6, 6-72), Greece (LIM-7, 8-72) and Great Britain (LIM-8, 8-72). The following replies have been circulated to the National Associations : Sweden (LIMIT-9, 10-72), Belgium (LIMIT-10, 10-72), Netherlands (LIMIT-11, 10-72), France (LIMIT-12, 10-72), D.D.R. (LIMIT-13, III-73), Canada (LIM-17, I-74) and the Federal Republic of Germany (LIMIT-18, I-74).

The Committee had its first meeting in Antwerp on November 8, 1972, where the following National Associations were represented : Belgium, D.D.R., France, Federal Republic of Germany, Great Britain, Ireland, Japan, Netherlands, Portugal, Sweden, U.S.A., Yugoslavia.

Following a general discussion of the principles for a possible revision of the Convention, in the light of the replies received up to that time, the Committee appointed a Working Group to prepare a first draft. The Group was composed as follows :

REVISION DE LA

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

(BRUXELLES, 10 OCTOBRE 1957)

Second rapport du Président du Sous-Comité International

INTRODUCTION

Le Sous-Comité International (ci-après appelé le Comité), chargé de la tâche d'étudier la Convention de Limitation de Responsabilité de 1957 (ci-après appelée la Convention) et de faire un rapport au CMI sur la question de sa révision possible, fut constitué à Bruxelles sous la Présidence de M. Alex. Rein (Norvège) par le Bureau Permanent du CMI, le 15 février 1972.

Un Rapport d'Introduction et un Questionnaire, en date du 15 mars 1972, (LIM. I, 3-72) furent préparés par le Président et communiqués par le CMI aux associations nationales. Des réponses au Questionnaire ont été reçues de 14 associations. Les réponses suivantes sont incluses dans la Documentation du CMI I, 1972 : Danemark (LIM-2, 6-72), Italie (LIM-3, 6-72), Suisse (LIM-4, 6-72) Yougoslavie (LIM-5, 5-72), Norvège (LIM-6, 6-72), Grèce (LIM-7, 8-72) et Grande-Bretagne (LIM-8, 8-72). Les réponses suivantes ont été communiquées aux associations nationales : Suède (LIMIT-9, 10-72), Belgique (LIMIT-10,, 10-72), Pays-Bas (LIMIT-11, 10-72), France (LIMIT-12, 10-72), R.D.A. (LIMIT-13, III-73), Canada (LIM-17, 1-74) et Allemagne Fédérale (LIMIT-18, I-74).

Le Comité tint sa première réunion à Anvers le 8 novembre 1972, où les associations nationales suivantes étaient représentées : Belgique, R.D.A., France, Allemagne Fédérale, Grande-Bretagne, Irlande, Japon, Pays-Bas, Portugal, Suède, Etats-Unis, Yougoslavie.

Après une discussion générale des principes pour une révision possible de la Convention, à la lumière des réponses reçues à ce moment, le Comité nomma un Groupe de Travail pour préparer un premier projet. Le Groupe était composé comme suit :

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

Dr. Alex Rein (Norway), Chairman
Mr. Arthur M. Boal (U.S.A.)
Mr. Simon Cotton (Great Britain)
Dr. Bernd Kröger (Federal Republic of Germany)
Professor Hisashi Tanikawa (Japan)
Mr. André Vaes (Belgium)
Mr. C. Buisseret (Belgium), Deputy

The Working Group had meetings in Antwerp on November 8, 1972, and in London on January 8 and 9, 1973.

On March 23, 1973, in Brussels, the Chairman of the Committee reported to the Assembly of CMI on the progress of the work. The Chairman of the Committee was appointed to represent CMI at the forthcoming meeting of IMCO's Legal Committee where the revision of the Convention would be put on the agenda.

This meeting took place in London on June 21, 1973, and the Chairman of the Committee accepted, on behalf of CMI, that CMI should act as a « working party » for IMCO in carrying out the preparatory work for the presentation of a first draft.

The Working Group again met in Oslo on September 29 and 30, 1973, and prepared two alternative drafts : a « Maxi Draft » for a new « International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims » and a « Mini Draft » for a Protocol to amend the 1957 Convention. These drafts were submitted to the Committee as Exhibits 1 and 2 to The Chairman's First Report to the International Sub-Committee, dated October 8, 1973 (LIMIT-14, X-73) (herein called the First Report). Details of the work of the Working Group will be found in this Report.

Comments to the First Report were submitted by France (LIMIT-15, XII-73) and Italy (LIMIT-16, XII-73).

The second meeting of the Committee took place in Brussels on December 17 and 18, 1973. The meeting was attended by the Chairman, the Chief Legal Officer, Professor Jan Ramberg, and delegates representing the following National Associations : Canada, Denmark, the Federal Republic of Germany, France, Great Britain, Ireland, Japan, Netherlands, Norway and Sweden.

The basis for the discussion was the Maxi and Mini Drafts. The outcome was that the Committee decided, in accordance with the prevailing view of the delegates, to present to CMI only a Draft Protocol to amend the existing Convention, although a Maxi Draft would be prepared as a working paper for the Hamburg Conference : see below.

A Drafting Group was appointed and charged with the task of drawing up Drafts on the basis of the prevailing views expressed. As no minutes had been kept, and as substantial drafting difficulties would

Mr. Alex. Rein (Norvège), Président
Mr. Arthur M. Boal (Etats-Unis)
Mr. Simon Cotton (Grande-Bretagne)
Dr. Bernd Kröger (Allemagne Fédérale)
Mr. Hisashi Tanikawa (Japon)
Mr. André Vaes, (Belgique)
Mr. C. Buisseret (Belgique) Suppléant.

Le Groupe de Travail se réunit à Anvers le 8 novembre 1972 et à Londres les 8 et 9 janvier 1973.

Le 23 mars 1973, à Bruxelles, le Président du Comité fit part à l'Assemblée du CMI de l'avancement du travail. Le Président du Comité fut nommé pour représenter le CMI à la prochaine réunion du Comité Juridique de l'IMCO où la révision de la Convention serait mise à l'ordre du jour.

Cette réunion eut lieu à Londres le 21 juin 1973 et le Président du Comité accepta, comme représentant du CMI, que celui-ci agisse comme un « groupe de travail » pour l'IMCO en effectuant le travail préparatoire pour présenter un premier projet.

Le Groupe de Travail se réunit encore à Oslo les 29 et 30 septembre 1973 et prépara deux projets alternatifs : un « Maxi-projet » pour une nouvelle « Convention Internationale sur la Limitation de Responsabilité pour Créances Maritimes » et un « Mini-projet » de Protocole pour amender la Convention de 1957. Ces projets furent soumis au Comité comme pièces 1 et 2 du Premier Rapport du Président au Sous-Comité International, en date du 8 octobre 1973 (LIMIT-14, X-73 (ci-dessous appelé le Premier Rapport). Les détails de ce qui a été fait par le Groupe de Travail seront trouvés dans ce Rapport.

Des commentaires sur le Premier Rapport furent présentés par la France (LIMIT-15, XII-73) et par l'Italie (LIMIT-16, XII-73). La seconde réunion du Comité eut lieu à Bruxelles, les 17 et 18 décembre 1973. Assistaient à la réunion : le Président, le Conseiller Juridique Principal, le Professeur Jan Ramberg, et des délégués représentant les associations nationales suivantes : Canada, Danemark, Allemagne Fédérale, France, Grande-Bretagne, Irlande, Japon, Pays-Bas, Norvège et Suède.

Les projets Maxi et Mini étaient à la base de la discussion. L'issue en fut que le Comité décida, en accord avec l'opinion prédominante des délégués, de ne présenter au CMI qu'un projet de Protocole pour amender la Convention existante bien qu'un Maxi-projet doive être préparé comme document de Travail pour la Conférence de Hambourg (Voir ci-dessous).

On désigna un Groupe de travail, chargé de préparer des projets en tenant compte des principaux points de vue exprimés. En l'absence de procès-verbaux et étant donné les difficultés de l'entreprise, on dé-

be encountered, it was understood that the Drafting Group must also be given a relatively free hand in matters of certain substance. For reasons of time no new meeting of the Committee would be possible prior to the Hamburg Conference.

The Drafting Group was composed as follows :

Mr. Alex. Rein (Norway), Chairman
Mr. J. Niall McGovern (Ireland)
Mr. Jacques Potier (France)
Professor H. Schadee (Netherlands)

The Drafting Group met in Oslo on January 19 and 20, 1974. Professor Schadee was prevented from attending. Professor Emmanuel du Pontavice (France) assisted Mr. Potier, and the Chief Legal Officer was also present. Valuable assistance was rendered to the Group by Professor Sjur Brækhus and Professor Erling C. Selvig (Chairman of the Norwegian Association), both professors of maritime law at the University of Oslo.

The Draft Protocol prepared by the Drafting Group is attached to this Report as Appendix A. In order to avoid confusion the provisions of the Draft Protocol are called Sections.

THE CHAIRMAN'S COMMENTS ON THE DRAFT

The Scope of the Revision

The Committee decided at its second meeting to base its discussions on the Maxi Draft without prejudice to its final decision as to the scope of revision to be recommended. Most delegates preferred the structure and systematic order of the Maxi Draft to that of the Convention, but the prevailing view was that the ultimate choice between a maxi or mini draft would depend on the number of amendments which would be deemed necessary or desirable. The majority took the view, already reflected in the opinions expressed by most National Associations, that time is not ripe for a radical change of the present system.

Although the discussions revealed that many changes might be called for if the Convention were to be replaced by a new structure, the majority preferred to limit the proposed amendments to such as may reasonably be made by way of a protocol. It was decided, therefore, that the only official document which should be presented by the Committee to the Hamburg Conference should be a Draft Protocol to amend the Convention.

It was realized, however, that the Conference will hardly be inclined to limit its deliberations to the scope of revision reflected in the Draft Protocol. Proposals for more extensive changes, including restructuring of the Convention, are likely to be tabled by National Associations. The

cida qu'il était préférable de laisser une certaine liberté d'action au groupe de travail, même pour des questions d'une certaine importance. Faute de temps, le Comité ne pourra se réunir avant la Conférence de Hambourg.

Le Groupe de travail fut ainsi composé :

Mr. Alex. Rein (Norvège), Président
Mr. J. Niall McGovern (Irlande)
Mr. Jacques Potier (France)
Professeur H. Schadee (Pays-Bas)

Le Groupe de travail se réunit à Oslo, les 19 et 20 janvier 1974. Le Professeur Schadee ne put participer à cette réunion. Le Professeur Emmanuel du Pontavice assistait Mr. Potier et on notait également la présence du Conseiller juridique principal. Une aide précieuse fut apportée au groupe par le Professeur Sjur Braekhus et par le Professeur Erling C. Selvig (Président de l'Association Norvégienne), tous deux professeurs de Droit Maritime à l'Université d'Oslo. Le Projet de Protocole préparé par le Groupe de Projet est joint à ce Rapport; c'est l'Annexe A. Pour éviter les confusions, les dispositions du Projet de Protocole sont divisées en Sections.

LES COMMENTAIRES DU PRESIDENT SUR LE PROJET

L'Etendue de la Révision

Le Comité décida, lors de sa seconde réunion, d'utiliser la Maxi-projet comme base de ses discussions sans préjudice de sa décision finale quant à l'étendue de la révision à recommander. La plupart des délégués préféraient la structure et l'ordre systématique du Maxi-projet à ceux de la Convention, mais l'opinion dominante était que l'option finale entre un Projet Maxi ou Mini dépendrait du nombre d'amendements qui seraient considérés nécessaires ou désirables. La majorité prit la position, déjà exprimée par la plupart des associations nationales, que le temps n'était pas encore venu de changer radicalement le système actuel.

Bien que les discussions aient révélé que beaucoup de changements devraient être laissés en attente si la Convention devait être remplacée par une nouvelle structure, la majorité préféra limiter les amendements à ce qui pouvait raisonnablement être fait par un protocole. C'est pourquoi il fut décidé que le seul document officiel qui serait présenté par le Comité à la Conférence de Hambourg serait un Projet de Protocole pour amender la Convention.

Cependant, on prit conscience de ce que la Conférence risquait de ne pas vouloir se limiter à la révision prévue par le Projet de Protocole. Des propositions pour des changements plus importants, entre autre la restructuration de la Convention, vont probablement être dé-

Draft Protocol designed for the purpose of incorporating a very limited number of changes into the rather special fabric of the Convention would not be a good working paper for a conference at which the field is wide open for new proposals. It was decided, therefore, that the Chairman's Report should include a working paper in the form of a revised Maxi Draft which should reflect the solutions favoured by the Committee if, in principle, a new convention shall replace the present Convention. It was also agreed that in his Report the Chairman should deal with the questions under discussion in the systematic order of the revised working paper.

This working paper, herein called the Working Paper (WP), prepared by the Drafting Group, is attached as Appendix B.

Persons entitled to limit Liability

In the Maxi Draft submitted to the Committee it was suggested that right of limitation of liability should be accorded not only to operators (owner, charterer, etc.) and their servants, but also to other persons rendering services in direct connection with the operation of the ship, such as stevedores and salvors, and also to the owner, shipper or receiver of goods carried in the ship. Reasons for this suggestion are given in the First Report (LIMIT-14).

The Committee was not in favour of such a radical change. However, it was unanimously agreed to grant the benefit of limitation to pilots who are not servants of the operator (compulsory pilotage), and to salvors who cannot, under the terms of the present Convention, invoke limitation of liability based on the tonnage of a salvaging vessel *(The Tojo Maru (1971)* 1. Lloyds Rep. 341). Such salvors should have the right to limit on the basis of the tonnage of the ship to which assistance is rendered. It was left to the Drafting Group to implement this solution by amendments to Article 1, paragraph 1°, and Article 6, § 2°, of the Convention.

The Drafting Group found that in order to protect salvors who are operating outside the ship it would be necessary to change the proviso in Article 1, § 1° b), but this could hardly be done for salvors only. The Group decided to insert the words « in direct connection with the operation of the ship » instead of the words « in the navigation, etc. ». It is fully realized that this is an extension of the right of limitation, but in keeping with the intention of the Committee.

The Committee also decided to introduce limitation of liability for preventive measures in the same way as in the Oil Pollution Convention (1969), and this has been done by adding a new subparagraph d).

In Article 6 § 2° it is proposed to add the words « to pilots and salvors rendering services to a ship » and to delete the proviso re-

posées par des associations nationales. Le Projet de Protocole, fait dans le but d'incorporer un nombre très limité de changements dans la structure spéciale de la Convention, ne serait pas un bon document de travail pour une conférence largement ouverte à de nouvelles propositions. C'est pourquoi il fut décidé que le Rapport du Président inclurait un document de travail sous la forme d'un Maxi-projet révisé qui devrait refléter les solutions préférées du Comité si, en principe, une nouvelle Convention remplace la présente Convention. Il fut aussi convenu que dans son Rapport le Président traiterait des questions discutées suivant l'ordre systématique du document de travail révisé.

Ce document de travail, ci-après appelé « Document de Travail » (DT) et préparé par le Groupe de Travail, est joint au présent texte. C'est l'annexe B.

Personnes ayant le droit de limiter leur responsabilité

Dans le Maxi-projet soumis au Comité il fut suggéré que le droit de limiter sa responsabilité soit accordé non seulement aux exploitants (armateurs, affréteurs, etc.) et à leurs préposés, mais aussi aux autres personnes rendant des services en rapport direct avec l'exploitation du navire, tels que les manutentionnaires et sauveteurs et aussi au propriétaire, à l'expéditeur ou au réceptionnaire des marchandises transportées par le navire. Les raisons de cette suggestion sont données dans le Premier Rapport (LIMIT-14).

Le Comité n'était pas favorable à un tel changement radical. Cependant, il fut unanimement convenu d'accorder le bénéfice de la limitation aux pilotes qui ne sont pas les préposés de l'exploitant (pilotage obligatoire) et aux sauveteurs qui ne peuvent pas, sous le régime de la Convention actuelle, invoquer la limitation de responsabilité basée sur le tonnage d'un navire sauvé *(Le Tojo Maru (1971)* I Lloyds Rep. 341).

De tels sauveteurs devraient avoir le droit de limiter leur responsabilité en fonction du tonnage du navire assisté. On laissa au Groupe de travail la faculté de rendre cette solution effective en amendant l'Article I, paragraphe 1° et à l'Article 6, § 2° de la Convention.

Le Groupe de travail pensa que pour protéger les sauveteurs qui travaillent hors du navire, il serait nécessaire de changer la disposition de l'Article I, § 1° b), mais que cela ne pouvait guère être fait que pour les seuls sauveteurs. Le Groupe décida d'inclure les mots : « en relation directe avec l'exploitation du navire », au lieu des mots : « Dans la navigation, etc... ». Cette modification entraîne certes une extension du droit de limitation, mais dans les limites souhaitées par le Comité.

Le Comité décida aussi d'introduire la limitation de responsabilité pour les mesures préventives de la même façon que dans la Convention sur la pollution par les hydrocarbures (1969) et cela a été fait en ajoutant un nouveau sous-paragraphe d).

Dans l'article 6, § 2° il est proposé d'ajouter les mots : « aux pilotes et aux sauveteurs rendant des services à un navire » et de supprimer

garding aggregation of claims which will be substituted by a new § 3°, see below under Aggregation of Claims.

It was agreed to have an express provision to the effect that an insurer of liability may invoke limitation to the same extent as the assured himself, for reasons mentioned in the First Report. This is said in a new § 4° of Article 6.

The new proposed texts of Article 1 § 1° and Article 6 §§ 2° and 4° appear in Sections 2 and 7 of the Draft Protocol.

If it is decided to replace the present Convention by a new convention instead of amending it by way of a protocol, the Committee is in favour of the systematic order of the Working Paper in which the subject of persons entitled to limitation has been dealt with in WP Article 1.

The tenor of §§ 1 to 3 of WP Article 1 is that the right of limitation shall be accorded to the same persons as set out in the Protocol, but the term salvage has been given a definition which specifically includes wreck raising, etc. and preventive measures. A minority of the Committee wanted to bestow the right of limitation on all persons who render services in connection with the operation of the ship although they are not the servants of the operator. The majority was in favour of only including persons rendering services in direct connection with the navigation of the ship. This would apply to pilots in compulsory pilotage and, for instance, to shorebased personnel assisting a ship during berthing. A substantial minority wanted to include all persons rendering services in direct connection with the management or the loading, stowing or discharging of the ship, and this proposal has been put in square brackets in § 2.

Claims subject to Limitation

If the Convention is to be amended by a Draft Protocol the Committee prefers to retain the positive definition in Article 1 § 1° with the changes which follow from the widening of the group of persons entitled to limit. However, the Committee realizes that the definition can be improved, and if this is to be done the version preferred is the one that appears in WP Article 2.

Subparagraph (a) gives the main definition: claims in respect of personal injury and (physical) damage to property and loss in consequence of such damage (such as loss of profit), arising in direct connection with the operation of the ship or salvage operations. Thus, damage to the ship's cargo is covered by this provision, but not delayed delivery of cargo which is physically intact. Loss includes loss of the object for practical purposes, for instance where cargo is lost at sea, although it may be physically intact. — This is the intention expressed by the definition, although it must be conceded that it is not obviously due to the ambiguity of the terms « loss » and « damage ».

la disposition concernant le concours des créances auquel il sera substitué un nouveau paragraphe 3°; voir ci-après sous la rubrique « Concours des Créances ».

Il fut convenu de prévoir une disposition expresse permettant à un assureur de responsabilité d'invoquer la limitation dans la même mesure que l'assuré lui-même, et ce pour les raisons mentionnées dans le Premier Rapport. Cela est dit dans un nouveau § 4° de l'article 6.

Les nouveaux textes proposés de l'Article I § 1° et de l'Article 6, §§ 2° et 4° apparaissent aux Sections 2 et 7 du Projet de Protocole.

S'il est décidé de remplacer la Convention actuelle par une nouvelle convention au lieu de l'amender au moyen d'un Protocole, le Comité est favorable à l'ordre systématique du Document de travail dans lequel la question des personnes ayant droit à la limitation est traitée à l'Article I.

L'Article I, §§ 1 à 3 du Document de Travail (DT) accorde le droit de limitation aux mêmes personnes que celles mentionnées dans le Protocole, mais la définition du mot « sauvetage » inclut spécifiquement l'enlèvement des épaves, etc... et les mesures préventives. Une minorité du Comité voulait octroyer le droit de limitation à toutes les personnes qui rendent des services en rapport avec l'exploitation du navire, bien qu'ils ne soient pas les préposés de l'exploitant. La majorité préférait inclure seulement les personnes rendant des services en rapport direct avec la navigation du navire. Ceci s'appliquerait aux pilotes en pilotage obligatoire et, par exemple, au personnel sédentaire, assistant un navire durant son amarrage à quai. Une minorité importante voulait inclure toutes les personnes rendant des services en rapport direct avec l'exploitation ou le chargement, l'arrimage ou le déchargement du navire, et cette proposition a été mise en crochets au § 2.

Créances soumises à limitation

Si la Convention doit être amendée par un Projet de Protocole, le Comité préfère retenir la définition positive de l'Article I § I° avec les changements qui découlent de l'élargissement du groupe des personnes ayant le droit de limiter leur responsabilité. Cependant, le Comité comprend que la définition peut être améliorée et si cela doit être fait, la version préférée est celle qui figure à l'Article 2 du D.T.

Le sous-paragraphe (a) donne la définition principale : créances résultant des dommages corporels et des dommages (matériels) causés aux biens et la perte résultant d'un tel dommage (telle que la perte d'un profit), découlant directement de la navigation ou des opérations de sauvetage. Ainsi, le dommage à la cargaison du navire est couvert par cette disposition, mais pas le retard à la livraison d'une cargaison matériellement intacte. La perte inclut la perte pratique de l'objet, par exemple quand la cargaison est perdue en mer, bien qu'elle puisse être matériellement intacte. Cela est l'intention exprimée par la définition, bien qu'il doive être concédé que cela n'est pas évident par suite de l'ambiguïté des mots « perte » et « dommage ».

Subparagraph (b) is intended to take care of « abstract loss ». The Convention uses the term « infringement of any rights » which is too wide to give any real guidance. Claims other than those defined in subparagraph (a) shall be subject to limitation only if they are non-contractual. A positive definition such as « claims in tort or based on strict liability » would not be accurate because many claims may be both contractual and in tort. The Committee and the Drafting Group found no better solution than the one already adopted in Article 4 § 1, (IV), of the Liens and Mortgages Convention (1967) : « claims not capable of being based on contract ».

Subparagraphs (c), (d), (d) and (e), corresponding to § 1° c) of Article 1 of the Convention, are not on the same level as the two previous ones. They are necessary insofar as they define limitable claims which are not covered by (a) and (b), such as wreck removal and the rendering harmless of the cargo, but may be misleading insofar as they provide for limitation of liability for claims which are limitable under (a) or (b), for instance, damage caused to harbour works. The inference may be that liability for damage to harbour works etc. is limitable regardless of the conditions of (a) or (b), which, of course, is not the intention. However, it was the express wish of some delegates that the ambiguity already existent in Article 1 § 1° c), of the Convention be retained in order to avoid the misunderstanding that limitation of liability has been abolished with respect to damage to harbour works, etc. It is hoped, however, that the flaw may be remedied by better drafting at a later stage.

Claims excepted from Limitation

Claims excepted from limitation although they satisfy the positive criteria of the Convention are set out in Article 1 § 4° of the Convention. It is proposed that this subparagraph be replaced by a new text set out in Section 3 of the Draft Protocol. An identical text appears in WP Article 3.

The new text deviates from the Convention on the following points :

Claims subject to the provisions of the Oil Pollution Convention or to national legislation giving effect to that convention are excepted (b). In principle, this solution is non-controversial, but the modalities are open to discussion. The Committee took the view that national legislation deviating from the convention shall not bar global limitation.

Claims subject to any international convention or any national law governing liability for nuclear damage are excepted on the premise that such special regulation must supersede the general rules of global limitation (c). But regardless of such regulation claims against the

Le sous-paragraphe (b) a été fait pour traiter de « l'abstract loss ». La Convention utilise l'expression « atteintes à tous droits », ce qui est trop large pour donner une véritable indication. Les créances autres que celles définies au sous-paragraphe (a) devront être soumises à limitation seulement si elles sont non-contractuelles. Une définition positive telle que « actions délictuelles ou basées sur une responsabilité stricte » ne serait pas précise parce que beaucoup d'actions peuvent être à la fois contractuelles et délictuelles. Le Comité et le Groupe de Travail ne trouvèrent pas de meilleure solution que celle déjà adoptée à l'Article 4 § I, (IV), de la Convention sur les Privilèges et Hypothèques (1967) : « créances non susceptibles d'être fondées sur un contract ».

Les sous-paragraphes (c), (d) et (e) correspondant au § I° (c) de l'Article I de la Convention, ne sont pas au même niveau que les deux précédents. Ils sont jusqu'à présent nécessaires car ils définissent des créances soumises à limitation qui ne sont pas couvertes par (a) et (b), comme l'enlèvement d'épave et la neutralisation de la cargaison, mais peuvent induire en erreur en tant qu'elles disposent de la limitation de responsabilité pour des créances qui sont soumises à limitation d'après (a) ou (b), par exemple pour les dommages causés aux installations portuaires. On peut en déduire que la responsabilité pour dommages aux installations portuaires, etc... est limitable sans tenir compte des conditions de (a) ou (b), ce qui, naturellement, n'est pas l'intention. Cependant, c'était le souhait manifeste de quelques délégués que l'ambiguïté déjà existante dans l'Article I § 1° c), de la Convention soit conservée pour éviter de penser que la limitation de responsabilité a été abolie en ce qui concerne les dommages aux installations portuaires, etc... On peut cependant espérer qu'à un stade ultérieur une meilleure rédaction permettra de remédier à cette imperfection.

Créances exclues de la limitation

Les créances exclues de la limitation, bien qu'elle satisfassent aux critères positifs de la Convention, figurent à son Article I § 4°. Il est proposé que ce sous-paragraphe soit remplacé par un texte nouveau placé à la Section 3 du Projet de Protocole. Un texte identique se trouve au Document de Travail (DT) sous l'Article 3.

Le nouveau texte change de la Convention sur les points suivants :

Les créances soumises aux dispositions de la Convention sur la pollution par les hydrocarbures ou à une législation nationale qui donne effet à cette Convention sont exclues (b). En principe, cette solution n'est pas discutable, mais les modalités sont ouvertes à discussion. Le Comité fut d'avis que la législation nationale qui s'écarte de la convention n'exclut pas la limitation globale.

Les créances soumises à une convention internationale ou à une loi nationale régissant la responsabilité en matière de dommages nucléaires sont exclues du fait qu'une telle réglementation spéciale doit remplacer les règles générales de la limitation globale (c). Mais sans tenir

owner of a nuclear ship for nuclear damage shall be excepted (d); it is not permissible for the owner of such a ship to rely on the relatively low global limits. Other persons generally entitled to global limitation, however, for instance salvors, may limit their liability for nuclear damage provided that the claim is not subject to regulation mentioned in (c).

It is proposed that claims in respect of loss of life or personal injury to passengers in the ship be excluded from global limitation if subject to any international convention or any equivalent legislation (e). This provision is controversial; some delegates wanted to retain global limitation in addition to *per capita* limitation; others wanted to retain it provided that the special international or national legislation does not provide for *per capita* limitation. The majority of the Committee took the view that passenger claims must be excluded altogether because it is impossible to foresee how global limitation will work in conjunction with the relevant special regulation which may differ from country to country.

Subparagraph (f) of the new text corresponds to § 4° b) of Article 1 of the Convention, but has been simplified.

Conduct barring Limitation

Under the present Convention, the intimation to Article 1 § 1°, limitation of liability, is forfeited by « actual fault or privity » on the part of the person liable. In other words, simple negligence is sufficient. In some later conventions it is provided that the right of limitation shall not be forfeited unless the person liable has acted with the intent to cause loss or recklessly and with knowledge that loss would probably occur.

The Committee favoured a « privity rule » of the latter description, for two reasons :

Limitation of liability as provided for in the Convention is, in principle, a right for the employer to limit his vicarious liability for his servants, not a right to limit liability for his own faults. The right of limitation accorded to the servants (Article 6 § 2°), regardless of actual fault or privity on their part (§ 3°), had the character of a « Himalaya Clause »; the principal aim was to avoid that the employer must pay without limitation in order to protect his servants.

To-day, it is generally recognized that the employer needs protection also in cases where he is only guilty of simple negligence, particularly because the courts in some countries are inclined to institute a standard of diligence in the operation of ships which is unrealistically high.

compte d'une telle réglementation, les revendications à l'encontre du propriétaire d'un navire atomique, pour dommages atomiques, seront exceptées (d); il ne peut pas être permis au propriétaire d'un tel navire de compter sur des limites globales relativement basses. Cependant, les autres personnes qui ont généralement droit à la limitation globale, par exemple les sauveteurs, peuvent limiter leur responsabilité pour dommages atomiques pourvu que la créance ne soit pas soumise à la réglementation mentionnée à (c).

Il est proposé que les créances résultant de la mort ou des dommages corporels des passagers du navire soient exclues de la limitation globale si elles sont soumises à une convention internationale ou à toute législation équivalente (e). Cette disposition est controversée; certains délégués voulaient retenir la limitation global en plus d'une limitation *per capita*; d'autres voulaient la maintenir pourvu que la législation spéciale, internationale ou nationale ne fournisse pas une limitation *per capita*. La majorité du Comité décida que les réclamations des passagers devaient être toutes exclues parce qu'il est impossible de prévoir comment la limitation globale s'appliquerait en conjonction avec les réglementations spéciales qui s'y rapportent et qui peuvent différer de pays à pays.

Le sous-paragraphe (f) du nouveau texte correspond au § 4° b) de l'Article I de la Convention, mais il a été simplifié.

Conduite supprimant la limitation

Dans la Convention actuelle, l'Article I § I° indique que la limitation de responsabilité ne joue pas en cas de « faute personnelle » de la personne responsable. En d'autres termes, la simple négligence est suffisante. Dans quelques conventions plus récentes, il est stipulé que le droit à la limitation ne sera pas perdu à moins que la personne responsable ait agi, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Le Comité préféra cette dernière solution, pour deux raisons :

La limitation de responsabilité, telle que stipulée dans la Convention est, en principe, un droit pour l'employeur de limiter sa responsabilité du fait de ses préposés mais non un droit de limiter sa responsabilité pour ses propres fautes. Le droit de limitation accordé aux préposés (Article 6 § 2°), sans tenir compte de leur faute personnelle (§ 3°), avait le caractère d'une « Himalaya Clause »; le but principal était d'éviter que l'employeur doive payer sans limitation pour protéger ses préposés.

Aujourd'hui, il est généralement reconnu que l'employeur a besoin de protection, notamment dans les cas où il est seulement coupable de simple négligence, particulièrement parce que les tribunaux dans certains pays sont enclins à appliquer à l'exploitation des navires une norme de diligence élevée, sans rapport avec la réalité.

Secondly, when the right of limitation will be lost by simple negligence, claimants are tempted to endeavour to « break the limitation » although they have no indication of blameworthiness on the part of the person liable, hoping that « something will turn up » during the litigation. This has resulted in numerous « privity actions » involving heavy costs which tend to defeat the purpose of the institute of limitation although the claimants rarely succeed in breaking the limitation.

In the view of the Committee the right of limitation should not be forfeited only because the person liable has acted with intent to cause some sort of a loss or recklessly and with the knowledge that some sort of a loss would probably occur. If the actual loss is a remote consequence of the act, limitation should not be denied. The wording favoured by the Committee appears in the intimation to the new Article 1§ 1° (Section 2 of the Draft Protocol) and in WP Article 4.

In consequence of the attitude of the Committee, § 3° of Article 6 will be deleted (see Section 7 of the Draft Protocol). Employers and servant will be subject to the same « privity rule ».

Limits of Liability

The Committee proposes to amend Article 3 §§ 1° and 2° of the Convention in accordance with Article 7 of the Maxi Draft for the reasons set out in the Chairman's First Report (LIMIT-14). The new text appears in Section 5 of the Draft Protocol : there are separate limits for personal claims and property claim and, in effect, two separate limitation funds. The minimum amount can now be defined as an amount of francs instead of by reference to a minimum tonnage. § 5° of Article 3 may, therefore, be deleted.

At its first meeting in November of 1972 the Committee discussed at some length the basis for determining the amounts set out in Section 5. Broadly speaking, there were two basic schools of thought. Some delegates were in favour of the philosophy of the *fortune de mer* concept : to approximate the limitation fund to the value of the ship. Other preferred to abandon the whole concept, which, intrinsically, is tied up with liability *in rem* only, and to make « insurability », from a practical point of view, the guideline for the determination of the amounts. — At its second, and last, meeting the Committee refrained from discussing figures. It was generally agreed that the present method of computing the limits — a certain number of monetary units per ton of the ship's tonnage — would be retained, that the monetary unit would be the Franc Poincaré and that the tonnage would be the gross tonnage. The only open question would be the number of francs per ton (X and Y) and the minimum amount (P and R). The new Convention will have no provision on the philosophy or principles applied

Secondement, quand le droit de limitation sera perdu par simple négligence, les demandeurs seront tentés de s'efforcer de « faire sauter la limitation » bien qu'ils n'aient aucune indication que la personne puisse être blamée, espérant que « quelque chose va favorablement changer » durant le procès. Ceci s'est produit dans de nombreuses actions dites « privity actions », mettant en jeu des sommes élevées qui ont tendance à ruiner le but de la limitation bien que les demandeurs réussissent rarement à la faire sauter.

Dans l'esprit du Comité, le droit de limitation ne devrait pas être perdu seulement parce que la personne responsable a agi avec l'intention de causer un dommage ou a agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Si le dommage actuel est une lointaine conséquence de l'acte, la limitation ne sera pas refusée. La rédaction préférée du Comité apparaît dans le nouvel Article I § I (Section 2 du Projet de Protocole) et dans le Document de Travail (DT) Article 4.

Par suite de la position prise par le Comité, le § 3° de l'Article 6 sera supprimé (Voir Section 7 du Projet de Protocole). Les employeurs et préposés seront soumis à la même « privity rule ».

Limites de la responsabilité

Le Comité propose de modifier l'Article 3§§ 1° et 2° de la Convention, en accord avec l'Article 7 du Maxi-projet pour les raisons exposées dans le Premier Rapport du Président (LIMIT - 14). Le nouveau texte figure à la Section 5 du Projet de Protocole : il y a des limites différentes pour les créances nées du chef de dommages corporels et les créances nées du chef de dommages matériels et, en fait, deux fonds de limitation distincts. Le montant minimum peut maintenant être défini comme un montant en francs au lieu de l'être par référence à un tonnage minimum. En conséquence, le § 5 de l'Article 3 doit être supprimé.

Lors de sa première réunion en Novembre 1972 le Comité discuta assez longuement sur le point de savoir quelle base devrait servir au calcul des montants des fonds portés à la Section 5. En gros, il y avait deux principales écoles de pensée. Certains délégués étaient favorables au concept de *fortune de mer :* rapprocher le fonds de limitation de la valeur du navire. D'autres préféraient abandonner complètement ce concept qui, intrinsèquement, n'est lié qu'à la seule responsabilité *in rem* et faire de l'« assurabilité », en se plaçant d'un point de vue pratique, le fondement de la responsabilité. A sa seconde et dernière réunion, le Comité s'abstint de discuter des chiffres. Il fut généralement convenu que la méthode actuelle de fixation des limites — un certain nombre d'unités monétaires par tonneau de jauge du navire — serait retenue, que l'unité monétaire serait le Franc Poincaré et que le tonnage serait le tonnage brut. La seule question à débattre serait le nombre de francs par tonne (X et Y) et le montant

in determining the numbers. The Hamburg Conference must decide whether or not CMI shall make any recommendation to IMCO on this point.

Aggregation of Claims

In the Convention individual aggregation of claims is dealt with in Article 2 §§ 1° and 2° whilst the rule on collective aggregation is found in the proviso to § 2° of Article 6. As pointed out in the First Report, collective aggregation is a problem apart from the question whether the circle of persons entitled to the benefit of limitation should be widened.

In view of the conservative attitude taken by the Committee to the latter question the problem of aggregation only arises with respect to salvors, it being understood that the present rule on collective aggregation shall be retained and that claims against a pilot in compulsory pilotage shall be aggregated with claims against the operator and his servants.

Salvors operating from a salvaging vessel, whether it be a salvage vessel or another ship performing salvage services en route, may limit their liabilities on the basis of the tonnage of that ship, and all claims against them will be aggregated with claims against the owner, operator, etc. of the ship. It is proposed that all claims against salvors who are directed from such a ship, whether they operate outside the ship, as in the case of the *Tojo Maru,* shall also be aggregated with claims against the operator, etc.

With respect to salvors not directed from another ship, for instance a crew put on board the ship in distress by helicopter, the Committee found that the only practical solution, although far from ideal, would be to aggregate claims against them with claims other persons who can limit on the basis of the tonnage of the ship receiving the services.

In the Protocol these rules are set out in Section 7. The new § 3° of Article 6, replacing the present § 3° which becomes obsolete due to the alteration of the privity rule, must be read in conjunction with the new § 2°.

Due to the alteration of the structure of the amounts of limitation in Section 5 of the Protocol the rules of the present §§ 1° and 2° of Article 2 must be slightly amended. This is done in Section 4 of the Protocol.

In the Working Paper a separate Article 7 is devoted to aggregation, both individual and collective, reflecting substantially the same rules as are found in the Protocol.

minimum (P et R). La nouvelle Convention ne contiendrait pas de dispositions quant à la philosophie ou aux principes appliqués pour déterminer les chiffres. La Conférence de Hambourg doit décider si le CMI fera ou non des recommandations à l'OMCI sur ce point.

Concours des créances

Dans la Convention, le concours des créances nées à l'encontre d'une seule personne est traité à l'article 2§§ 1° et 2°, tandis que la règle du concours des créances nées à l'encontre de plusieurs personnes est énoncée au § 2° de l'Article 6. Ainsi qu'il est souligné dans le Premier Rapport, le concours des créances est un problème étranger au point de savoir si le cercle des personnes ayant droit au bénéfice de limitation doit être agrandi.

Compte tenu de l'attitude prudente prise par le Comité sur cette dernière question, le problème du concours des créances ne se pose que pour les sauveteurs, étant entendu que la règle actuelle en matière de concours des créances devra être maintenue et que les créances nées contre un pilote en cas de pilotage obligatoire, seront groupées avec celles nées contre le transporteur et ses préposés.

Les sauveteurs opérant d'un navire sauveteur, que ce soit un navire de sauvetage ou un autre navire rendant sur son chemin des services de sauvetage, peuvent limiter leurs responsabilités sur la base du tonnage de ce navire et toutes les créances nées contre eux seront groupées avec celles nées contre l'armateur, le transporteur, etc. du navire. Il est proposé que toutes les créances contre les sauveteurs, qu'ils aient été dirigés de ce navire ou qu'ils aient opéré en dehors de ce navire, comme dans le cas du *Tojo Maru,* soient aussi groupées avec les créances contre l'exploitant, etc...

En ce qui concerne les sauveteurs qui ne sont pas commandés d'un autre navire, par exemple, un équipage mis à bord du navire en détresse par hélicoptère, le Comité pensa que la seule solution pratique, bien que loin d'être idéale, serait de regrouper les créances nées contre eux avec celles nées contre d'autres personnes qui peuvent limiter leur responsabilité en fonction du tonnage du navire qui reçoit les services.

Dans le Protocole, ces règles figurent à la Section 7. Le nouveau § 3° de l'Article 6, remplaçant le présent § 3° qui devient sans objet par suite de la modification de la « privity rule », doit être lu en conjonction avec le nouveau § 2°.

Par suite de la modification de la structure des montants de limitation à la Section 5 du Protocole, les règles des actuels §§ 1° et 2° de l'Article 2 doivent être légèrement amendées. Ceci est fait à la Section 4 du Protocole.

Dans le document de Travail, un article 7 séparé est consacré au concours individuel et collectif des créances : il reflète largement les mêmes règles que celles que l'on trouve dans le Protocole.

The Limitation Fund : Amendments by way of the Protocol

The constitution of a limitation fund is not, under the present Convention, a condition for limitation of liability. The person liable *may* constitute a fund (Article 2 § 2°) for defensive purposes, but his right of limitation is not impaired if he elects not to do it.

The Committee was unanimously of the opinion that this system should be retained and that no form of compulsory insurance should be introduced, substantially for the reasons set out in the First Report.

It was realized that certain other changes in the rules of the Convention on the constitution and distribution of the amounts of limitation might be desirable if the Convention is to be given a complete overhaul, but in case of a mini-revision, as proposed by the majority of the Committee, the fund rules will be retained as they are with only minor amendments.

These amendments are found in Section 6 of the Protocol.

§ 5°, replacing the present § 5° of Article 3, which becomes obsolete because of the new Article 3 § 1°, introduces a provision equivalent to Article V, 8 of the Oil Pollution Convention.

§ 6° reproduces the present § 6° with the only addition that the value of the currency shall be the *official* value, i.e. the value notified by the State in question to the International Monetary Fund. The Committee realizes that this does not solve the problem in cases where the notification does not correspond to the real gold value or where the currency is « floating », but this is a problem which is being dealt with by another CMI Subcommittee.

§ 7° introduces the gross tonnage calculated in accordance with the new Convention on Tonnage Measurement instead of the present « limitation tonnage ».

The Limitation Fund : The system proposed in the Working Paper

Chapter III of the Working Paper sets out the fund rules which the Committee favours in case of a more extensive revision.

It will be noted that in the Working Paper the term « limitation fund » is reserved for a fund which has actually been constituted, whilst in the Convention it is used as a common denomination for the amounts of limitation whether constituted as a fund or not. The technique used is to apply the provisions for the distribution of the fund (WP Articles 10 and 12) correspondingly where no fund has been constituted — see WP Article 8.

It follows from the system that the constitution of a fund is a condition for invoking the rules of WP Article 11 — bar to other actions.

Le Fonds de limitation : Amendements par le Protocole

La constitution d'un fonds de limitation n'est pas, dans la Convention actuelle, une condition de la limitation de responsabilité. La personne responsable *peut* constituer un fonds (Article 2 § 2°) dans le but de se défendre, mais son droit de limitation n'est pas compromis s'il choisit de ne pas le faire.

Le Comité fut unanimement d'avis que ce système devait être retenu et qu'aucune forme d'assurance obligatoire ne devait être introduite, surtout pour les raisons exposées dans le Premier Rapport.

Il fut bien compris que certains autres changements dans les Règles de la Convention sur la constitution et la répartition des montants de la limitation pouvaient être désirables dans l'hypothèse d'une révision complète de la Convention, mais au cas d'une révision restreinte telle que proposée par la majorité du Comité, les règles du fonds seront maintenues telles quelles, sous réserve de modifications mineures.

Ces modifications se trouvent à la Section 6 du Protocole.

Le § 5° remplace l'actuel § 5° de l'article 3 qui devient sans objet par suite du nouvel Article 3 § 1° qui introduit une disposition équivalente à l'Article V, 8 de la Convention sur la pollution par les hydrocarbures.

Le § 6° reproduit le § 6° actuel avec la seule addition que la valeur de la monnaie doit en être la valeur *officielle,* c'est-à-dire la valeur notifiée par l'Etat concerné au Fonds Monétaire International. Le Comité comprend bien que cela ne résout pas le problème au cas où la notification ne correspond pas à la valeur-or réelle ou lorsque la monnaie est « flottante », mais cela est un problème qui est en train d'être traité par un autre Sous-Comité du CMI.

Le § 7° introduit le tonnage brut calculé conformément à la nouvelle Convention sur la jauge des navires.

Le fonds de limitation : Le système proposé par le Document de Travail (DT)

Le chapitre III du Document de Travail (DT) expose les règles du fonds que préfèrerait le Comité au cas d'une révision plus étendue.

On notera que dans le Document de Travail, le terme « fonds de limitation » est réservé à un fonds qui a été vraiment constitué, alors que dans la Convention, il est employé comme dénomination commune pour les montants de limitation, qu'ils soient constitués en fonds ou qu'ils ne le soient pas. La technique employée est d'appliquer les mêmes dispositions que pour la répartition du fonds (Document de Travail (DT), Articles 10 et 12), même quand il n'en a pas été constitué — voir Document de Travail (DT) Article 8.

Il résulte du système que la constitution d'un fonds est une condition pour invoquer les règles du Document de Travail (DT), Article II, à l'exclusion de toutes autres actions.

The rules of WP Chapter III are substantially the same as the equivalent provisions of the Oil Pollution Convention.

It appears to be doubtful under the present Convention whether the liable person can limit his liability for interest accruing on the claim after the occurrence and cost awarded to the claimant. There are conflicting solutions in Contracting States. Thus, the Scandinavian maritime codes have an express provision to the effect that the liability for interest and costs is unlimited. In some countries the courts have arrived at the same result without statutory authority. In other countries, including Holland, the courts have held that once a fund has been constituted in the prescribed amounts, interest and costs pertaining to the claims are added to the claims for limitation purposes. The Committee realized the need for uniformity on this very important point, but no prevailing majority could be mustered for any concrete solution. — The Dutch delegate proposed to copy the rule of the Geneva Convention of March 1, 1973, on Inland Transports (CLN) : to add to the fund « les montants des intérêts moratoires », at a rate determined by the State in which the fund is constituted, from the date of the occurrence to the date of the constitution of the fund. The objection to this solution is that the person liable has no duty to constitute a fund and, therefore, should not be liable for « intérêts moratoires » if he elects not to do it. His liability for interest and costs pertaining to the claim, however, the amounts of which are largely determined by his own attitude, should not be subject to limitation. On the other hand, interest accruing on a constituted fund should not be added to the fund.

Oslo, January 30, 1974

Alex. REIN
Chairman
International Subcommittee

Les Règles du Document de Travail (DT), Chapitre III, sont essentiellement les mêmes que les dispositions équivalentes de la Convention sur la pollution par les hydrocarbures.

Il apparaît douteux, sous la Convention actuelle, que la personne responsable puisse limiter sa responsabilité pour les intérêts postérieurs à l'événement et pour les frais qui ont été alloués au demandeur. Il y a des solutions contradictoires entre Pays Contractants. Ainsi les Codes maritimes Scandinaves disposent expressément que le remboursement des frais est illimité. Dans certains pays les tribunaux sont arrivés au même résultat sans dispositions statutaires légales. Dans d'autres pays, comme la Hollande, les tribunaux ont considéré qu'une fois qu'un fonds a été régulièrement constitué, les intérêts et les frais se rapportant aux créances s'ajoutent à celles-ci pour faire jouer la limitation. Le Comité a compris le besoin d'une uniformité sur ce point très important, mais aucune forte majorité ne put être réunie pour aboutir à une solution concrète. Le délégué des Pays-Bas proposa de copier la Règle de la Convention de Genève du 1er mars 1973, sur les transports intérieurs (CLN) et d'ajouter au fonds « les montants des intérêts moratoires », à un taux déterminé par l'Etat dans lequel le fonds est constitué, à partir de la date où les faits se sont produits jusqu'à la date de la constitution du fonds. L'objection à cette solution est que la personne responsable n'est pas dans l'obligation de constituer un fonds et, donc, ne pourrait pas être poursuivie pour les « intérêts moratoires » si elle a choisi de n'en pas constituer. Sa responsabilité pour les intérêts et les frais qui, cependant, se rapportent à la réclamation, et dont les montants sont largement déterminés par sa propre attitude, ne devraient pas être soumis à la limitation. D'un autre côté, les intérêts que rapporte un fonds constitué ne devraient pas être ajoutés à ce fonds.

Oslo, le 30 janvier 1974

Alex REIN,
Président du Sous-Comité International

DRAFT PROTOCOL TO AMEND THE

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS

(BRUSSELS, OCTOBER 10th, 1957)

Section 1.

The Articles referred to in this Protocol are the Articles of the International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships (Brussels, October 10th, 1957).

Section 2.

Article 1 § 1° shall be replaced by the following :

« The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences unless it is proved that the loss giving rise to the claim resulted from a personal act or omission of the owner committed with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result :

(a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;

(b) loss of life of, or personal injury to, any other person whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible : Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in direct connection with the operation of the ship;

(c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any

PROJET DE PROTOCOLE POUR AMENDER LA

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

(BRUXELLES, 10 OCTOBRE 1957)

Section 1.

Les articles auxquels il est fait référence dans ce Protocole sont les Articles de la Convention Internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (Bruxelles 10 octobre 1957).

Section 2.

L'article 1, § 1° est modifié comme suit :

« Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'Article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins qu'il soit établi que le dommage donnant naissance à la créance, ait été causé par le fait ou l'omission personnels du propriétaire commis avec l'intention de causer un tel dommage ou commis inconsidérément et avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement :

(a) Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

(b) Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute soit en relation directe avec l'exploitation du navire;

(c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord) ainsi que toute obligation ou

obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

(d) measures taken in order to avert or minimize loss or damage for which the owner may limit his liability in accordance with this Convention and any further loss or damage caused by such measures. »

Section 3.

Article 1 § 4° shall be replaced by the following :

« Nothing in this Article shall apply to

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims subject to the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November, 1969, or to national legislation giving effect to that convention;

(c) claims subject to any international convention or national law governing liability for nuclear damage;

(d) claims against the owner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims in respect of loss of life or personal injury to any person being passenger of the ship, subject to an international convention governing limitation of liability for such claims, or to any equivalent national legislation;

(f) claims by servants of the owner whose duties are connected with the ship including claims of their heirs, personal representatives or dependants, to the extent limitation of liability in accordance with the rules of this Convention is not permitted under the national law governing the contract of service. »

Section 4.

Article 2 §§ 1° and 2° shall be replaced by the following :

« 1° The limits of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply, respectively, to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.

2° Where the aggregate of personal claims or property claims which arise on any distinct occasion exceeds the respective limits of liability provided for by Article 3, the total sums representing such limits of liability may be constituted as distinct parts of one limitation fund. »

responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables;

(d) Mesures prises pour prévenir ou minimiser une perte ou un dommage pour lequel le propriétaire peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par la présente Convention et toute perte ou dommage ultérieurs résultant de telles mesures. »

Section 3.

L'Article 1, § 4° est modifié comme suit :
« Le présent Article ne s'applique pas :

(a) aux créances du chef d'assistance ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances soumises aux dispositions de la Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, du 29 novembre 1969, ou soumises aux législations nationales donnant effet à cette Convention;

(c) aux créances soumises à toute convention internationale ou loi nationale régissant la responsabilité pour dommage nucléaire;

(d) aux créances contre le propriétaire d'un navire à propulsion nucléaire pour dommage nucléaire;

(e) aux créances résultant d'une mort ou de lésions corporelles de tout passager du navire, sous réserve de ce qu'une convention internationale, ou toute législation nationale équivalente, régisse la limitation de responsabilité pour ces créances;

(f) aux créances des préposés du propriétaire dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leur héritiers ou ayants-cause, dans la mesure où la limitation de responsabilité au montant déterminé par les règles de la présente Convention n'est pas autorisée par la loi nationale régissant le contrat d'engagement. »

Section 4.

L'Article 2, §§ 1° et 2° est modifié comme suit :
« 1° Les limitations de responsabilité déterminées par l'Article 3 de la présente Convention s'appliquent, respectivement, à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et à l'ensemble des créances du chef de dommages matériels, nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

2° Lorsque l'ensemble des créances du chef de dommages corporels ou l'ensemble des créances du chef de dommages matériels, nées d'un même événement, dépasse les différentes limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'Article 3, les montants globaux correspondant à ces limites pourront être constitués en deux parties distinctes d'un même et unique fonds de limitation. »

Section 5.

Article 3 §§ 1° and 2° shall be replaced by the following :

« 1° The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be

(a) in respect of personal claims an aggregate amount of X francs per ton of the ship's tonnage, but not less than P francs;

(b) in respect of property claims an aggregate amount of Y francs per ton of the ship's tonnage, but not less than R francs.

2° In each part of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims. »

Section 6.

Article 3 §§ 5°, 6° and 7° shall be replaced by the following :

« 5° Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made voluntarily by the owner to avert or minimize loss shall rank equally with other claims against the fund.

6° The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred.

The amounts mentioned in § 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

7° For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969. »

Section 7.

Article 6 §§ 2° and 3° shall be replaced by the following :

« 2° The provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, to pilots and salvors rendering services to a ship, to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager, operator, pilot and employment, in the same way as they apply to the owner himself.

3° The limits of liability determined in accordance with Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of claims which arise on any distinct occasion

Section 5.

L'Article 3, §§ 1° et 2° est modifié comme suit :

« 1° Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'Article premier sont :

(a) en ce qui concerne les créances du chef de dommages corporels, une somme totale de X francs par tonneau de jauge du navire, mais d'un montant qui ne soit pas inférieur à R francs;
(b) en ce qui concerne les créances du chef de dommages matériels, une somme totale de Y francs par tonneau de jauge du navire, mais d'un montant qui ne soit pas inférieur à R francs.

2° Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues. »

Section 6.

L'Article 3, §§ 5°, 6° et 7° est modifié comme suit :

« 5° Les créances pour dépenses ou sacrifices raisonnables faits volontairement par le propriétaire pour prévenir ou minimiser un dommage viennent concourir sur le fonds avec les autres créances.

6° Le franc mentionné dans le présent Article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au § 1 du présent Article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement, ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

7° Pour l'application du présent Article le tonnage du navire sera le tonnage brut calculé d'après la Convention Internationale sur la jauge des navires de 1969. »

Section 7.

L'article 6, §§ 2° et 3° est modifié comme suit :

« 2° Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur et à l'armateur-gérant, aux pilotes et aux assistants rendant des services à un navire, au capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur, de l'armateur-gérant, du pilote et de l'assistant ci-dessus mentionnés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même.

3° Les limites de responsabilité déterminées d'après l'Article 3 de la présente Convention s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement :

(a) against the owner and all persons mentioned in paragraph 2° except persons rendering salvage services to the ship directed from another ship;

(b) against the owner of a ship rendering salvage services to another ship and all other persons mentioned in paragraph 2°.

4° An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of the Convention to the same extent as the assured himself. »

(a) contre le propriétaire et toutes personnes mentionnées dans le paragraphe 2°, à l'exception de celle qui rendent des services d'assistance au navire sous la direction d'un autre navire;

(b) contre le propriétaire d'un navire rendant des services d'assistance à un autre navire et toutes autres personnes mentionnées dans le paragraphe 2°.

4° Un assureur de responsabilité pour les créances soumises à limitation d'après les règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de la Convention dans la même mesure que l'assuré lui-même. »

WORKING PAPER IN THE FORM OF A DRAFT

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE LIMITATION OF THE LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

CHAPTER I. THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1.
Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, and any person for whose act, neglect or default they are responsible, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall include the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship, and any person rendering service in direct connection with the navigation, [management, or the loading, stowing or discharging] of the ship.

3. Salvor shall mean any person rendering service in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall include operations referred to in Article 2 (c) and (d) and (e).

4. In this Convention the liability of the owner of a ship shall include the liability of the ship herself.

5. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of the Convention to the same extent as the assured himself.

6. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2.
Claims subject to limitation

Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability :

(a) Claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property, including consequential loss, occurring in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations;

ETUDE EN FORME DE PROJET

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE RESPONSABILITE POUR LES CREANCES MARITIMES

CHAPITRE I. LE DROIT DE LIMITATION

Article 1.
Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les exploitants de navire et les assistants, tels que définis ci-après, ainsi que toute personne dont ils sont responsables des faits, négligences ou fautes, peuvent limiter leur responsabilité au montant déterminé par les règles de la présente Convention pour les créances exposées à l'Article 2.

2. Le terme « exploitant de navire » comprend le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer, ainsi que toute personne rendant un service en relation directe avec la navigation [l'administration, ou le chargement, l'arrimage ou le déchargement] du navire.

3. Par « assistant », on entend toute personne rendant un service en relation directe avec les opérations d'assistance. Les opérations d'assistance comprennent les opérations auxquelles il est fait référence dans l'Article 2 (c), (d) et (e).

4. Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire d'un navire comprend la responsabilité du navire lui-même.

5. Un assureur de responsabilité pour les créances soumises à limitation d'après les règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de la Convention dans la même mesure que l'assuré lui-même.

6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2.
Créances soumises à limitation

Sous réserve des Articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que puisse être le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité :

(a) Créances pour mort ou lésions corporelles ou pour pertes ou dommages à tous biens, y compris dommages consécutifs, se rapportant directement à l'exploitation du navire ou à des opérations d'assistance;

(b) claims in respect of other loss in direct connection with the operation of the ship or salvage operations, not capable of being based on contract;

(c) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything on board such ship, and damage caused to harbour works, basins and navigable waterways;

(d) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(e) claims in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

Article 3.

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to :

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims subject to the provisions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November, 1969, or to national legislation giving effect to that convention;

(c) claims subject to any international convention or national law governing liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims in respect of loss of life or personal injury to any person being passenger of the ship, subject to an international convention governing limitation of liability for such claims, or to any equivalent national legislation;

(f) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, personal representatives or dependants, to the extent limitation of liability in accordance with the rules of this Convention is not permitted under the national law governing the contract of service.

Article 4.

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

(b) Créances pour autres dommages en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance, non susceptibles d'avoir un fondement contractuel;

(c) Créances pour le renflouement, l'enlèvement, la destruction ou la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve à bord, ainsi que pour les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables;

(d) Créances pour l'enlèvement, la destruction ou la neutralisation de la cargaison du navire;

(e) Créances pour mesures prises en vue de prévenir ou de minimiser un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité d'après la présente Convention, et pour dommages ultérieurs causés par de telles mesures.

Article 3.

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

(a) aux créances du chef d'assistance, ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances soumises aux dispositions de la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969, ou soumises aux législations nationales donnant effet à cette Convention;

(c) aux créances soumises à toute convention internationale ou loi nationale régissant la responsabilité pour dommage nucléaire;

(d) aux créances contre le propriétaire d'un navire à propulsion nucléaire pour dommage nucléaire;

(e) aux créances résultant d'une mort ou de lésions corporelles de tout passager du navire, sous réserve de ce qu'une convention internationale, ou toute législation nationale équivalente, régisse la limitation de responsabilité pour ces créances;

(f) aux créances des préposés du propriétaire ou des assistants dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers ou ayants-cause, dans la mesure où la limitation de responsabilité au montant déterminé par les règles de la présente Convention n'est pas autorisée par la loi nationale régissant le contrat d'engagement. »

Article 4.

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de causer un tel dommage ou commis inconsidérément et avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 5.

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II. THE LIMITATION OF THE LIABILITY

Article 6.

Limits of liability

1. The limits of liability shall be

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury an aggregate amount of X francs per ton of the ship's tonnage, but not less than P francs;

(b) in respect of other claims an aggregate amount of Y francs per ton of the ship's tonnage, but not less than R francs.

2. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

3. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above at the date the liable person shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee, which under the law of that State, is equivalent to such payment.

Article 7.

Aggregation of claims

The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of claims which arise on any distinct occasion

(a) against the shipowner and salvors rendering services to the ship who are not directed from another ship, and any person for whose act, neglect or default they are responsible;

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services to another ship and salvors directed from the former ship and any person for whose act, neglect or default they are responsible.

Article 5.
Compensation des créances

Si une personne, en droit de limiter sa responsabilité en vertu des règles de la présente Convention, a une créance née du même événement contre son créancier, leur créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention s'appliquent seulement au solde éventuel.

CHAPITRE II. LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

Article 6.
Limites de responsabilité

1. Les limites de responsabilité sont :
(a) en ce qui concerne les créances du chef de dommages corporels, une somme totale de X francs par tonneau de jauge du navire, mais d'un montant qui ne soit pas inférieur à P francs;
(b) en ce qui concerne les créances du chef de dommage matériels, une somme totale de Y francs par tonneau de jauge du navire, mais d'un montant qui ne soit pas inférieur à R francs.

2. Pour l'application du présent Article, le tonnage du navire sera le tonnage brut calculé d'après la Convention Internationale sur la jauge des navires de 1969.

3. Le franc mentionné dans le présent Article est une unité constituée par 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1 du présent Article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où la personne responsable aura constitué le fonds, effectué le paiement, ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

Article 7.
Concours des créances

Les limites de responsabilité déterminées d'après l'Article 6 s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement :
(a) contre l'exploitant du navire et les assistants rendant des services au navire sans être sous la direction d'un autre navire, ainsi que toute personne dont ils sont responsables des faits, négligences ou fautes;
(b) contre l'exploitant d'un navire rendant des services d'assistance à un autre navire et les assistants placés sous la direction de ce dernier navire, ainsi que toute personne dont ils sont responsables des faits, négligences ou fautes.

Article 8.

Distribution of the amounts

Articles 10 and 12 shall apply correspondingly to the distribution of the amounts determined in accordance with Article 6.

CHAPTER III. THE LIMITATION FUND

Article 9.

Constitution of the fund

1. The person liable may constitute a fund in the amounts set out in Article 6 with the Court or other competent authority in any Contracting State in which action is brought. The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority. All claims subject to limitation against the person liable shall be satisfied out of the limitation fund.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in § 1° or § 2° of Article 7 or his insurer shall be constituted for the benefit of all persons mentioned in § 1° or § 2°, respectively.

Article 10.

Distribution of the fund

1. Each part of the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against that part of the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has compensated a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 of this Article may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3

Article 8.
Répartition des montants

Les Articles 10 et 12 s'appliquent conformément à la répartition des montants déterminés d'après l'Article 6.

CHAPITRE III. LE FONDS DE LIMITATION

Article 9.
Constitution du fonds

1. La personne responsable peut constituer un fonds d'un des montants indiqués à l'Article 6 auprès du Tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat contractant dans lequel l'action est engagée. Le fonds ainsi constitué n'est disponible que pour le paiement des créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en produisant une garantie acceptable, en vertu de la législation de l'Etat contractant dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme appropriée par le Tribunal ou autre autorité compétente. Toutes créances soumises à limitation contre la personne responsable sont éteintes hors du fonds de limitation.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées au § 1° ou § 2° de l'Article 7 ou par ses assureurs est constitué pour le bénéfice de toutes les personnes mentionnées respectivement au § 1° ou § 2°.

Article 10.
Répartition du fonds

1. Chaque partie du fonds sera répartie entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre cette partie du fonds.

2. Si, avant la répartation du fonds, la personne responsable ou son assureur a compensé une créance contre le fonds, cette personne acquiert par subrogation, jusqu'à concurrence du montant qu'il a versé, les droits dont l'autre bénéficiaire de la compensation aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 du présent Article peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées pour toute somme qu'elles auraient payée à titre de compensation, mais seulement dans la mesure où semblable subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de payer en tout ou en partie une de ces sommes de compensation vis-à-vis desquelles elle aurait

of this Article had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce claim against the fund.

5. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made voluntarily by the person liable to avert or minimize loss shall rank equally with other claims against the fund.

Article 11.

Bar to other actions

1. Where, after the occurrence, a person liable is entitled to limit his liability and a limitation fund has been constituted in accordance with Article 9 by him or for his benefit

(a) no person having a claim arising out of that occurrence shall be entitled to exercise any right in respect of such claim against any other assets of the person liable;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the person liable, which has been arrested in respect of a claim arising out of that occurrence, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The rules of the preceding paragraph shall apply only if the claimant has access to the Court administering the fund and if the fund is actually available in respect of his claim.

Article 12.

Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connection therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV : FINAL CLAUSES

joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 du présent Article, les sommes ayant été compensées avant la répartition du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

5. Les créances pour dépenses ou sacrifices raisonnables faits volontairement par la personne responsable pour prévenir ou minimiser un dommage viennent concourir sur le fonds avec les autres créances.

Article 11.
Fins de non-recevoir

1. Si, après l'événement, une personne responsable est en droit de limiter sa responsabilité et qu'un fonds de limitation a été constitué d'après l'Article 9 par elle-même ou pour à son profit :

(a) aucun créancier dont le titre est né lors de cet événement ne sera admis à exercer des droits pour ces créances contre d'autres biens de la personne responsable;

(b) la Cour ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou autre bien appartenant à la personne responsable, saisi en considération d'une créance née de cet événement et de la même façon libérera toute caution ou autre garantie fournie pour éviter cette saisie.

2. Les règles du précédent paragraphe s'appliquent seulement si le créancier a accès au Tribunal administrant le fonds et si le fonds est effectivement disponible pour sa créance.

Article 12.
Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat dans lequel le fonds est constitué.

CHAPITRE IV. CLAUSES FINALES

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Etude du rapport entre la limite de responsabilité, Convention 1957 (L.R.), et la valeur de différents types de navires (appréciée a partir des valeurs assurées) au tonneau de jauge brute (V.A.).

1. Ferries

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{5.150} = 22,— \%$$

2. Porte-Conteneurs

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{3.480} = 32,8 \%$$

3. Méthaniers

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{2.760} = 39,75 \%$$

4. Paquebots

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{2.850} = 40,75 \%$$

5. Butaniers et réfrigérés

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{2.310} = 46,80 \%$$

6. Cargos de 500 Tx et plus

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{2.000} = 60,— \%$$

7. Minéraliers

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{1.380} = 81{,}60\ \%$$

8. Super-pétroliers

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{1.150} = 99{,}70\ \%$$

9. Pétroliers

$$\frac{\text{L.R.}}{\text{V.A.}} = \frac{1.140}{1.090} = 106{,}70\ \%$$

3

REVISION OF YORK/ANTWERP RULES 1950

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

REVISION OF YORK/ANTWERP RULES

PRESIDENT'S REPORT AND DRAFT TEXT

Although more than two years have elapsed since the publication of the Preliminary Report and Questionnaire (Ref. YA-1 of October 1970), no apology is felt necessary for the time which it has taken to formulate an amended draft which is now attached. The whole subject has been considered in very great detail and discussion has, of necessity, been lengthy.

It is, perhaps, useful to recall the procedure and basis of work which was adopted and followed.

First, following the resolution of the Bureau Permanent (as then existed) in November 1969, a Preliminary Report and Questionnaire was circulated to all National Associations of the Comité Maritime International. The Report was divided into four sections covering, respectively, the principles of General Average, the historical background, the abolition of general average and studies already in progress by the International Union of Marine Insurers and the Association Internationale de Dispacheurs Européens. Clearly the valuable work done by these two bodies was of great importance and assistance and, indeed, the Commentary and Questionnaire which accompanied the Preliminary Report made constant reference to this work. Immediate and grateful recognition for the work of both I.U.M.I. and A.I.D.E. is hereby given.

It would not be appropriate in this Report, to go into detail about the nature of the Commentary and Questionnaire. But it is worthwile recalling that, on the basis of observations made by I.U.M.I. and A.I.D.E., the following matters, in particular, were thought to be unsatisfactory and worthy of further consideration :

(A) THE LETTERED RULES

Although the lettered Rules were, generally speaking, considered satisfactory, it was suggested that the interpretation of the word « peril » in Rule A., the application of Rule F and the profit element inherent in Rule G warranted study.

(B) THE NUMBERED RULES

The following points were considered of particular importance :

Rule III. Compensation for ship and cargo which has been on fire and smoke damage.

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

RAPPORT DU PRESIDENT ET PROJET DE TEXTE

Quoique deux années se soient écoulées depuis la publication du rapport préliminaire et du questionnaire (ref. YA-1) d'octobre 1970, il ne semble pas que des excuses soient dues pour le temps qu'a pris la rédaction du texte rectificatif ci-joint. L'ensemble du sujet ayant été examiné dans tous ses détails, les débats ont été forcément assez longs.

Peut-être est-il utile de rappeler la façon de procéder et la base de travail adoptées et respectées.

D'abord, suivant la résolution prise en novembre 1969 par le Bureau Permanent (tel qu'il était alors), un rapport préliminaire et un questionnaire furent envoyés à toutes les associations nationales du C.M.I. Le rapport était divisé en quatre sections, dont les sujets respectifs étaient : les principes de l'avarie commune, son arrière-plan historique, l'abolition de ce système, enfin les études déjà en cours de l'International Union of Marine Insurers et de l'Association Internationale de Dispacheurs Européens. Assurément, le précieux travail accompli par ces deux associations était d'une grande importance et d'une grande utilité. En fait, le commentare et le questionnaire joints au rapport préliminaire s'y référaient constamment. La gratitude due et à l'I.U.M.I. et à l'A.I.D.E. pour leurs services est reconnue ici d'emblée.

Il ne conviendrait pas ici d'entrer dans des détails sur la nature du commentaire et du questionnaire, mais il vaut la peine de rappeler que sur la base des observations présentées par l'I.U.M.I. et l'A.I.D.E., ce sont les questions suivantes en particulier qui paraissaient laisser à désirer et mériter une étude supplémentaire :

(A) LES REGLES PRECEDEES D'UNE LETTRE

Quoique ces Règles fussent en général considérées comme satisfaisantes, l'avis fut émis que l'interprétation du mot « péril » dans la Règle A, l'application de la Règle F. et l'élément « profit » dans les valeurs dont il est question dans la Règle G demandaient à être reconsidérés.

(B) LES REGLES NUMEROTEES

Les points ci-dessous furent jugés d'une importance particulière :

Règle III. Indemnité au navire et à la cargaison pour avaries par feu ou fumée;

Rule V. Sacrifice to property resulting from refloating operations.

Rule VII. Allowance for damage to machinery and boilers.

Rules X and XI. Compliance with the principle laid down in Rule A. Deletion of paragraph (d) of Rule X. : Simplification of calculation of crew expenses. Transport of engine parts etc. by air. Towage.

Rule XIII. Abolition of deductions « new for old ».

Rules XVI and XVII. Simplification of calculation of contributory values of cargo and freight.

Other matters not dealt with in 1950 Rules :

Non deductible franchise. Documentation (bonds and declarations of value), goods in containers.

National Associations responded excellently to the Questionnaire and, here again, warm thanks are given to those who were good enough to spend time in drafting these replies. They were considered by a small working group (consisting of Mr. R. Rutherford, Jonkheer Mr. P.H.G. Nahuys, Mr. J.R. Caulkins and Dr. H. Kacic). The assistance of the Members of this Working Group is very much appreciated. After the meeting of the Working Group, a Second Report was circulated (YA 16 of December 1971) consisting of a Summary of Replies with Conclusions and a Synopsis of the answers received from National Associations.

At this stage it was possible to proceed with the work at International Sub-Committee level which met on a number of occasions. In the usual way, a Drafting Committee was appointed to prepare drafts and reports for consideration by the Sub-Committee as a whole. Mr. Kaj Pineus was appointed Chairman of the Drafting Committee and the other members were Mr. N. Gordon, Mr. H. Voet, Dr. H. Kacic and Mr. J. Higgins, Mr. L. Watkins was appointed Secretary. The value and quality of the work of the Drafting Committee cannot be exaggerated. A first draft was formulated by the Drafting Committee at a meeting of the International Sub-Committee in June 1972 and then, following the preparation of a Report in September 1972, the International Sub-Committee met in November 1972.

At this meeting certain further suggestions were made and, accordingly, the Drafting Committee met in December 1972 and a revised draft was circulated in advance of the final meeting of the International Sub-Committee which was held in January this year. The draft, which is attached to this Report, was approved at this meeting.

The object of this detailed work was to clarify and simplify the Rules. After over twenty years it is not suprising the 1950 Rules were criticised in certain material respects.

The concept of General Average should not be allowed to be shrouded in academic mystique. It is a simple idea of great antiquity which has been followed in other branches of the law maritime, for example

Règle V. Sacrifices résultant d'opérations de renflouement pour le navire, la cargaison et le fret;

Règle VII. Bonification pour avaries aux machines et chaudières;

Règles X et XI. Conformité avec le principe posé dans la Règle A. Suppression du paragraphe (d) de la Règle X. Simplification des calculs des dépenses d'équipage. Transport de pièces de machine par avion. Remorquage.

Règle XIII. Abolition des déductions pour différence du neuf au vieux.

Règles XVI et XVII. Simplification des calculs des valeurs contributives des marchandises et du fret.

Autres questions, absentes des Règles de 1950 :

Franchise non déductible. Documents (compromis d'avarie commune et déclarations de valeur). Marchandises en conteneur.

D'excellentes réponses au questionnaire ont été reçues des Associations nationales et, ici aussi, de chaleureux remerciements sont adressés à ceux qui ont bien voulu prendre le temps de les rédiger. Ces réponses ont été examinées par un comité de travail peu nombreux (Mr. R. Rutherford, le Jonkheer P.H.C. Nahuys, Mr. J.R. Caulkins et le Dr. H. Kacic), dont l'aide a été fort appréciée. Après la réunion de ce comité, un second rapport a fait l'objet d'une circulaire (YA 16 de décembre 1971). Ce rapport était un résumé des réponses, avec des conclusions et une revue générale des réponses reçues des Associations Nationales.

A ce stade il était possible de procéder au travail au niveau du Sous-Comité International, qui se réunit à maintes occasions. De la manière habituelle, un comité de rédaction fut nommé pour préparer les textes et les rapports à soumettre à l'ensemble du Sous-Comité. Mr. Kaj Pineus fut nommé président du comité de rédaction, dont les autres membres étaient Mr. N. Gordon, Mr. H. Voet, le Dr. H. Kacic et Mr. J. Higgins. Mr. L. Watkins en fut nommé le secrétaire. On ne saurait surestimer la valeur et la qualité du travail de ce comité. Un premier projet de texte fut présenté par lui à une réunion du Sous-Comité International en juin 1972. Puis, après rédaction d'un rapport en septembre 1972, le Sous-Comité International se réunit en novembre 1972 et un projet rectifié fut envoyé par circulaires préalablement à la séance finale du Sous-Comité tenue en janvier 1973, à laquelle fut approuvé ce projet que l'on trouvera ci-joint.

Ces travaux approfondis ont eu pour but de rendre les Règles plus claires et plus simples. Après plus de vingt ans il n'est pas étonnant que les Règles de 1950 aient été critiquées sur certains points importants.

On ne doit pas laisser la notion d'avarie commune se perdre dans les brumes d'une mystique académique. C'est une idée très simple, très ancienne, et dont il a été tenu compte dans d'autres domaines

in the sphere of liability for cargo carried by sea, namely that losses incurred during the maritime adventure should be apportioned equitably between ship and cargo. But if this apportionment is to operate satisfactorily, then the principles upon which it is based must be clear and simple. If not, then unnecessary costs and delays will ensue.

To be acceptable in the future the system must be seen to be both equitable and commercially viable. General Average is one of the subjects that is to be considered by UNCTAD within the next few years and no doubt a very thorough study will be made of the system as a whole. It may be that the present amendments which are proposed will be considered by UNCTAD to be insufficiently radical. Nevertheless it is hoped that the simplifications and clarifications which have been made will aid the practitioner and facilitate the drawing up of adjustments with the minimum of expense and delay.

The principal amendments cover very much the same ground as the items which were originally considered to be in need of reform and which are listed earlier in this Report.

Rule III. Cargo which has been on fire will no longer be excluded from general average, however cargo damaged by smoke and heat will. The intention here was to avoid the nice questions of facts posed to Surveyors.

Rule V. Whenever a ship has intentionally run on shore allowance is made for damage incurred both in going on and in coming off. This again removes some of the difficulties put to surveyors.

Rule X. Allowance is to be made on towage to the second port of refuge. The question of whether towage should be allowed is, therefore, clarified.

Rules X and XI. No allowance is to be made for the cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores nor for wages and maintenance of the master, officers or crew, when no accident or other extraordinary circumstance connected with a damage to the ship has taken place during the voyage.

Rule XIII. The complicated formula of the old rule has been expunged and no deduction is now to be made in respect of « new for old ».

Rule XVI and Rule XVII. Invoice values have been substituted for market values.

It would be invidious to attempt a crude allocation of the effect of these changes on ship and cargo. Since, however, UNCTAD may well pursue such a line of enquiry during its studies of the subject it is perhaps as well to point out that, in general terms, shipowners benefit from the changes in Rules V, X, and XIII, whereas cargo benefits from the changes in Rules III, VII, and XVI.

In the draft text which follows amendments of the 1950 Rules have been shown in italics, but deletions have not been indicated.

du droit maritime — par exemple dans celui de marchandises expédiées par mer — que des pertes encourues pendant une aventure maritime doivent être équitablement réparties entre le navire et la cargaison. Mais, si cette répartition doit être faite à la satisfaction des intéressés, les principes sur lesquels elle se fonde doivent être clairs et simples. Sinon, il s'ensuivra des retards et des frais inutiles.

Pour être acceptable, à l'avenir, ce système doit apparaître à la fois équitable et commercialement viable. L'avarie commune est un des sujets sur lesquels doit se pencher l'UNCTAD ces prochaines années et, sans aucun doute, une étude très poussée sera faite du système en général. Il se peut que les amendements présentement proposés soient jugés par l'UNCTAD absolument insuffisants. On espère cependant que les simplifications et clarifications apportées aideront les professionnels et faciliteront les dispaches avec un minimum de frais dans un minimum de temps.

A très peu de chose près, les principaux amendements portent sur les points originellement considérés comme ayant besoin de réforme, lesquels ont été énumérés ci-dessus.

Règle III. Les marchandises victimes d'un incendie ne seront plus exclues de l'avarie commune, mais les marchandises avariées par fumée et chaleur en resteront exclues. L'idée ici était d'éviter les délicates questions de fait posées aux experts.

Règle V. Dans le cas d'un échouement volontaire du navire, les avaries subies tant à l'échouement qu'au déséchouement sont admises en avarie commune, ce qui supprime aussi quelques-unes des difficultés que doivent résoudre les experts.

Règle X. Les frais de remorquage au second port de refuge sont admis. La question de savoir s'ils doivent l'être est donc réglée.

Règles X et XI. Ne sont pas admis en avarie commune les frais de manipulation à bord, ni ceux de débarquement, de marchandises, de combustible et de provisions, non plus que les salaires et les frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage, quand il ne s'est produit au cours du voyage aucun accident, aucune circonstance extraordinaire ayant un rapport avec une avarie subie par le navire.

Règle XIII. La formule compliquée de l'ancienne Règle a été supprimée. Désormais il ne sera plus rien déduit pour différence du neuf au vieux.

Règles XVI et XVII. Les valeurs de facture ont été substituées aux valeurs vénales.

Ce serait une tâche ingrate que d'essayer de classer, ne serait-ce qu'approximativement, les effets de ces changements entre le navire et la cargaison. Toutefois, comme il est bien possible que l'UNCTAD se livre à ce genre d'enquête au cours de son étude, il vaut peut-être mieux signaler que, grosso modo, les armateurs bénéficient des modifications aux Règles V, X et XIII, tandis que les proprétaires des

A note has been appended to some Rules in order to explain the reason why a change was, or was not, made.

This Report and draft text is being submitted to all National Associations for their comments before the matter is put to an international conference. It is requested that comments should be received before 1st. September, 1973.

February, 1973. W. Birch Reynardson.

marchandises bénéficient de celles aux Règles III, VII et XVI. Dans le projet de texte ci-joint, les modifications aux Règles de 1950 apparaissent en italiques mais rien n'indique les suppressions. A quelques Règles ont été ajoutées des notes pour expliquer la raison du changement ou de l'absence de changement.

Le présent rapport et le texte du projet sont soumis à toutes les Associations Nationales en vue de leurs commentaires avant soumission de la question à une conférence internationale. Elles sont priées de faire parvenir leurs commentaires avant le 1er septembre 1973.

Février 1973. W. Birch Reynardson.

YORK - ANTWERP RULES

RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

RULE B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

RULE D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies *or defences* which may be open against *or to* that party *in respect* of such fault.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS (*)

REGLE D'INTERPRETATION

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

REGLE A.

Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

REGLE B.

Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

REGLE C.

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

REGLE D.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou *défenses nées d'une telle faute*.

(*) *Note de l'Editeur :* Cette nouvelle traduction du texte original en langue anglaise tient compte des observations d'ordre rédactionnel formulées par l'Association française du droit maritime (voir ducument YA-51).

RULE E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Thereafter the onus of proof is upon the party refusing to contribute in general average to show that he is not liable to contribute.

Note: The view has been expressed that this Rule should provide not only for the burden of proof regarding admissibility in general average under the York/Antwerp Rules but also for the burden of proof under the law of the jurisdiction seized of the claim. It was felt that while the former burden of proof should be clearly expressed in the York/Antwerp Rules the latter had no place in a private consensual agreement since it purported to affect substantive and procedural national law.

RULE F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

RULE I. — Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Note: No provision was made for containers because it was felt that generally a custom to carry containers on deck was already held to exist, and that in any event a provision covering containers as such would probably not be sufficient to cover possible technological developments in the future.

RULE II. — Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

REGLE E.

La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

C'est ensuite à celui qui refuse de contribuer à l'avarie commune de prouver qu'il n'est pas tenu de le faire.

Note : Il a été dit que cette Règle devrait régir non seulement la charge de la preuve concernant l'admissibilité en avarie commune suivant les Règles d'York et d'Anvers mais aussi la charge de la preuve suivant la loi de la juridiction saisie de la réclamation. Il a été considéré que si la détermination de la charge de la preuve devait être nettement définie pour les Règles d'York et d'Anvers, une telle disposition serait au contraire déplacée dans le cas d'un contrat consensuel privé puisqu'elle tendrait à porter atteinte à des règles de fond et de procédure d'une loi nationale.

REGLE F.

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

REGLE G.

Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

REGLE I. — Jet de Cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Note : Il n'a rien été prévu pour les conteneurs car on a estimé qu'en général il est déjà d'usage de les transporter sur le pont et qu'en tout cas une disposition relative aux conteneurs en tant que tels ne serait probablement pas suffisante pour s'appliquer aux possibles développements technologiques de l'avenir.

REGLE II. — Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

RULE III. — Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage *by smoke or heat however caused.*

RULE IV.

Deleted.

Note: It has been suggested that this Rule should be deleted on the grounds that it no longer has any function. However perhaps the better view is that the Rule does serve some function in a limited number of cases and, perhaps more important, it serves to express a principle which is nowhere else expressed in the Rules. Therefore, the following modernised text is suggested as an alternative to deletion of the old text:

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

RULE V. — Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general overage.

Note: For the purpose of general average there are perhaps three types of stranding, intentional stranding where stranding was inevitable, intentional stranding where stranding was not inevitable, and accidental stranding. Difficulties have been encountered in determining whether bottom damage occurred in going on or in coming off in the first case. It was, therefore, considered that allowance should be made whether or not the vessel would have stranded in any event. No provision has been made for accidental stranding since this does not constitute a general average situation.

RULE VI. — Salvage Remuneration

The aggregate of the liabilities incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under maritime law or under contract, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Note: It was thought the new Rule dealing with salvage remuneration should be inserted at this point in order to preserve the numerical order so far as possible.

REGLE III. — Extinction d'incendie à bord

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en abordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; *toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée ou la chaleur quelle qu'en soit la cause.*

REGLE IV.

Supprimée.

Note : Il a été conseillé de supprimer cette Règle pour le motif qu'elle n'a plus de raison d'être. Peut-être cependant, le meilleur point de vue serait-il de considérer que la Règle a encore une certaine utilité dans un nombre de cas limité et que , considération peut-être plus importante, elle sert à exprimer un principe qui ne se trouve nulle part dans les Règles. C'est pourquoi il est suggéré de la remplacer par le texte modernisé suivant :

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

REGLE V. — Echouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il fut ou non dans le cas d'y être drossé, les pertes ou dommages en résultant seront admis en avarie commune.

Note : Du point de vue de l'avarie commune, il y a peut-être trois sortes d'échouements : l'échouement intentionnel dans le cas où l'échouement était inévitable, l'échouement intentionnel dans le cas où l'échouement n'était pas forcément inévitable et l'échouement accidentel. Dans le cas de la première sorte d'échouement, on a rencontré des difficultés pour déterminer si des avaries à la quille s'étaient produites à l'échouement ou au déséchouement. On a donc estimé qu'il était préférable qu'elles soient admises en avarie commune, que l'échouement ait été inévitable ou non. Il n'a rien été prévu pour l'échouement accidentel qui ne pose pas de problèmes aux dispacheurs.

REGLE VI. — Rémunération d'Assistance

La totalité des charges encourues à cause d'une assistance par les parties engagées dans l'aventure, en vertu soit de la loi, soit d'une convention, sera admise en avarie commune dans la mesure où les opérations d'assistance auront eu pour but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

Note : On a estimé que les nouvelles dispositions traitant de la rémunération de sauvetage devraient être insérées ici afin de préserver autant que possible l'ordre numérique des Règles.

RULE VII. — Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to *any* machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the *propelling* machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

RULE VIII. — Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping if incurred and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

RULE IX. — Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

RULE X. — Expenses at Port of Refuge etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place or refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge *and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average.* The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

REGLE VII. — Dommages aux machines et aux chaudières

Le dommage causé à *toute* machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de *propulsion* et des chaudières, ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

REGLE VIII. — Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans les circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admises en avarie commune.

REGLE IX. — Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustibles

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune quand, et seulement quand, le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, sera portée au crédit de l'avarie commune.

REGLE X. — Dépenses au port de refuge, etc.

(a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu, comme s'il était un port ou lieu de refuge, *et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, seront admis en avarie commune.*

Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

Note : Some discussion took place as to whether the cost of removal should be allowed in toto or only in the proportion of general average repairs to particular repairs at the second port. In the event some members of the Sub-Committee acceded in the choice of the above text only with the express reservation that their National Association should first be consulted.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, *except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extra-ordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.*

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of re-stowage due to shifting during the voyage.

Note : Four points should be made in connection with the redrafting of this Rule :

i) It was thought unnecessary to provide explicitly that the cost of restowing shifted cargo should be allowed when common safety was endangered since this situation would in any event fall under the general provision of the first paragraph.

ii) It was considered to be unnecessary to define the extent of « voyage » for the purpose of this Rule since the functions mentioned were sufficiently general to make such a definition otiose, that is to say, that if provision has been made for allowance of costs of « handling on board », there is no further need to provide that « voyage » begins at the commencement of loading.

iii) The word « solely » has been retained in the second paragraph in order to cater for the situation where restowage is necessary both for shifted cargo and also in order to carry out essential repairs; if the word « solely » were omitted it would be arguable that the costs of restowage would not be admissible even though they would be if the cargo had not shifted and the restowage were necessary merely to enable repairs to be carried out.

Note : Une discussion eut lieu sur la question de savoir si les frais de déplacement devraient être admis en totalité ou seulement à proportion des frais de réparation d'avaries grosses par rapport à ceux d'avaries particulières dans le second port. En l'occurrence, certains membres de la Commission n'acceptèrent le choix du texte ci-dessus qu'avec l'expresse réserve que leur Association nationale devrait d'abord être consultée.

(b) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifce ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, *à moins que les avaries au navire soient découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.*

Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible, ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage.

Note : Quatre remarques doivent être faites en ce qui concerne la nouvelle rédaction de cette Règle :

i) On n'a pas cru nécessaire de prévoir explicitement que les frais de remise en place des marchandises qui se sont désarrimées doivent être admis quand le salut commun était compromis, puisque ce cas tomberait, de toute façon, sous la disposition générale du premier paragraphe.

ii) On n'a pas jugé utile de définir la portée du mot « voyage » aux fins de la présente Règle, puisque les opérations mentionnées sont assez générales pour rendre oiseuse une telle définition, c'est-à-dire, que si une disposition a été prise pour indemniser les frais de « manutention à bord », il n'est pas nécessaire de stipuler que « le voyage » commence au début du chargement.

iii) Les mots « à seule fin » ont été conservés dans le second paragraphe en prévision du cas d'un réarrimage rendu nécessaire non seulement pour remettre en place des marchandises qui ont bougé mais aussi pour effectuer des réparations indispensables. Si ces mots « à seule fin » étaient omis, il pourrait être plaidé que les frais de réarrimage ne sont pas admissibles dans ce cas quoiqu'ils l'eussent été s'il n'y avait pas eu de désarrimage fortuit et qu'un réarrimage ne se fut imposé que pour permettre d'effectuer des réparations.

iv) Doubt was expressed as to whether this sub-rule would cater for the following situation :

On the voyage from A to B to C stranding occurred on leaving port A, no damage was discovered and the vessel proceeded to port B. Cargo was loaded at port B but, after leaving port B it was discovered that damage had in fact been incurred in the stranding at port A and that common safety was endangered.

It was considered that cargo loaded at Port B should not contribute in such a situation.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, *the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.*

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(d) Deleted.

Note : It had been suggested that this Rule should perhaps be retained subject to its being brought in line with Rule F. However it was felt that Rule F would then cover all the situations intended so that therefore Rule X (d) could be deleted.

RULE XI. — Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of Refuge etc.

(a) Wages and Maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers, and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

iv) On a émis des doutes sur la question de savoir si X-b) couvrirait le cas suivant :

Au cours d'un voyage d'A à B à C, un navire s'est échoué en quittant A. Aucune avarie n'ayant été constatée, il a gagné B où il a chargé des marchandises mais après la sortie du port B, on s'est aperçu que des avaries compromettaient le salut commun et qu'elles résultaient de l'échouement à la sortie d'A.

On fut d'avis que la cargaison chargée au port B ne devait pas contribuer dans un tel cas.

(c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnement seront admissibles en avarie commune, *les frais de magasinage, y compris l'assurance si elle a été raisonnablement conclue, de rechargement et d'arrimage de ces cargaison, combustibles ou approvisionnements seront également admis en avarie commune.*

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

(d) Supprimé.

Note : Il avait été suggéré que cette Règle devrait peut-être être maintenue à condition de la mettre d'accord avec la Règle F. Cependant on a estimé que la Règle F couvrirait alors tous les cas envisagés, de sorte que cette Règle X-d) pourrait être supprimée.

REGLE XI. — Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc.

(a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X, a).

(b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, *wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.*

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Note : No special provision has been made for wages etc. during detention of a vessel to restow cargo which has shifted since such an allowance is already made in practice under the 1950 Rules.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

RULE XII. — Damage to Cargo in discharging etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Cependant, si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, alors les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage, ni le combustible et les approvisionnements consommés pendant l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi découvertes, ne seront admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif *les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage et le combustible et les approvisionnements consommés ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date d'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.*

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

Note : Aucune disposition spéciale n'a été insérée au sujet des salaires, etc., afférents à la période d'immobilisation du navire pour cause de réarrimage de marchandises qui ont bougé, attendu que ces frais sont déjà admis en pratique sous le régime des Règles de 1950.

(c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

(d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

REGLE XII. — Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage sera admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

RULE XIII. — Cost of Repairs

No deductions « new for old » shall be made from the cost of permanent or temporary repairs to the ship in any circumstances.

There shall be no allowance in general average in any circumstances for cleaning and painting of bottom.

RULE XIV. — Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in *order to* enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interest, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

Note : The words « in order to » have been substituted for the words « merely to » for the sake of clarity in general application.

RULE XV. — Loss of Freight

Loss of Freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Note : By the casting vote of the Chairman the Drafting Committee was instructed to redraft this Rule on a forfait basis; however in view of figures which were produced in the intervening period showing the possible effect of taking a fixed percentage the Drafting Committee considered that the above text would be more suitable particularly since little difficulty is encountered in practice in making this calculation.

One of the members of the Drafting Committee took a sample of about 100 adjustments and compared the results of the proposed forfait calculation with the results of the present calculation. This exercice demonstrated that in 20 % of cases under the present method of calculation there would be no contributory value for freight because the bill of lading freight at risk would have been wholly consumed by contingent expenses. Of the remaining 80 % half showed a variation of less than 20 % (which may be throught acceptable), while half showed a variation greater than 20 %. In a number of cases the variation exceeded 100 %.

REGLE XIII. — Coût des réparations

Aucune déduction pour différence « du neuf au vieux » ne sera jamais faite sur le coût des réparations définitives ou provisoires.

Jamais le nettoyage ni la peinture de la carène ne seront admis en avarie commune.

REGLE XIV. — Réparations provisoires

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Note : Les mots « afin de permettre » ont été substitués à « seulement pour permettre » dans un souci de clarté pour l'application de cette Règle en général.

REGLE XV. — Perte de fret

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un domage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Note : Par l'effet de la voix prépondérante du Président, le Comité de Rédaction se vit enjoindre d'amender cette Règle pour la mettre sur une base forfaitaire, mais des exemples chiffrés fournis dans l'intervalle ayant montré les effets éventuels d'un pourcentage fixe, ledit Comité a estimé que le texte ci-dessus serait préférable, puisque peu de difficultés sont en pratique rencontrées pour faire ce calcul.

Un membre du Comité de Rédaction a pris à titre d'échantillon une centaine de dispaches et comparé l'effet du forfait proposé avec celui du présent mode de calcul. Cette comparaison a révélé que dans 20 % des cas, avec le présent mode, il n'y aurait pas eu de valeur contributive pour le fret qui eût été complètement absorbé par des dépenses incidentes; dans la moitié des autres 80 %, la variation a été trouvée être de moins de 20 % (ce qui peut être considéré comme acceptable) et dans l'autre moitié, supérieure à 20 %. Dans certains cas, la variation dépassait 100 %.

In face of this information it was felt that an amendment of dubious practical advantage would be considered undesirable.

RULE XVI. — Amount to be made good for Cargo lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the *invoice value at the time of discharge, or, if there is no such invoice the shipped value of the goods, including freight except insofar as such freight is at the risk of parties other than the owner of the goods.*

When the goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value *as computed in the first paragraph of this Rule.*

Note : The notion of invoice value at time of shipment has been avoided in the above text since there could be a great difference between this and the invoice value at the time of discharge which is the point in time which would fit in more readily with Rule G. The words « invoice value at the time of discharge » have been employed in order to indicate the person who will have signed the Average Bonds.

RULE XVII. — Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net value of the property at the termination of the adventure *except that the value of cargo shall be the invoice value at the time of discharge or, if there is no such invoice, the shipped value including freight except insofar as such freight is at the risk of parties other than the owner of the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of delivery.*

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all *extra* charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where goods are sold short of destination, however, they shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

A la suite de ce renseignement, il a été admis qu'une modification d'avantage pratique douteux n'était pas désirable.

REGLE XVI. — Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base *la valeur de facture lors du déchargement, ou, à défaut d'une telle facture, la valeur des marchandises mises à bord y compris le fret, sauf si ce fret n'est pas en risque pour le propriétaire des marchandises.*

Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette, *calculée conformément aux dispositions du premier paragraphe de cette Règle.*

Note : Dans le texte ci-dessus on s'est abstenu de parler de valeur de facturation lors du chargement puisqu'il peut y avoir une grande différence entre cette valeur et celle de facturation à la date du déchargement qui est la date qui se concilie le mieux avec la Règle G. Les mots : « valeur de facturation lors du déchargement » ont été utilisés pour indiquer la personne qui aurait signé les compromis d'avaries.

REGLE XVII. — Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage *sauf que la valeur des marchandises sera la valeur de facture lors du déchargement ou, à défaut d'une telle facture, la valeur des marchandises mises à bord, y compris le fret excepté si ce fret n'est pas en risque pour le propriétaire des marchandises, et sous déduction des pertes et avaries subies par les marchandises avant ou pendant la livraison.*

A ces valeurs sera ajouté le montant admis en avaries communes des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix du passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais *supplémentaires* y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Quand des marchandises sont vendues en cours de voyage, elles contribuent sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under Bill of Lading shall not contribute in general average.

Note : If it is decided that Rule XV should be drafted on a forfait basis it is suggested that this Rule could be suitably amended by inserting after « passage money at risk » the following phrase : « ... of one third of the gross amount at risk to represent... such charges ».

RULE XVIII. — Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear *caused by a general average act shall be as follows :*

(a) *When repaired or replaced.*

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss.

(b) *When not repaired or replaced.*

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Note : It will be noted that of the several definitions of constructive total loss which are available in different jurisdictions one has been chosen in order to promote uniformity in the application of the York/Antwerp Rules.

RULE XIX. — Undeclared or Wrongfully declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. — Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of

Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissement ne contribueront pas à l'avarie commune.

Note : Si l'on décide que la Règle XV soit rédigée sur la base d'un forfait, il est suggéré que cette Règle serait convenablement amendée par l'insertion après « prix de passage contribuant à l'avarie commune » de la phrase suivante : « ... d'un tiers de la valeur contributive totale pour représenter... de telles charges ».

REGLE XVIII. — Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses apparaux, du fait d'un *acte d'avarie commune, sera le suivant :*

(a) *En cas de réparation ou de remplacement*
Le coût réel et raisonnable de la réparation ou du remplacement.

(b) *Dans le cas contraire :*
La dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations. Mais lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminée par le produit net de vente, le cas échéant.

Note : On remarquera que, comme la définition d'une perte réputée totale diffère selon les juridictions, on a choisi une formule qui encourage l'uniformité d'application des Règles d'York et d'Anvers.

REGLE XIX. — Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse ou moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

REGLE XX. — Avances de fonds

Une commission de deux pour-cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune,

the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

RULE XXI. — Interest on Losses made good in general average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 percent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interest or from the general average deposit fund.

RULE XXII. — Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account of refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés, au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

REGLE XXI. — Intérêts sur les pertes admises en avarie commune

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de cinq pour-cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

REGLE XXII. — Traitement des dépots en espèces

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

4

THE HAGUE RULES

LES REGLES DE LA HAYE

RECOMMENDATIONS ON

THE HAGUE RULES

submitted to the 1974 Hamburg Conference

by the Chairman of the International Subcommittee

1. Introduction

A questionnaire relating to the proposals of changes in the Hague Rules made by the UNCITRAL Working Group on International Shipping Legislation was sent to the National Associations in December 1972 (HR-2bis XII-72; the questionnaire has been printed in Documentation CMI 1973-II). A summary of the replies submitted by several National Maritime Law Associations (HR-12 VI-73; printed in Documentation CMI 1973-II) was given to the Assembly on March 23, 1973, as well as a report from the 5th Session of the UNCITRAL Working Group (HR-8 III-1973; printed in Documentation CMI 1973 II).

The International Subcommittee met at Stockholm on August 21 for the main purpose of drafting an answer to the UNCITRAL Working Group with respect to the questions of the carrier's liability for delay, the scope of application of the convention and contents of the contract of the carriage of goods by sea and the negotiability of bills of lading. An answer was submitted on 31 August which has been reproduced in the United Nations documentation for the meeting of the Working Group in Geneva 4-22 February 1974 (A/CN./9/WG. III/WG. 12/add. 1, pp. 44-48). The International Subcommittee also considered a number of other questions such as

— the bearing of the project relating to harmonization of the law of carriage of goods on the amendments of the Hague Rules;
— period of responsibility;
— basis of liability;
— deck cargo and live animals;
— jurisdiction and arbitration;
— unit and/or per kilo limitation;
— transhipment;
— deviation and
— time-bar.

RECOMMANDATIONS SUR LES

REGLES DE LA HAYE

proposées par le Président du Sous-Comité pour la Conférence de Hambourg de 1974

1. Introduction

Un questionnaire traitant des propositions de changements dans les Règles de La Haye établi par le Groupe de Travail de la CNUDCI à propos de la Législation Maritime Internationale a été envoyé aux Associations Nationales en décembre 1972 (HR - 2bis XII - 72; le questionnaire a été imprimé dans la Documentation du CMI 1973 - II). Un résumé des réponses de plusieurs Associations Nationales du Droit Maritime (HR - 12 VI - 73; publié par la Documentation du CMI 1973 - II) fut communiqué à l'Assemblée le 23 mars 1973, tout comme un rapport de la 5me Session du Groupe de Travail de la CNUDCI (HR - 8 III - 1973; publié par la Documentation du CMI 1973 - II).

Le Sous-Comité International se réunit à Stockholm le 21 août dans le but principal d'établir une réponse pour le Groupe de Travail de la CNUDCI en ce qui concerne la question de la responsabilité du transporteur pour retard, celle du champ d'application de la convention, celle des contenus du contrat de transport des marchandises par mer et celle de la négociabilité des connaissements. Une réponse fut soumise le 31 août, réponse qui a été publiée dans la documentation des Nations Unies pour la réunion du Groupe de Travail à Genève, les 4-22 février 1974 (A/CN, 9/WG. III/WG. 12/add. I, pp. 44-48).

Le Sous-Comité International étudia aussi un certain nombre d'autres questions comme :

— La portée du projet concernant l'harmonisation du droit du transport des marchandises et les modifications aux Règles de La Haye,
— Durée de la responsabilité,
— Base de la responsabilité,
— Cargaison en pontée et animaux vivants,
— Juridiction et arbitrage,
— Limitation à l'unité et/ou par kilo,
— Transbordement,
— Déroutement et
— Prescription.

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

The minutes from the meeting have been sent to the National Associations (HR-15 IX-73) together with a new questionnaire HR-16/IX-73) and a copy of my article on « The Law of Carriage of Goods — attempts at harmonization ». The primary purpose of the last questionnaire is to get as accurate information as possible regarding the attitude taken to the ratification of the 1968 Hague-/Visby Protocol in the respective countries. At the time of making this paper no answers have come forward from the National Associations.

2. The Chairman's Proposal to the 1974 Hamburg Conference

In view of the fact that the revision work on the Hague Rules is pending within UNCITRAL, and that the work has not yet been concluded in the Working Group and passed on for further consideration to the full Commission of the UNCITRAL, there is no point in commenting on the draft text submitted so far by the Working Group, or elaborating on any CMI draft articles. On the other hand, there is reason to believe that one will listen with great interest to the views on the major issues from the CMI who, after all, up to quite recently, has had the primary responsibility for the Hague Rules. I therefore suggest that the 1974 Hamburg Conference adopt RECOMMENDATIONS with respect to the following issues

— ratification of the 1968 Hague/Visby Protocol (2.1);
— scope of application of the Hague Rules (2.2.1);
— period of responsibility (2.2.2);
— basis of liability (2.2.3);
— delay (2.2.4);
— limitation of liability (2.2.5);
— time-bar (2.2.6).

I further suggest that no recommendations should be accepted unless they are supported by a *substantial* majority.

2.1. *Ratification of the 1968 Hague/Visby Protocol*

Article 13 paragraph of the 1968 Hague/Visby Protocol reads: « This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage ».

A number of States have already taken steps towards a ratification. The four Scandinavian States have prepared new legislation incorporating the rules of the Protocol and it is expected that these rules will come into effect by 1 July this year and that ratification will then take place. In the United Kingdom the 1971 Carriage of goods by Sea Act incorporates the rules of the Protocol as a schedule which will come into force by Order in Council as soon as sufficient ratifications have been made by other States. In France, Loi N° 602 of 5 July 1972

Le compte-rendu de la réunion a été envoyé aux Associations Nationales (HR - 15 IX - 73) ainsi qu'une copie de mon article : « Le droit du Transport des Marchandises — Tentatives d'harmonisation »). L'objet principal du dernier questionnaire est d'obtenir une information aussi précise que possible en ce qui concerne l'attitude prise pour la ratification du Protocole de La Haye/Visby de 1968 par les pays respectifs. A l'heure de la rédaction de ce papier, aucune réponse n'est encore parvenue des Associations Nationales.

2. La proposition du Président pour la Conférence de Hambourg de 1974

Compte tenu de ce que le travail de révision des Règles de La Haye est pendant devant la CNUDCI et que cette œuvre n'a pas encore été achevée par le Groupe de Travail et transmise pour un examen intérieur à la Commission plénière de la CNUDCI, il n'est pas nécessaire de commenter le projet de texte communiqué jusqu'ici par le Groupe de Travail, ni pour le CMI de faire des projets d'articles. D'un autre côté, il est raisonnable de croire que l'on écoutera avec grand intérêt les points de vue du CMI sur les questions principales car le CMI, après tout, jusqu'à une date toute récente, a eu la responsabilité première des Règles de La Haye. C'est pourquoi je suggère que la Conférence de Hambourg de 1974 adopte des RECOMMANDATIONS sur les points suivants :

— Ratification du Protocole de La Haye/Visby de 1968 (2.1);
— Etendue d'application des Règles de La Haye (2.2.1);
— Durée de la responsabilité (2.2.2);
— Base de la responsabilité (2.2.3);
— Retard (2.2.4);
— Limitation de la responsabilité (2.2.5);
— Prescription (2.2.6).

Je suggère de plus que les recommandations ne soient pas acceptées si elles ne sont pas soutenues par une *confortable* majorité.

2.1. *Ratification du Protocole de La Haye/Visby de 1968*

L'Article du paragraphe 13 du Protocole de La Haye/Visby de 1968 est ainsi rédigé :

« Ce Protocole sera applicable trois mois après la date de dépôt de dix instruments de ratification ou d'accession, parmi lesquels cinq au moins devront avoir été déposés par des Etats ayant chacun un tonnage égal ou supérieur à un million de tonnes brut ».

Un certain nombre d'Etats ont déjà fait des démarches pour une ratification. Les quatre Etats Scandinaves ont préparé une nouvelle législation incorporant les règles du Protocole et l'on s'attend à ce que ces règles prennent effet au 1er juillet de cette année et à ce que la ratification ait alors lieu. Au Royaume-Uni, la Loi du Transport des Marchandises par Mer de 1971 incorpore les règles du Protocole en tant qu'annexe qui deviendra applicable par Ordre en Conseil dès

authorizes the ratification of the Protocol and in Germany legislation is being prepared which may come into effect towards the end of this year.

The following recommendation is suggested :

Considering that the 1924 Brussels International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (the « Hague Rules ») requires amendments in some essential respects and that such amendments do not prevent further improvements of the convention but, on the contrary, constitute a step in the right direction, the CMI

RECOMMENDS that the 1968 Protocol to amend the Convention (the so-called Hague/Visby Rules) be ratified as soon as possible.

2.2. *Further amendments*

2.2.1. *Scope of application of the Hague Rules*

The Hague Rules only apply when the contractual relationship between the carrier and the cargo-owner is governed by a bill of lading but, since the cargo-owner always has the right to demand a bill of lading, the Rules may be made applicable in his option. It is felt that the application of the Rules is already too restricted and that this will be even more accentuated with an expected diminished use of bills of lading.

One alternative would be to delete the « bill of lading requirement » and make the Rules applicable to *all contracts of carriage* but, clearly, this would make the scope far too wide; there is no reason to include charter parties — at least not bareboat and time charter parties, volume contracts and contracts for consecutive voyages.

Another alternative would be to restrict the application of the Rules to *certain types of cargo,* possibly defined by weight limits or some other criteria. But this may seem arbitrary and might cause difficulties in practice.

A third alternative would be to make the Rules apply as hitherto and *additionally to all contracts of carriage by sea but with the right for the parties to contract out of the Rules when no bill of lading has been issued.*

The following recommendation is suggested :

Considering the need for an extended scope of application of the Hague Rules following from a diminished use of bills of lading, the CMI

qu'un nombre suffisant de ratifications aura été donné par d'autres Etats. En France, la Loi n° 602 du 5 juillet 1972 autorise la ratification du Protocole et, en Allemagne, une législation est en préparation qui pourrait prendre effet vers la fin de cette année.

Il est suggéré la recommandation suivante :

Considérant que la Convention Internationale de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles de droit en matière de connaissements (Les « Règles de La Haye ») nécessitent des amendements sur certains points essentiels et que ces amendements n'excluent pas d'autres améliorations de la convention, mais au contraire constituent un pas en avant dans la bonne direction, le CMI

RECOMMANDE que le Protocole de 1968, appelé « Règles de La Haye/Visby » soit ratifié dès que possible.

2.2. *Autres amendements*

2.2.1. *Etendue d'application des Règles de La Haye*

Les Règles de La Haye s'appliquent seulement quand la relation contractuelle entre le transporteur et le propriétaire des marchandises est régie par un connaissement mais, puisque le propriétaire des marchandises a toujours le droit de demander un connaissement, les Règles peuvent être rendues applicables selon son choix. On a le sentiment que l'application des Règles est déjà trop réduite et que cela sera même plus accusé avec une diminution attendue de l'utilisation des connaissements.

Une alternative serait de supprimer « la nécessité du connaissement » et de faire que les Règles soient applicables *à tous les contrats de transport* mais cela, évidemment, donnerait un champ d'application bien trop grand. Il n'y a pas de raison d'inclure les chartes-parties, les locations coque-nue, les chartes-parties à temps, les contrats de location d'espace et les chartes en voyages consécutifs dans le champ d'application des Règles de La Haye.

Une autre alternative serait de restreindre l'application des Règles à *certains types de cargaisons*, pouvant être définis par des limites de poids ou par d'autres critères. Mais cela peut paraître arbitraire et pourrait, en pratique, causer des difficultés.

Une troisième alternative serait de faire que les Règles soient applicables comme elles l'ont été jusqu'à présent et *additionnellement de faire qu'elles soient applicables à tous les contrats de transport par mer mais avec la liberté, pour les parties, de conclure un contrat non soumis aux Règles quand il n'est pas émis de connaissement.*

Il est suggéré la recommandation suivante :

Considérant le besoin d'un champ d'application étendu des Règles de La Haye, par suite de la diminution de l'emploi des connaissements, le CMI

RECOMMENDS that the Rules, in addition to their application to contracts covered by bills of lading, also be applied to other contracts of carriage of goods by sea but with the right for the parties to contract out of the Rules when no bill of lading has been issued.

2.2.2. *Period of responsibility*

The present Hague Rules are limited to the period from the time when the goods are loaded on board the vessel to the time when they are discharged from it (arts. 1 and 7, the so-called « tackle to tackle » principle). While this may be the proper solution when the carrier's functions begin and cease at the ship's side in the port of loading and the port of discharge respectively, another solution is required when the carrier's functions are « expanded » ashore to encompass the handling of the cargo in the initial and terminal stages of transportation. On the other hand, it is *not* desirable to extend the coverage of the Hague Rules to functions which do not primarily belong to the functions of a sea carrier. Hence, in any event, they should not apply outside « the port area » or to wharehousing in the ports which is performed independently from the transport as such. While the present system of the Hague Rules has the merit of establishing a rather clear borderline, it is equally clear that the modern practices in ports create difficulties for cargo-owners *and* carriers. The cargo-owners may be left without protection in the initial and terminal stages of transportation and the carrier may lose the benefit of limitation and exceptions from liability during the same period. It therefore seems that, in principle, the period of the carrier's responsibility should be extended to cover the time from the reception of the goods until delivery.

Difficulties may arise to determine particularly when, in fact, the goods have been delivered. Clearly, it should not be necessary that the carrier's liability subsist until the goods have been transferred into the physical possession of the person entitled to receive them or of his representative. This would, by the way, not conform with the well-known principle in sales law that the risk is transferred from the seller to the buyer from the moment the goods have been « placed at his disposal » according to the contract (see e.g. Incoterms « Ex ship » A 2-3 and B 2). It therefore seems that the liability of the sea carrier in his capacity as such should cease some time after the goods have arrived at destination and *notification of arrival* has been duly given. Here, one might follow the customs of port or, alternatively, the terms of delivery in the contract of carriage, if any. However, in order to

RECOMMANDE que les Règles, en plus de leur application aux contrats couverts par des connaissements, soient aussi appliquées à d'autres contrats de transport de marchandises par mer mais avec la liberté pour les parties de conclure un contrat non soumis aux Règles quand il n'est pas émis de connaissement.

2.2.2. *Période de responsabilité*

Les présentes Règles de La Haye sont limitées à la période allant du chargement au déchargement (Articles 1er et 7; c'est le principe appelé « de palan à palan »). Alors que cela peut être la bonne solution lorsque les fonctions du transporteur commencent et cessent aux côtés du navire, au port de chargement et au port de déchargement respectivement, une autre solution est nécessaire quand les fonctions du transporteur sont « étendues » à terre pour inclure la manutention de la cargaison au stade initial et au stade terminal du transport. D'un autre côté, il n'est *pas* désirable d'étendre la couverture des Règles de La Haye à des fonctions qui ne se rattachent pas essentiellement aux fonctions du transporteur par mer. De là, de toute manière, elles ne devraient pas s'appliquer en dehors de « la zone portuaire » ou à la mise en entrepôts dans les ports qui est accomplie indépendamment du transport en tant que tel. Alors que le système actuel des Règles de La Haye a le mérite d'établir une ligne frontière assez claire, il est également certain que les pratiques modernes dans les ports engendrent des difficultés pour les propriétaires des marchandises *et* pour les transporteurs. Les propriétaires des marchandises peuvent être laissés sans protection au stade initial et au stade terminal du transport et le transporteur peut perdre le bénéfice de la limitation et des exceptions à la responsabilité durant la même période. C'est pourquoi il semble qu'en principe la durée de la responsabilité du transporteur devrait être étendue de façon à couvrir la période de temps allant de la réception des marchandises à leur livraison.

Des difficultés peuvent s'élever pour déterminer particulièrement quand, en fait, les marchandises ont été livrées. Evidemment, il ne devrait pas être nécessaire que la responsabilité du transporteur soit maintenue jusqu'à ce que les marchandises soient passées en la possession physique de la personne devant les recevoir ou en celle de son représentant. Cela, soit dit en passant, ne serait pas conforme au principe bien connu du droit en matière de vente suivant lequel le risque est transféré du vendeur à l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été « mises à sa disposition » suivant le contrat (Voir par exemple Incoterms « Ex ship » A 2-3 et B 2). C'est pourquoi il paraît que la responsabilité du transporteur par mer dans sa capacité en tant que telle devrait cesser quelque temps après que les marchandises sont arrivées à destination et qu'une *notification d'arrivée* a dûment été faite. Ici, l'on doit suivre les usages du port ou, alternativement, s'il en existe dans le contrat de transport, les dispositions relatives

achieve international uniformity, a specific time limit may also be inserted in the Hague Rules.

The following recommendation is suggested :

Considering the changes in the sea carrier's traditional functions and modern cargo handling techniques and the need resulting therefrom for an extension of the period of the carrier's liability to cover the time before and after the goods have passed the ship's side, the CMI

RECOMMENDS *that* the period of responsibility be extended to cover the entire period while the goods are in the custody of the sea carrier in his capacity as such, *provided that* the sea carrier should be entitled to cause his liability under the Hague Rules to cease 3 days after notification of the arrival of the goods at destination.

2.2.3. *Basis of liability*

On this matter the views are divided. Some Associations suggest a change of the risk allocation of the present Hague Rules (Belgium, Canada, DDR, Italy, Sweden), while other Associations want to maintain « status quo », particularly stressing the danger of upsetting the present system of insurance with the possible effect of a higher *total* insurance cost (UK, USA).

Some Associations think that by necessity the insurance market will quickly adapt itself to any change (particularly stressed by Belgium). With regard to the specific defence of « error in the navigation and the management of the ship » some indicate the possibility to delete the latter part of the defence, i.e. « management of the ship » (France, Federal Republic of Germany).

In view of the above, the following *alternative* recommendations are suggested :

A. *Considering* the fact that the system of liability of the Hague Rules and its specific exemptions from liability are well known and supported by an established case-law and, in addition, constitute the basis for current insurance practices and, further, that a change of the risk allocation between carrier and cargo-owner may lead to an increase of the total cost of insurance, the CMI

RECOMMENDS that the present basis of liability of the Hague Rules be maintained.

B. *Considering* the fact that the system of liability of the Hague Rules and its specific exemptions from liability are well known and

à la livraison. Cependant, pour parvenir à une uniformité internationale, une limitation de durée spécifique doit aussi être insérée dans les Règles de La Haye.

Il est suggéré la recommandation suivante :

Considérant les changements dans les fonctions traditionnelles et les techniques modernes de manutention et le besoin qu'il en résulte d'étendre la durée de la responsabilité du transporteur pour couvrir le temps avant et après que les marchandises ont quitté le bord du navire, le CMI

RECOMMANDE *que* la période de responsabilité soit étendue pour couvrir la période entière où les marchandises sont sous la garde du transporteur par mer en sa capacité en tant que tel, *pourvu que* le transporteur maritime ait la faculté de faire cesser sa responsabilité, d'après les Règles de La Haye, 3 jours après notification de l'arrivée des marchandises à destination.

2.2.3. *Base de la responsabilité*

Sur cette question, les points de vue sont divisés. Certaines associations suggèrent un changement de répartition du risque d'après les présentes Règles de La Haye (Belgique, Canada, RDA, Suède), pendant que d'autres associations veulent maintenir le « statu quo », en insistant particulièrement sur le danger de renverser le système d'assurance actuel, avec l'effet possible de se trouver en face d'un coût d'assurance *total* plus élevé (U.K., U.S.A.).

Certaines associations pensent que les nécessités du marché des assurances l'adapteraient rapidement à tout changement (Cela est particulièrement souligné par la Belgique). En ce qui concerne l'exonération spécifique pour « erreur de navigation et d'administration du navire » certains font mention de la possibilité de supprimer la dernière partie de l'exonération, c'est-à-dire « l'administration du navire » (France, Allemagne Fédérale).

Compte tenu de ce qui précède, il est suggéré les recommandations *alternatives* suivantes :

A. *Considérant* le fait que le système de responsabilité des Règles de La Haye et ses exemptions de responsabilité sont bien connus et étayés par une jurisprudence établie et, de plus, qu'ils constituent la base de pratiques d'assurance courantes et aussi qu'un changement de répartition du risque entre le transporteur et le propriétaire des marchandises peut mener à une majoration du coût total d'assurance, le CMI

RECOMMANDE que la base actuelle de responsabilité des Règles de La Haye soit maintenue,

B. *Considérant* le fait que le système de responsabilité des Règles de La Haye et ses exemptions spécifiques de responsabilité sont bien connus et étayés par une jurisprudence établie et, de plus, qu'un change-

supported by an established case-law and, in addition, that a change of the risk allocation between carrier and cargo-owner may lead to an increase of the total cost of insurance, the CMI

RECOMMENDS that the present basis of liability of the Hague Rules be maintained but, in order to achieve a clearer distribution of risk, the CMI suggests that the defence for error in the management of ship be deleted and that the defence be limited to error in the navigation only.

C. *Considering* that the particular risk pertaining to carriage of goods by sea resulting from perils of the sea and the accumulation of risks, as well as any change of the present risk allocation, could be met by an adaptation of the present system of insurance and, in order to achieve a better harmonization of the different branches of the law of carriage of goods, the CMI

RECOMMENDS that the particular defences for error in the navigation and the management of the ship as well as for fire be deleted.

2.2.4. *Delay*

The Hague Rules in their present wording permit the interpretation that liability for delay is already covered (cf., e.g., « *The Saxonstar* » [1958] i Lloyd's Rep. 73). The question is much-debated and this fact alone warrants a clarification. There are two basic alternatives. One alternative would be to *clarify* that the Hague Rules do not include a regulation of liability for delay, the other to introduce a *specific* regulation of delay in the Hague Rules. Such specific rules should determine

— the *type of damage* following from delay that should be covered;
— a proper *definition* of delay in marine transportation;
— the *type of liability* which should apply with respect to delay;
— the *limitation of liability* for delay.

First, it should be pointed out that « physical » loss of or damage to the goods themselves due to delay should follow the same rules of liability that apply to « physical » damage. The specific liability for delay should concern *loss other* than « physical » loss or damage arising in connection with such loss or damage or quite independently therefrom. As such type of loss may appear in different variants, sometimes unforeseeable, it would often come within the so-called « doctrine of remoteness » (cf., e.g., from English law *Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Ex. 341). Thus, a provision relating to delay should perhaps clarify that compensation is limited to direct and reasonable expenses which,

ment de la répartition du risque entre le transporteur et le propriétaire des marchandises peut mener à une majoration du coût total de l'assurance, le CMI

RECOMMANDE que la base actuelle de la responsabilité des Règles de La Haye soit maintenue mais que pour réaliser une plus claire distribution du risque, le CMI suggère que l'exonération pour erreur d'administration du navire soit supprimée et que l'exonération soit limitée à la seule erreur de navigation.

C. *Considérant* que le risque particulier qui appartient au transport des marchandises par mer et qui résulte des périls de la mer et de l'accumulation de risques, tout aussi bien que tout changement dans la présente répartition du risque, peut être résolu par une adaptation du présent système d'assurance et, pour arriver à une meilleure harmonisation des différentes branches du droit du transport des marchandises, le CMI

RECOMMANDE que les exonérations particulières pour erreur de navigation ou d'administration du navire, tout aussi bien que pour l'incendie, soient supprimées.

2.2.4. *Retard*

Les Règles de La Haye dans leur rédaction actuelle permettent d'interpréter que la responsabilité pour retard est déjà couverte (cf. par ex. « *The Saxonstar* » /*1958*/ I Lloyd's Rep. 73). La question est très débattue et ce seul fait justifie une clarification. Il y a deux alternatives de base. Une alternative serait de mettre en clair que les Règles de La Haye n'incluent pas de réglementation de la responsabilité pour retard, la seconde serait d'introduire une réglementation spécifique du retard dans les Règles de La Haye. De telles règles spécifiques devraient déterminer :

— *le type du dommage* consécutif au retard qui devrait être couvert;
— une exacte *définition* du retard en matière de transport maritime;
— le *type de responsabilité* qui devrait s'appliquer en ce qui concerne le retard;
— *la limite de la responsabilité* pour retard.

D'abord, il devrait être souligné que la perte ou l'avarie aux marchandises en tant que telles, occasionnées par un retard, devraient suivre les mêmes règles de responsabilité que celles qui s'appliquent aux dommages matériels. La responsabilité spécifique pour retard devrait concerner une *autre perte* qu'une perte ou avarie. Cette autre perte, bien qu'en rapport avec celles-ci, en serait tout-à-fait indépendante. Comme un tel type de perte peut apparaître suivant différentes variantes, quelque fois imprévisibles, il se classerait souvent dans ce que l'on appelle « la doctrine de l'éloignement » (voir, par exemple, en droit anglais *Hadley c/ Baxendale* (1854) 9 Ex. 341). Ainsi, une disposition relative au retard devrait peut être prévoir que la compensation

at the time for the conclusion of the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a probable consequence of the delay.

Further, delay might be defined to have occurred when the time of actual delivery exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier and be governed by the same rules of liability and of limitation of liability as apply to loss of and damage to the goods. Alternatively, the *limitation of liability* may be related to the freight amount as in the CIM (railway) and CMR (road) conventions.

The following *alternative* recommendations are suggested :

A. *Considering* that the Hague Rules in their present wording do not include a specific regulation of liability for delay but that, in some countries, they are understood to include such a regulation, the CMI

RECOMMENDS that the Hague Rules be supplemented with express provisions relating to delay following the same rules of liability as apply to loss of or damage to goods but that compensation should always be limited to such direct and reasonable expenses which, at the time for the conclusion of the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a probable consequence of the delay and, further, limited to an amount corresponding to the freight amount or a dividend thereof.

B. *Considering* that the Hague Rules in their present wording do not include a specific regulation of liability for delay but that, in some countries, they are understood to include such a regulation, the CMI

RECOMMENDS that the Hague Rules be supplemented with express provisions relating to delay following the same rules of liability and limitation of liability as apply to loss of or damage to goods but that compensation should always be limited so such direct and reasonable expenses which, at the time for the conclusion of the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a probable consequence of the delay.

2.2.5. *Limitation of liability*

The combined unit/weight limitation of the 1968 Hague/Visby Protocol is considered too complicated by some who would have preferred a « pure » weight limitation. With the present weight limit — 30 francs Poincaré per kilo — the unit limitation primarily serves the purpose of providing an extra protection for high value and/or low weight cargo. The so-called « container formula », which may relate the unit limitation to the units *within* the container, provided they have been enumerated in the bill of lading, may cause excess and expensive formal procedure and lead to arbitrary results. Never-

se limite aux dépenses directes et raisonnables qui, au moment de la conclusion du contrat, pouvaient raisonnablement avoir été prévues par le transporteur comme une conséquence probable du retard.

De plus, il pourrait être considéré qu'un retard s'est produit quand la date de livraison effective dépasse le temps qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent et qu'il est régi par les mêmes règles de responsabilité et de limitation de responsabilité que celles appliquées à la perte ou à l'avarie aux marchandises. Alternativement, *la limitation de responsabilité* peut être en rapport avec le montant du fret comme dans la CIM (chemins-de-fer) et dans la CMR (route).

Il est suggéré les recommandations *alternatives* suivantes :

A. *Considérant* que les Règes de La Haye dans leur rédaction actuelle ne comportent pas une réglementation spécifique de la responsabilité pour retard mais que, dans certains pays, elles sont comprises comme incluant une telle disposition, le CMI

RECOMMANDE que les Règles de La Haye soient complétées par des dispositions expresses traitant du retard, suivant les mêmes règles de responsabilité que celle appliquées à la perte ou à l'avarie aux marchandises mais que la compensation soit toujours limitée à de telles dépenses directes et raisonnables qui, au moment de la conclusion du contrat, pouvaient raisonnablement être prévues par le transporteur comme conséquence probable du retard et, de plus, limitées à une somme correspondant au montant du fret ou à une partie de celui-ci.

B. *Considérant* que les Règles de La Haye dans leur rédaction actuelle ne comportent pas de réglementation spécifique de la responsabilité pour retard mais que, dans certains pays, elles sont comprises comme incluant une telle réglementation, le CMI

RECOMMANDE que les Règles de La Haye soient complétées par des dispositions expresses traitant du retard suivant les mêmes règles de responsabilité et de limitation de responsabilité que celles appliquées à la perte ou aux avaries des marchandises mais que la compensation devrait toujours être limitée aux dépenses directes et raisonnables qui, au moment de la conclusion du contrat, pouvaient raisonnablement avoir été prévues par le transporteur comme conséquence probable du retard.

2.2.5. *Limitation de la Responsabilité*

La limitation combinée unité/poids du Protocole de La Haye/Visby de 1968 est considérée comme trop compliquée par certains qui auraient préféré une limitation au seul poids (« pure » weight limitation). Avec l'actuelle limitation au poids — 30 francs Poincaré par kilo — la limitation à l'unité sert d'abord à fournir une protection supplémentaire aux marchandises de haute valeur et/ou de faible poids. La soi-disant « formule du conteneur » qui peut établir un rapport entre l'unité de limitation et les unités à *l'intérieur* du conteneur, pourvu qu'elles aient été énumérées au connaissement, peut entraîner une procédure

theless, it seems difficult to get an international consensus on anything other than the present combined unit/weight limitation of the 1968 Hague/Visby Protocol.

On the other hand, it is essential that *any* limitation provisions are in principle « unbreakable ». Otherwise, the very purpose of limitation rules to establish a clear delimitation of the liability would be contradicted and, indeed, if limitation could be easily circumvented one might even be better off without it. In particular, it is important to clarify that acts or omissions on the part of the carrier's *servants* should not be sufficient to break the limitation.

The following recommendation is suggested :

Considering the primary purpose of limitation provisions to establish a clear delimitation of the carrier's liability and thus to constitute a firm basis for the insurance of such liability, the CMI

RECOMMENDS that the carrier should always enjoy the right of limitation unless the loss or damage has been caused by his own *personal* act or omission done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

2.2.6. *Time-bar*

It is sometimes maintained that the period for the time-bar of the present Hague Rules — one year — is too short. However, considering the possibility to prolong the period by agreement between the parties — specifically permitted in the 1968 Hague/Visby Protocol — there seems to be no reason to extend the period. One year is sufficient to discover a loss or damage and to notify the carrier and, if necessary, file a suit, and a prolongation of the time might cause the claimants to refrain from pursuing their claims until the time when it is no longer possible to support them by convincing evidence.

The following recommendation is suggested :

Considering the benefit of maintaining the well-established one year period for the prescription of claims, the possibility of prolonging the period by agreement between the parties expressly provided for in the 1968 Hague/Visby Protocol, and the risk for undue delay in the filing of claims and ensuing difficulties to support them by convincing evidence following from an extension of the one year period, the CMI

RECOMMENDS that the one year period of prescription of the present Hague Rules be retained.

Stockholm, January 1974. Jan RAMBERG

formelle, excessive, coûteuse et conduire à des résultats arbitraires. Néanmoins, il paraît difficile d'obtenir un consensus international sur quelque chose d'autre que l'actuelle limitation combinée unité/poids du Protocole de La Haye/Visby de 1968.

D'autre part, il est essentiel que *toutes* les dispositions sur la limitation soient en principe « intransgressables ». Autrement, l'objet même des règles de limitation qui est d'établir une délimitation nette de la responsabilité serait contredit et, en vérité, si la limitation pouvait être facilement circonvenue, il serait préférable de n'en pas avoir. En particulier, il est important d'exprimer clairement que les actions ou les omissions des *préposés* du transporteur ne devraient pas être suffisantes pour faire sauter la limitation.

Il est suggéré la recommandation suivante :

Considérant que l'objet fondamental des dispositions sur la limitation est d'établir une délimitation claire de la responsabilité du transporteur et ainsi de constituer une base ferme pour l'assurance d'une telle responsabilité, le CMI

RECOMMANDE que le transporteur ait toujours le droit à la limitation à moins que la perte ou l'avarie aient été causées par son action *personnelle* ou par son omission, qu'elles aient été faites avec l'intention de causer un dommage, ou imprudemment tout en sachant qu'il en résulterait probablement un dommage.

2.2.6. *Prescription*

On soutient parfois que la période de prescription d'une année des Règles de La Haye actuelles est trop courte. Cependant, compte tenu de la possibilité de prolonger la période par un accord entre les parties — ce qui est spécifiquement permis dans le Protocole de La Haye/Visby de 1968 — il ne paraît pas y avoir de raison d'étendre la période. Une année est suffisante pour découvrir une perte ou un dommage et pour le notifier au transporteur et, s'il est nécessaire, pour intenter un procès, et une extension du délai pourrait inciter les demandeurs à retarder la poursuite de leurs revendications jusqu'au moment où il ne serait plus possible de les étayer d'une preuve convaincante.

Il est suggéré la recommandation suivante :

Considérant l'avantage de maintenir la période bien établie d'une année pour la prescription des réclamations, la possibilité de prolonger la période par accord entre les parties comme il est expressément prévu au Protocole de La Haye/Visby de 1968, et le risque d'un retard exagéré dans la constitution des réclamations et les difficultés qui s'en suivraient pour les soutenir par une preuve convaincante par suite de l'extension de la période d'une année, le CMI

RECOMMANDE que la période de prescription d'un an qui est celle des Règles de La Haye actuelles soit maintenue.

Stockholm, janvier 1974 Jan RAMBERG

REPORT OF THE SIXTH MEETING OF THE UNCITRAL WORKING GROUP ON INTERNATIONAL LEGISLATION ON SHIPPING

HELD AT GENEVA 4-20 FEBRUARY 1974

Professor Mohsen Chafik (Egypt) was elected chairman of the Working Group and the Drafting Party worked under the chairmanship of Professor Erling Selvig (Norway).

The following subjects were discussed.

1. Liability for delay
2. « Documentary » scope of the Convention
3. Geographical scope of the Convention
4. Invalid clauses
5. Deck cargo
6. Live animals
7. Definition of « carrier »
8. Definition of « ship »

1. LIABILITY FOR DELAY

The Working Group decided *unanimously* that the Convention should include *express* provisions relating to delay. The *basis of liability* should be the same as for « physical » loss of and damage to the goods. Further, it was decided to have a *definition of delay*. While all delegations agreed that there should be a *limitation of liability* for delay, there were different views with respect to the question if the *same limitation* should apply as for « physical » loss or damage or if *another limit* should apply (i.e. a « dual method »). Most of those delegations which favoured the « dual » method wanted to relate the limit to the freight amount (leaving open the possibility of the *double* freight amount), while the US delegation for the time being did not want to suggest any amount at all.

RAPPORT DE LA SIXIEME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA CNUDCI SUR LA LEGISLATION MARITIME INTERNATIONALE

TENUE A GENEVE 4-20 FEVRIER 1974

Le Professeur Mohsen Chafik (Egypte) fut élu Président du Groupe de Travail et le Comité de Rédaction travailla sous la présidence du Professeur Erling Selvig (Norvège).

Les sujets suivants furent discutés :

1. Responsabilité pour retard
2. Domaine d'application « documentaire » de la Convention
3. Domaine d'application géographique de la Convention
4. Clauses nulles
5. Cargaison en pontée
6. Animaux vivants
7. Définition du « transporteur »
8. Définition du « navire ».

1. RESPONSABILITE POUR RETARD

Le Groupe de Travail décida à *l'unanimité* que la Convention inclurait des dispositions *expresses* en ce qui concerne le retard. La *base de la responsabilité* devrait être la même que celle pour perte « matérielle » et avaries aux marchandises. De plus, il fut décidé d'avoir une *définition du retard.* Alors que toutes les délégations convinrent qu'il devrait y avoir *une limitation de responsabilité* pour retard, il y avait des opinions différentes en ce qui concerne la question de savoir si la *même limitation* que celle pour perte « matérielle » ou avaries devrait ici s'appliquer ou si ce devrait être une *autre limitation* (c'est-à-dire une « méthode double »). La plupart de ces délégations qui étaient favorables à la « méthode double » voulaient rattacher la limitation au montant du fret (laissant ouverte la possibilité du *double* montant du fret) alors que la délégation des Etats-Unis ne voulait, pour l'instant, suggérer aucun montant de responsabilité.

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

The « dual » method requires a so-called « conversion rule » whereby a pending delay is converted into definite loss. Otherwise one would not know which limitation should apply. There was some disagreement with respect to the question whether a delay of the relevant period should only result into a *presumption* of definite loss which could be rebutted by contrary evidence or if the elapse of the period should constitute *conclusive evidence of loss* (presumptio juris et de jure). The majority was inclined to take the latter view which conforms with the corresponding principles of the CIM and CMR Conventions.

The ICS stressed the carriers' fear that an *express* provision on delay would cause a number of claims — different in nature — which would cause considerable difficulties in settling the claims and produce ligigation. This, in turn, would lead to increased costs with the ensuing increase of the freight. The CMI submitted a recommendation that one should further consider the possibility to *specify* what *type of loss* following from delay should be compensated. (After some discussion it was made clear that « physical » loss of or damage to the goods following from delay should be treated as other « physical » loss and, consequently, should not be treated under the heading liability for delay). The CMI's recommendation had the following wording:

In drafting a provision relating to compensation for delay in the delivery of goods one might indicate the type of loss in *general terms* or, alternatively *specify* the type of loss to be compensated. Further one might include in such a definition the requirement of « foreseeability ». The fact that other conventions relating to transport by air, rail and road do *not* specify what type of loss could be compensated would seem to warrant the same approach in maritime law. However, it might be important to keep in mind that the cargo-owner recovers on the basis of the *value at destination* (expressly mentioned in Article 2 (b) of the 1968 Protocol to amend the 1924 Brussels Convention). In this respect, the claimant is *on average* better off than according to the rules of the other branches of the law of carriage of goods. On the other hand, if in a specific case there is a drop of the market while the goods are in transit, the claimant would have preferred compensation on the basis of the value at the *place of shipment*. But he cannot choose whatever is the best basis; he must recover on the basis of the value at destination in the latter case also, although that is lower than the value at the place of shipment. This means that, in case of damage to or loss of the goods, the claimant cannot recover that part of his loss which follows from a drop of the market during the period from the time of shipment until the time when the goods are discharged or, in the case of loss, should have been discharged.

La méthode « double » nécessite une soi-disant « règle de conversion » par laquelle un retard en cours serait converti en perte définitive. Autrement, on ne pourrait pas savoir quelle limitation devrait être appliquée. Il y avait un certain désaccord en ce qui concerne la question de savoir si un retard dans la période concernée ne devrait constituer qu'une *présomption* de perte définitive qui pourrait être réfutée par une preuve contraire ou si la durée de la période devrait constituer une *preuve décisive de la perte* (presumptio juris et de jure). La majorité était portée à choisir cette dernière conception qui est conforme aux principes des Conventions CIM et CMR.

L'ICS fit valoir que les transporteurs craignent qu'une disposition *expresse* sur le retard n'engendre nombre de réclamations, de nature différente, qui entraîneraient de grandes difficultés de réglement des réclamations et mèneraient à des procès. Cela, à son tour, conduirait à des frais plus élevés d'où s'ensuivrait une hausse du fret. Le CMI recommanda que l'on examine la possibilité de *spécifier* quel *type de préjudice* découlant du retard devrait être indemnisé. (Après discussion il fut clairement exprimé que la perte « matérielle », les avaries aux marchandises par suite de retard devraient être traitées comme les autres pertes « matérielles » et, conséquemment, ne devraient pas être traitées sous la rubrique responsabilité pour retard). La recommandation du CMI fut ainsi rédigée :

En rédigeant une disposition concernant l'indemnisation pour retard à la livraison des marchandises on devrait indiquer le genre de perte en *termes généraux* ou, alternativement, *spécifier* le genre de perte à indemniser. De plus on devrait inclure dans une telle définition la nécessité de « prévisibilité ». Le fait que d'autres conventions concernant le transport par air, rail ou route, ne spécifient *pas* quel genre de perte pourrait être indemnisé, semblerait garantir la même approche en droit maritime. Cependant, il pourrait être important de conserver à l'esprit que le propriétaire des marchandises est indemnisé sur la base de la *valeur à destination* (c'est ce qui est expressément mentionné à l'Article 2 (b) du Protocole de 1968 pour amender la Convention de Bruxelles de 1924. A cet égard, le réclamant s'en trouve, en moyenne, mieux qu'en suivant les règles des autres branches du droit du transport des marchandises. D'autre part, si dans un cas particulier il y a une chute du marché pendant que les marchandises sont en transit, le demandeur aurait préféré une compensation établie sur la base de la valeur au *lieu de chargement*. Mais n'importe comment, il ne peut pas choisir quelle est la meilleure base; il doit recouvrer sur la base de la valeur à destination et dans le dernier cas aussi, bien qu'elle soit plus basse que la valeur au lieu de chargement. Cela signifie qu'en cas d'avarie ou de perte des marchandises, le demandeur ne peut pas recouvrer cette partie de sa perte qui suit une chute du marché durant la période allant de la date du chargement à la date où les marchandises sont déchargées ou, en cas de perte, auraient dû être déchargées.

It may be contended that, since the cargo-owner must carry that part of the risk for a drop of market anyway, he should carry that type of risk in case of delay as well, unless the delay has resulted from unlawful deviation or by the carrier's wilful misconduct.

Most of the concern which has been expressed by the ICS is possibly explained by the fact that there could be a considerable confusion if the carriers' claims settling departments would be faced with a number of claims, induced by an *express* provision on delay, but left without any *specific* guidance as to *what type of loss* should be compensated. It may be that a specification of the type of loss to be compensated could somewhat reduce their worries. Reference is made to the suggestion of the CMI (reproduced in A/CN. 9/WG.III/WP. 12, Vol. 1, p. 9, note 12) to limit the liability to « direct and reasonable expenses which, at the time of the conclusion of the contract, could reasonably have been foreseen by the carrier as a probable consequence of the delay ». Further, reference is made to the « Uniform Rules for a Combined Transport Document » recently adopted by the ICC which, in Article 15, contain a provision expressing the principle of « foreseeability ».

There could be a disadvantage in speciying the type of loss to be compensated, since such a specification may not conform with the rules under different national laws. On the other hand, the very purpose of the Convention should be to reduce such differences and, as far as possible, to ascertain that the outcome of a dispute will be the same no matter where, or according to what law, the dispute is decided. The fact that the doctrine of remoteness of damage and the measurement of damages are different under different national laws would seem to warrant a specific rule in the Convention.

For the above-mentioned reasons, the CMI submits that one should further consider the possibility to *specify* what type of loss following from delay should be compensated *either* in context with the provision on delay *or*, alternatively, as suggested in the Report of the Secretary-General (A/CN. 9/WG. III/W.P. 12, Vol. 1, p. 9, note 12) « in the more general context of the extent and limitation of carrier liability under the Convention ».

The texts suggested by the Drafting Party and agreed by the Working Group are as follows :

— The carrier shall be liable for loss, damage or expense resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article ( ), unless the carrier proves that he, his servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

Il peut être soutenu que, puisque le propriétaire des marchandises peut, de toute façon, supporter cette partie du risque résultant d'une baisse du marché, il devrait aussi bien supporter ce genre de risque en cas de retard, à moins que le retard soit le résultat d'un déroutement illégal ou qu'il soit dû à la faute intentionnelle du transporteur.

La plus grande partie de l'inquiétude qui a été exprimée par l'ICS s'explique peut être par le fait qu'il pourrait y avoir une grande confusion si les services de contentieux des transporteurs étaient confrontés à nombre de réclamations engendrées par une disposition expresse sur le retard mais laissés sans indication spécifique quant au *genre de perte* qui doit être indemnisé. Il se pourrait qu'une spécification du genre de perte à indemniser puisse quelque peu réduire leurs soucis. Référence est faite à la suggestion du CMI (reproduite dans A/CN. 9/WG. III/WP. 12, Vol. I, p. 9, note 12) de limiter la responsabilité « aux dépenses directes et raisonnables qui, au moment de la conclusion du contrat, pouvaient raisonnablement être prévues par le transporteur comme conséquence probable du retard ». De plus, il est fait référence aux « Règles Uniformes du Document de « Transport Combiné » adoptées récemment par la Chambre de Commerce Internationale qui, à l'Article 15, contient une disposition exprimant le principe de la « prévisibilité ».

Il pourrait y avoir un inconvénient à spécifier le genre de perte à compenser puisqu'une telle disposition peut ne pas être conforme aux règles des différentes lois nationales. D'un autre côté, l'objet même de la Convention devrait être de réduire de telles différences et, autant que possible, d'assurer que l'issue d'une dispute sera la même quel que soit le lieu ou quelle que soit la loi suivant laquelle la contestation est réglée. Le fait que la doctrine de l'éloignement du dommage et que l'évaluation des dommages sont différents suivant les différentes lois nationales semblerait justifier une règle spécifique dans la Convention.

Pour les raisons ci-dessus, le CMI propose que l'on examine plus avant la possibilité *de spécifier* quel genre de perte découlant du retard doit être indemnisé, *soit* dans le contexte des dispositions sur le retard *ou,* alternativement, ainsi qu'il est suggéré dans le Rapport du Secrétaire Général (A/CN. 9 WG. III/WP. 12 Vol. I, p. 9 note 12) « dans le contexte le plus général de l'étendue et de la limitation de la responsabilité du transporteur d'après la Convention ».

Les textes suggérés par le Comité de Rédaction et approuvés par le Groupe de Travail sont les suivants :

— Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte ou le dommage a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article ( ), à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

— Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon in writing or, in the absence of such agreement, within the time which, having regard to the circumstances of the case, would be reasonable to require of a diligent carrier.

Alternative A

The liability of the carrier according to the provisions of Article ( ) shall be limited to an amount equivalent to ( ) francs per package or other shipping unit or ( ) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed, whichever is the higher.

Alternative B

1.a. The liability of the carrier for loss, damage or expense resulting from loss of or damage to the goods shall be limited to an amount equivalent to ( ) francs per package or other shipping unit or ( ) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

1.b. In case of delay in delivery, if the claimant proves loss, damage or expense other than as referred to in subparagraph (a) above, the liability of the carrier shall not exceed

variation x : (double) the freight.

variation y : an amount equivalent to (X-Y) francs per package or other shipping unit or (X-Y) francs per kilo of gross weight of the goods delayed, whichever is the higher.

1.c. In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

— The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage, as well as of delay in delivery, whether the action be founded in contract or in tort.

— The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when they have not been delivered as required by article ( ) within (sixty) days following the expiry of the time for delivery according to paragraph ( ) of article ( ).

Some delegations favoured the insertion of a special « foreseeability rule » along the lines suggested by the CMI, while — at least for the time being and in this context — one did not want to follow the suggestion to specify the type of loss to be compensated.

— Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées dans le délai expressément convenu par écrit, ou à défaut d'un tel accord dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

Variante A — Méthode unique de limitation de la responsabilité :

La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'Article ( ) sera limitée à une somme équivalant à ( ) francs par colis ou par unité de chargement ou ( ) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

Variante B — Méthode double de limitation de la responsabilité :

1.a. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'Article ( ) pour les pertes ou dommages aux marchandises sera limitée à une somme équivalant à ( ) francs par colis ou par unité de chargement ou ( ) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

1.b. En cas de retard à la livraison, si l'ayant-droit aux marchandises prouve qu'un préjudice autre que celui visé à l'alinéa a) ci-dessus en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut excéder

sous-variante x : le (double du) fret.

sous-variante y : une somme équivalant à (X-Y) francs par colis ou par unité de chargement ou (X-Y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

1.c. En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent article en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

— Les exonérations et limitations prévues par la présente convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation des pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

— L'ayant-droit peut considérer les marchandises comme perdues [sauf preuve contraire de la part du transporteur] lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article ( ) dans les [soixante] jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe ( ) de l'article ( ).

Certaines délégations étaient favorables à l'insertion d'une « règle de prévisibilité » spéciale suivant les lignes suggérées par le CMI alors que — du moins pour le moment et dans ce contexte — l'on ne voulait pas suivre la proposition de spécifier le genre de préjudice à indemniser.

2. « DOCUMENTARY » SCOPE OF THE CONVENTION

Most delegations clearly favoured the view that the Convention be enlarged to include all *contracts of carriage*. However, there was general agreement that « charter-parties » should be excluded. The representative of France pointed out that the term « contract of carriage » (contrat de transport) was sufficient to make this clear according to French law, since the concept of « contrat d'affrètement » — corresponding to « charter party » — was easy to distinguish from « contrat de transport ». Several delegations pointed out that the position in their respective national systems of law was quite different and that one could not exclude charter parties and related contracts from the term « contract of carriage ». At this point, the CMI submitted the following observation :

Observation with respect to the exclusion of charter-parties and similar contracts from the convention

1. If the Working Group should decide to enlarge the Convention to apply to *all contracts of carriage,* it may be necessary to define the types of contracts which should *not* be included. Such a definition should, perhaps, clarify that the rules of the Convention should not apply to contracts giving the shipper the right to :

i. engage a vessel for a specified period of time;

ii. call upon the carrier to carry a volume of goods over a certain period of time;

iii. engage the whole or a substantial part of the vessel's carrying capacity;

iv. give directions with respect to the route, navigation, operation or management of the ship.

2. However, the above provisions notwithstanding, when a bill of lading has been issued to evidence the contract, the rules of this Convention shall apply from the moment at which such instrument regulates the relations between the carrier and a holder of the same.

The delegation of the UK suggested that there should, in principle, exist a possibility for the parties to contract out of the Convention when no bill of lading or similar document of title had been issued but most delegations opposed this view. The Drafting Party refrained from any efforts to define « charter parties » which, by the way, caused considerable difficulties of translation from English into French. « Contrat d'affrètement constaté par une charte partie » was suggested but this does not seem entirely satisfactory, since « contrat d'affrètement » *not* covered by a charter party would then be included in the Convention. Most delegations favoured the *exclusion* of contracts for the carriage of a quantity of goods over a certain period of time. The

2. DOMAINE D'APPLICATION « DOCUMENTAIRE » DE LA CONVENTION

La plupart des délégations étaient nettement favorables à l'idée que la Convention soit élargie pour inclure tous les *contrats de transport*. Cependant, il y avait un accord général sur le point que « les chartes-parties » devaient être exclues. Le représentant de la France fit remarquer que le terme « contrat de transport » était suffisant pour rendre cela clair au regard du droit français, puisque le concept de « contrat d'affrètement » correspondant à « charte-partie », était facile à distinguer du « contrat de transport ». Plusieurs délégations firent remarquer que la position, dans leur système de droit national respectif, était toute différente et que l'on ne pouvait pas exclure les chartes-parties et les contrats apparentés du terme « contrat de transport ». Sur ce point, le CMI proposa l'observation suivante :

Observation en ce qui concerne l'exclusion de la convention des chartes-parties et contrats similaires

1. Si le Groupe de Travail décidait d'étendre la Convention *à tous les contrats de transport,* il pourrait être nécessaire de définir les types de contrats qui *ne* devraient *pas* être inclus. Une telle définition ferait, peut être, apparaître clairement que les règles de la Convention ne devraient pas s'appliquer aux contrats donnant au chargeur le droit de :

i. louer un navire pour une période de temps déterminée,
ii. engager le transporteur pour transporter un volume de marchandises pendant un certain temps,
iii. louer entièrement ou pour une grande partie la capacité de transport d'un navire,
iv. donner des directives en ce qui concerne la route, la navigation, l'exploitation du navire.

2. Cependant, nonobstant les dispositions ci-dessus, quand un connaissement a été émis, les règles de cette Convention devront s'appliquer à partir du moment où un tel document régit les rapports entre le transporteur et le porteur du connaissement.

La délégation du Royaume-Uni suggéra qu'il devrait, en principe, exister une possibilité pour les parties de contracter en dehors de la Convention quand il n'a pas été émis de connaissement ou de document similaire, mais la plupart des délégations s'opposèrent à ce point de vue.Le Comité de Rédaction fit tous ses efforts pour définir « charter-parties », ce qui, soit dit en passant, souleva de considérables difficultés de traduction d'anglais en français. « Contrat d'affrètement constaté par une charte-partie » fut suggéré mais ceci ne semble pas entièrement satisfaisant puisque « un contrat d'affrètement » qui *ne* serait *pas* couvert par une charte-partie ne serait alors pas inclus dans la Convention. La plupart des délégations étaient favorables *à l'exclusion* de contrat pour le transport d'une quantité de marchandises

CMI representative pointed out that the reason why the « documentary » scope was at all discussed was explained by the « technical » difficulties caused by the so-called « positive paper requirement » that a bill of lading be issued. It seemed to him a rather dubious advantage from a juridical-technical viewpoint to have this replaced by the « negative paper requirement » — the « charter party ».

The following text was suggested by the Drafting Party and approved by the Working Group (brackets indicate that there was no general agreement) :

1. The provisions of this Convention shall be applicable to all contracts for the carriage of goods by sea.

(2. Where a bill of lading or similar document of title is not issued, the parties may expressly agree that the Convention shall not apply, provided that a document evidencing the contract is issued and a statement of the agreement is endorsed on such document and signed by the shipper).

3. The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties. However, where a bill of lading is issued under or pursuant to a charter party, the provisions contained herein shall apply to such a bill of lading where it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading.

(4. For the purpose of this Article, contracts for the carriage of a quantity of goods over a certain period of time shall be deemed to be charter parties).

Further, the Working Group decided to delete Article 6 of the present Hague Rules which gves the parties freedom to contract out of the Rules in certain, exceptional cases.

3. GEOGRAPHICAL SCOPE OF THE CONVENTION

Most delegations agreed that the Convention should include carriage *to* Contracting States. (This is not provided for in Article 5 of the 1968 Hague/Visby Protocol which merely opens the possibility for Contracting States to apply the Convention i.a. to such transports.) The following text was suggested by the Drafting Party and approved by the Working Group.

The provisions of this Convention shall, subject to Article ( ), be applicable to every contract of carriage of goods by sea between ports in two different States, if :

a. the port of loading as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or

pendant une certaine durée. Le représentant du CMI fit remarquer que la raison pour laquelle le domaine d'application « documentaire » était avant tout discuté s'expliquait par les difficultés « techniques » causées par le soi-disant « besoin d'un papier positif » le connaissement. Il lui paraissait, d'un point de vue juridique et technique, plutôt d'un avantage douteux, d'avoir cela remplacé par le « besoin d'un papier négatif », la charte-partie.

Le texte suivant fut suggéré par le Comité de Rédaction et approuvé par le Groupe de Travail (les parenthèses indiquent les points sur lesquels il n'y a pas eu d'accord général) :

1. Les dispositions de cette Convention seront applicables à tous les contrats de transport de marchandises par mer.

(2. Quand un connaissement ou autre document équivalent n'est pas émis, les parties peuvent expressément convenir que la Convention ne s'appliquera pas, pourvu qu'un document témoignant du contrat soit émis et qu'un bordereau de l'accord soit endossé sur un tel document et signé par le chargeur).

3. Les dispositions de cette Convention ne seront pas applicables aux chartes-parties. Cependant, lorsqu'un connaissement est émis en vertu ou conséquemment à une charte-partie, les dispositions qui y sont contenues s'appliqueront à un tel connaissement en tant qu'il gouverne les rapports entre le transporteur et le porteur du connaissement.

(4. Pour l'application de cet Article, les contrats visant le transport d'une quantité de marchandises pendant une certaine durée seront considérés comme étant des chartes-parties).

De plus, le Groupe de Travail décida de supprimer l'Article 6 de la Convention de 1924, qui autorise les parties à se soustraire aux règles de la Convention dans certains cas exceptionnels.

3. DOMAINE D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION

La pulpart des délégations furent d'accord sur le point que la Convention devrait couvrir le transport à destination des Etats Contractants. (Ceci n'est pas stipulé à l'article 5 du Protocole de La Haye/Visby de 1968 qui ouvre simplement la possibilité aux Etats Contractants d'appliquer la Convention à de tels transports). Le texte suivant fut suggéré par le Comité de Rédaction et approuvé par le Groupe de Travail.

Les dispositions de cette Convention devront, sous réserve de l'Article ( ), être applicables à tout contrat de transport de marchandises par mer entre ports de deux Etats différents, si :

a. le port de chargement tel que mentionné dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant,

b. the port of discharge as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or

c. one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

d. the document evidencing the contract of carriage is issued in a Contracting State, or

e. the document evidencing the contract of carriage provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

The provisions of paragraph 1 are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the contracts of carriage mentioned above.

4. INVALID CLAUSES

While all delegations agreed that one should try to achieve an abolishment of invalid clauses in bills of lading and other transport documents and, in addition, insert a reference to the Convention, the views were divided with respect to the *sanction* for non-compliance. Most delegates thought that the *loss of the right of limitation* was unsuitable and preferred *damages*. There was some uncertainty as to what kind of damage could follow as a result of an invalid clause. The CMI representative stressed that strictly speaking no damage could follow from the invalid clause as such but rather from the *misleading effect* of the *insertion* of an invalid clause and, possibly, from an omitted reference to the Convention. The following text was suggested by the Drafting Party and approved by the Working Group.

Any stipulation of the contract of carriage or contained in a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage shall be null and void to the extent that it derogates directly or indirectly from the provisions of this Convention. The nullity of such stipulation shall not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or any similar clause shall be null and void.

Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

When a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage is issued, it shall contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

b. le port de déchargement tel que mentionné dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant,

c. un des ports à option de déchargement mentionné dans le contrat de transport est le port où s'effectue le déchargement et qu'un tel port est situé dans un Etat Contractant,

d. le document prouvant le contrat de transport est émis dans un Etat Contractant,

e. le document prouvant le contrat de transport stipule que les dispositions de cette Convention ou la législation de tout Etat leur donnant effet doivent régir le contrat.

Les dispositions du paragraphe 1 sont applicables sans tenir compte de la nationalité du navire, de celle du transporteur, de l'affréteur, du consignataire ou de toute autre personne intéressée.

Tout Etat Contractant appliquera les dispositions de cette Convention aux contrats de transport ci-dessus mentionnés.

4. CLAUSES NULLES

Alors que toutes les délégations étaient d'accord pour que l'on essaye d'aboutir à une suppression des clauses nulles dans les connaissements et autres documents de transport et pour y faire référence dans la Convention, les points de vue étaient divisés en ce qui concerne la *sanction*. La plupart des délégués pensèrent que *la perte du droit de limitation* ne convenait pas et qu'ils préféraient des *dommages*. Il y avait quelque incertitude en ce qui concerne l'espèce de dommage qui pourrait s'ensuivre. Le représentant du CMI fit valoir que rigoureusement parlant, aucun dommage ne pouvait résulter de la clause nulle en tant que telle, mais plutôt de l'*effet trompeur de l'insertion* d'une clause nulle et, l'omission d'une référence à la Convention. Le texte suivant fut suggéré par le Comité de Rédaction et approuvé par le Groupe de Travail.

Toute stipulation du contrat de transport, qu'elle soit contenue dans un connaissement ou dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport, sera nulle et de nul effet en ce qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de cette Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affectera pas la validité des autres dispositions du contrat ou du document dont elle constitue une partie. Une clause attribuant le bénéfice de l'assurance des marchandises au transporteur ou toute clause similaire sera nulle et de nul effet.

Malgré les dispositions du paragraphe 1 de cet article, un transporteur peut accroître ses responsabilités et obligations dans le cadre de cette Convention.

Quand un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport est émis, il devra contenir la mention que le transport est soumis aux dispositions de cette Convention qui rend nulle toute disposition y dérogeant au détriment du chargeur ou du destinataire.

Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present Article, or as a result of the omission of the statement referred to in the preceding paragraph, the carrier shall pay compensation to the extent required in order to give the claimant full compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier shall, in addition, pay compensation for costs, including lawyers fees, incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked shall be determined in accordance with the law of the court seized of the case.

5. DECK CARGO

There was general agreement that deck cargo should *not* be excluded from the Convention (cf. the exclusion of deck cargo in Article 1c). The UNCITRAL Secretariat had suggested a « compromise » provision to the effect that all risks of loss or damage arising or resulting from perils inherent in or incident to carriage of goods on deck should be borne by the shipper but this suggestion was not followed. The Working Group decided that deck cargo did not require any special liability rule. On the other hand, a provision with respect to the *carrier's right to carry goods on deck* was nevertheless deemed necessary. The CMI representative pointed ou that unauthorized carriage of goods on deck — serious as it may be — was only one out of many conceivable breaches of contract and that, when no special *liability rule* was deemed necessary, one might very well decide to refrain from inserting *any special rules at all* with respect to deck cargo into the Convention. The Drafting Party suggested the following text which was approved by the Working Group.

« The carrier shall be entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper, with common usage of the particular trade or with statutory requirements.

If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier shall insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier shall have the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier shall not be entitled to invoke such an agreement against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.

Là où le demandeur, en ce qui concerne les marchandises, a souffert d'une perte comme conséquence d'une stipulation qui est nulle et de nul effet en vertu du présent Article, ou comme résultat de l'omission de la mention à laquelle il est fait référence dans le paragraphe précédent, le transporteur devra payer un dédommagement suivant ce qui est demandé pour donner au demander pleine compensation en accord avec les dispositions de cette Convention pour toute perte ou dommages aux marchandises, aussi bien que pour le retard à la livraison. Le transporteur devra, de plus, payer une compensation pour les dépenses incluant les honoraires des avocats, faites par le demandeur pour exercer son droit, pourvu que les dépenses encourues dans le cours de l'action soient déterminées en accord avec la loi du tribunal saisi de l'affaire.

5. CARGAISON EN PONTEE

Il y eut un accord général pour que la cargaison en pontée *ne* soit *pas* exclue de la Convention (Voir, l'exclusion de la cargaison en pontée à l'Article I c). Le Secrétariat de la CNUDCI avait suggéré un disposition « de compromis » de sorte que tous les risques de perte ou d'avarie provenant ou résultant de périls propres au transport ou survenus incidemment aux marchandises en pontée soient supportés par l'affréteur, mais cette suggestion ne fut pas suivie. Le Groupe de Travail décida que la cargaison en pontée ne nécessitait aucune règle spéciale de responsabilité. D'un autre côté, une disposition concernant *le droit du tranpsorteur de transporter des marchandises en pontée* parut néanmoins nécessaire. Le représentant du CMI fit remarquer que le transport non autorisé en pontée —aussi sérieusement fait que possible — n'était qu'une des nombreuses ruptures de contrat concevables et que, quand aucune *règle de responsabilité* spéciale n'était jugée nécessaire, l'on pouvait très bien décider de ne pas insérer dans la Convention des *règles spéciales* pour la cargaison en pontée. Le Comité de Rédaction suggéra le texte suivant qui fut approuvé par le Groupe de Travail.

« Le transporteur aura le droit de transporter les marchandises en pontée seulement si un tel transport est fait suivant un accord avec le chargeur, (comme il est d'usage dans le commerce) ou suivant des exigences réglementaires.

Si le transporteur et le chargeur sont d'accord pour que les marchandises soient ou pourraient être transportées en pontée, le transporteur insérera dans le connaissement ou dans tout autre document faisant foi du contrat de transport, une disposition à cet effet. En l'absence d'une telle disposition, le transporteur aura la charge de prouver qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; cependant, le transporteur n'aura pas le droit d'invoquer un tel accord à l'encontre d'une tierce personne qui a acquis un connaissement de bonne foi.

Quand les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur sera responsable

Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1, the carrier shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, which results solely from the carriage on deck in accordance with the provisions of Articles ( ). The same shall apply when the carrier in accordance with paragraph 2 of this article is not entitled to invoke an agreement for carriage on deck against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.

Carriage of goods on deck contrary to express agreement for the carriage under deck shall be deemed to be wilful misconduct and subject to the provisions of Article ( ). »

6. LIVE ANIMALS

The discussion took place on the basis of a study performed by UNIDROIT indicating three alternative proposals and recommending to *include* the carriage of live animals into the Convention (presently excluded by Art. 1 c) without any special liability rule. Another proposal accorded the parties *freedom to agree* on the liability with respect to the carriage of live animals, while a « compromise » proposal suggested that the carrier should benefit from a *presumption of non-liability,* provided he succeeded to prove that the loss or damage could be attributed to the special risks inherent in the carriage of live animals. Most delegations favoured such a compromise.

The Drafting Group suggested the following text which was approved by the Working Group.

« With respect to live animals, the carrier shall be relieved of his liability where the loss, damage or delay in delivery results from any special risks inherent in that kind of carriage. When the carrier proves that he has complied with any special instructions given him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it shall be presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents. »

7. DEFINITION OF « CARRIER »

Most delegations were of the opinion that the *contracting* carrier should be responsible under the Convention even when he did not have ownership or « operational control » of the vessel. The majority also favoured the principle that, in such case, the person having such owner-

des pertes ou avaries aux marchandises aussi bien que du retard à la livraison qui résultent seulement du chargement en pontée, cela en accord avec les dispositions des Articles ( ). La même chose s'appliquera quand le transporteur, en accord avec le paragraphe 2 de cet article, n'a pas le droit d'invoquer un accord pour transport en pontée à l'encontre d'une tierce personne qui, de bonne fois, a acquis un connaissement.

Un transport de marchandises en pontée, fait contrairement à un accord formel pour un transport en cale sera tenu pour une faute intentionnelle et tombera sous les dispositions de l'Article ( ). »

6. ANIMAUX VIVANTS

La discussion eut lieu sur la base d'une étude faite par UNIDROIT indiquant trois propositions alternatives et recommandant *d'inclure* le transport des animaux vivants dans la Convention sans aucune règle spéciale de responsabilité. Une autre proposition accordait aux parties la *liberté de s'entendre* sur la responsabilité en ce qui concerne le transport des animaux vivants, une proposition « de compromis » suggérait que le transporteur devrait bénéficier d'une *présomption de non-responsabilité*, pouvu qu'il réussisse à prouver que la perte ou le dommage pouvaient être attribués aux risques spéciaux inhérents au transport d'animaux vivants. La plupart des délégations étaient favorables à un tel compromis.

Le Comité de Rédaction suggéra le texte suivant qui fut approuvé par le Groupe de Travail.

« En ce qui concerne les animaux vivants, le transporteur ne sera pas responsable quand la perte, le dommage ou le retard à la livraison sont dûs à des risques spéciaux inhérents à cette sorte de transport. Quand le transporteur prouve qu'il a accompli toutes les instructions spéciales qui lui ont été données par le chargeur en ce qui concerne les animaux et que, dans les circonstances particulières, la perte, le dommage ou le retard à la livraison peuvent être attribués à de tels risques, il sera présumé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison furent ainsi causés à moins qu'il soit apporté la preuve que tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard à la livraison proviennent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses employés ou de ses agents. »

7. DEFINITION DU « TRANSPORTEUR »

La plupart des délégations étaient d'avis que le transporteur *contractant* devrait être responsable d'après la Convention même quand il n'aurait pas la propriété ou le « contrôle » du navire. La majorité était également favorable au principe selon lequel, dans un tel cas, la per-

ship or control (the « *actual* » *carrier*) should be responsible jointly and severally with the contracting carrier but with the further proviso that the *total sums* recoverable should not exceed the limits prescribed in the Convention. It appeared that, in view of the present practices to sign bills of lading « For the Master » or to have them signed by agents acting on the shipowner's behalf, it was not easy to determine who, in fact, should be regarded as contracting carrier. The fact that, in such cases, the « actual » carrier at least was made liable constituted a certain remedy for the claimant. The CMI representative sketched, as a possibility to somewhat reduce the present difficulties, the following solution :

« An agreement between a person and an actual carrier for the purpose of carrying goods belonging to somebody else shall be deemed to include an authority for the Master of the ship and agents of the actual carrier to sign bills of lading on behalf of such person ».

The Drafting Party suggested the following text which was approved by the Working Group.

« Carrier » or « contracting carrier » means any person who in his own name enters into a contract of carriage of goods by sea with the shipper.

« Actual carrier » means any person to whom the contracting carrier has entrusted the performance of all or part of the carriage of goods.

When the goods are received in charge of the contracting carrier or the actual carrier, the contracting carrier shall on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things the particulars referred to in Article ( ).

The bill of lading may be signed by a person having authority from the contracting carrier. A bill of lading signed by the Master of the ship carrying the goods shall be deemed to have been signed on behalf of the contracting carrier. »

As a consequence, some slight amendments were made with respect to the transhipment provisions agreed upon in the previous, fifth session.

8. DEFINITION OF « SHIP »

Views were expressed that the definition of the present Rules (Article 1 d of the 1924 Brussels Convention) was no longer necessary, since the Working Group had previously decided to extend the coverage of the Convention to encompass the period during which the goods are in the charge of the carrier. The question was postponed to a later session.

sonne ayant une telle propriété ou un tel contrôle (le transporteur « de fait ») devrait être conjointement responsable avec le transporteur contractant mais à condition que le *total des sommes* recouvrables m'excède pas les limites prescrites à la Convention. Il semble que, compte tenu des pratiques actuelles de signer les connaissements « Pour le Capitaine » ou de les faire signer par des agents agissant au nom de l'armateur, il ne soit pas facile de déterminer qui, en fait, doit être tenu pour le transporteur contractant. Le fait que, dans de tels cas, le transporteur « de fait » soit au moins tenu pour responsable, assurerait un recours au réclamant. Le représentant du CMI esquissa, pour réduire quelque peu les difficultés présentes, la solution suivante :

« Un accord conclu entre une personne et un transporteur de fait dans le but de transporter des marchandises appartenant à quelqu'un d'autre sera présumé contenir le pouvoir, pour le Capitaine du navire et les agents du transporteur de fait, de signer des connaissements au nom d'une telle personne ».

Le Comité de Rédaction suggéra le texte suivant qui fut approuvé par le Groupe de Travail :

— « Transporteur » ou « Transporteur Contractant » désigne toute personne qui, en son propre nom, entre dans un contrat de transport de marchandises par mer avec le chargeur.
— « Transporteur de fait » signifie la personne à laquelle le transporteur contractant a confié l'accomplissement de tout ou d'une partie du transport des marchandises.
— Quand les marchandises sont prises en charge par le transporteur contractant ou par le transporteur de fait, le transporteur contractant devra, à la demande du chargeur, émettre pour le chargeur un connaissement portant, entre autres choses, les indications auxquelles il est fait référence à l'Article ( ).
— Le connaissement peut être signé par une personne qui en a reçu pouvoir du transporteur contractant. Un connaissement signé par le Capitaine du navire transportant les marchandises sera considéré avoir été signé au nom du transporteur contractant.

En conséquence, quelques légers amendements furent faits en ce qui concerne les dispositions sur le transbordement convenues lors de la précédente cinquième session.

8. DEFINITION DU « NAVIRE »

Il fut admis que la définition des Règles actuelles (Article 1 d de la Convention de Bruxelles de 1924) n'était plus nécessaire, puisque le Groupe de Travail avait précédemment décidé d'étendre la portée de la Convention pour couvrir la période durant laquelle les marchandises sont prises en charge par le transporteur. La question fut renvoyée à une session ultérieure.

FUTURE WORK

The Working Group decided to recommend to the UNCITRAL Commission that its next session be held as follows :

Seventh session : Geneva, 30 September-11 October 1974.
Eighth session : New York, January or February 1975.

At the seventh session i.a. the following topics will be discussed.

1. Contents of the contract of carriage of goods by sea.
2. The validity and effect of letters of guarantee.
3. The legal effect of the bill of lading in protecting the good faith purchaser of the bill of lading.

Stockholm, 21 February 1974 Jan Ramberg

PROGRAMME FUTUR

Le Groupe de Travail décida de recommander à la Commission de la CNUDCI que ses prochaines sessions soient tenues :

— *La Septième Session :* à Genève, du 30 septembre au 11 octobre 1974.

— *La Huitième Session :* à New York, en janvier ou février 1975.

A la septième session, il sera discuté des sujets suivants :

1. Des contenus du contrat de transport des marchandises par mer.
2. De la validité et des effets des lettres de garantie.
3. De l'effet légal du connaissement pour protéger l'acquéreur de bonne foi du connaissement.

Stockholm, 21 février 1974 Jan Ramberg

5

SHIPBUILDING CONTRACTS

CONTRATS DE CONSTRUCTION NAVALE

SHIPBUILDING CONTRACTS

REPORT OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

The Assembly of the Comité Maritime International held in Brussels on 23rd March 1973 resolved to establish an International Sub-Committee under the Chairmanship of Prof. Francesco Berlingieri with the task of carrying out a preliminary study on Shipbuilding Contracts. It was agreed that the Sub-Committee would comprise members of the following National Associations, with the liberty however for the other National Associations to appoint members, if they so wished :

Belgium, France, German Democratic Republic, Federal Republic of Germany, Japan, Morocco, Netherlands, Spain, Sweden, United Kingdom, United States, Yugoslavia.

An Introductory Report was prepared by the Chairman of the Sub-Committee and circulated amongst all National Associations with a request to discuss briefly in a report the various subjects dealt with in such an Introductory Report as well as any other subjects related to shipbuilding which might have been deemed worthy of consideration by the International Sub-Committee.

The main problems dealt with in the Introductory Report were the following :

1. Legal nature of the Shipbuilding Contract
2. Passing of property
3. Registration of ships under construction
4. Securities on ships under construction
5. Rights and obligations of the parties during the construction period
   a) Default of the owner
   b) Default of the builder
   c) Effect of an increase in the cost of labour and materials
6. Guarantee of the builder.

The National Associations of Canada, France, the German Democratic Republic, the Federal Republic of Germany, Italy, Ireland, Japan, Norway, Sweden, the United Kingdom, the United States and Yugoslavia submitted reports whereupon the Chairman convened the Sub-

CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE MER

RAPPORT DU SOUS-COMITE INTERNATIONAL

L'Assemblée du Comité Maritime International, qui s'est tenue à Bruxelles le 23 mars 1973, a décidé d'établir un Sous-Comité International sous la présidence du Professeur Francesco Berlingieri.

La tâche de ce Sous-Comité consistait à effectuer une étude préliminaire sur les contrats de construction de navires.

Il fut entendu que le Sous-Comité comprendrait des membres des Associations Nationales suivantes (avec toutefois la liberté pour les autres Associations Nationales de désigner des membres is elles le désirent) :

République Démocratique Allemande, République Fédérale d'Allemagne, Belgique, Espagne, Etats-Unis, France, Japon, Maroc, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Yougoslavie.

Le Président du Sous-Comité prépara un rapport introductif qui circula parmi toutes les Associations Nationales. Il y était demandé de discuter brièvement dans un rapport les divers sujets qui étaient abordés dans ce rapport introductif aussi bien que tout autre sujet relatif à la construction de navires qui serait susceptible d'être jugé digne d'intérêt par le Sous-Comité International.

Les principaux problèmes abordés dans le Rapport introductif sont les suivants :

1. Nature juridique du contrat de construction de navires;
2. Transfert de propriété;
3. Enregistrement des navires en construction;
4. Sûretés sur les navires en construction;
5. Droits et obligations des parties pendant la construction
   a) Manquement de l'armateur
   b) Manquement du constructeur
   c) Effet d'une augmentation des frais de main-d'œuvre et de fournitures;
6. Garanties données par le constructeur.

Les Associations Nationales de France, République Démocratique Allemande, République Fédérale d'Allemagne, Italie, Irlande, Japon, Norvège, Suède, Royaume-Uni, Etats-Unis et Yougoslavie, présentèrent

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

Committee for a first meeting which was held in London the 18th October 1973.

The outline of a commentary of a standard shipbuilding contract (Standard Shipbuilding Contract adopted by the Association of West European Shipbuilders) was then circulated by the Chairman in preparation of the meeting, for the purpose of showing one of the possible alternative methods of work of the Sub-Committee.

The following delegates attended the meeting:

Francesco Berlingieri (Chairman - Italy)
R.D. Brown and D.J. Lloyd Watkins (United Kingdom)
Per Brunsvig (Norway
Hiroshi Hataguchi (Japan)
J. Niall McGovern (Ireland)
H.G. Mellander (Sweden)
David R. Owen (U.S.A.)
Gerhard Schnitter (Fed. Republic of Germany)
André G. Vaes (Belgium)
R.A. Van Sandick (Netherlands)
Jacques Villeneau (France).

The Sub-Committee unanimously agreed that the best method of work would be to select one or more problems of particular importance and to analyse these both in the light of the statutory provisions existing in different legal systems and in the light of the more common contractual provisions. To this end the Sub-Committee decided to use three contract forms, viz. the Standard Shipbuilding Contract adopted by the Association of West European Shipbuilders (hereinafter referred to as « AWES form ») the form adopted by the Maritime Subsidy Board of the U.S. Department of Commerce (hereinafter referred to as the « MARAD form ») and the Standard Form prepared by the Shipbuilders' Association of Japan (hereinafter referred to as the « SAJ form »).

The Sub-Committee was well aware of the fact that, even so confined, the task was almost impossible to achieve before the Hamburg Conference both because many National Associations had not sent delegates so that reference to some legislations would not have been possible and because a thorough comparative study would have required a much longer time.

It was felt however that even a preliminary study of some problems might be useful in order to serve as a working document at the Hamburg Conference and as a basic indication of the method of work which might be adopted if the Conference decided that the study of shipbuilding contracts is worthy of being continued.

des rapports sur lesquels le Président convoqua le Sous-Comité pour une première réunion qui eut lieu le 18 octobre 1973 à Londres.

Pour préparer cette réunion, le Président fit circuler l'ébauche d'un commentaire du Contrat type de Construction de navires (Contrat type de Construction de navires adopté par l'Association des Constructeurs de navires d'Europe de l'Ouest), dans le but de montrer l'une des différentes méthodes de travail possibles pour le Sous-Comité.

Les délégations suivantes ont assisté à la réunion :

Francesco Berlingieri (Président - Italie)
R.D. Brown et D.J. Lloyd Watkins (Royaume-Uni)
Per Brunsvig (Norvège)
Hiroshi Hataguchi (Japon)
J. Niall McGovern (Irlande)
H.G. Mellander (Suède)
David R. Owen (U.S.A.)
Gerhard Schnitter (République Fédérale d'Allemagne)
André G. Vaes (Belgique)
R.A. Van Sandick (Pays-Bas)
Jacques Villeneau (France)

Le Sous-Comité fut d'accord à l'unanimité pour reconnaître que la meilleure méthode de travail serait de sélectionner un ou quelques problèmes d'importance particulière et de les analyser à la fois à la lumière des règles légales existant dans différents systèmes législatifs et à la lumière des dispositions contractuelles les plus courantes. A cet effet, le Sous-Comité décida d'utiliser trois formules contractuelles, à savoir : le Contrat-type de construction de navires adopté par l'Association des Constructeurs de navires de l'Europe de l'Ouest (désigné ci-après sous l'abréviation de « formule AWES »), la formule adoptée par la Chambre des Subventions Maritimes du Ministère du Commerce des Etats-Unis (désignée ci-après sous l'abréviation « formule MARAD »), et la formule-type préparée par l'Association Japonaise des Constructeurs de navires (désignée ci-après sous l'abréviation de « formule SAJ »).

Le Sous-Comité ne se dissimulait pas que, même si limitée, la tâche qu'on s'était fixée était presque impossible à accomplir avant la Conférence de Hambourg tant parce que beaucoup d'Associations Nationales n'avaient pas envoyé de délégués de sorte qu'on ne pouvait pas se référer à leurs législations, que parce qu'une étude comparative complète aurait demandé beaucoup plus de temps.

On sentait pourtant que ne serait-ce qu'une étude préliminaire de quelques problèmes aurait son utilité et pourrait servir de document de travail à la Conférence de Hambourg ainsi que d'indication fondamentale de la méthode de travail susceptible d'être suivie si la Conférence décidait que l'étude des contrats de construction de navires était digne d'être poursuivie.

The following list of problems deserving the attention of the Sub-Committee was then made :

a) Guarantee of the Contractor
b) Passing of property
c) Securities on ships under construction and financing
d) Formation of the contract
e) Performance guarantee
f) Time of delivery and permissible delays
g) Price
h) Insolvency.

The Sub-Committee decided to commence its work with the study of the Contractor's Guarantee.

A second meeting was then held on 17th and 18th January 1974 during which the study of the Contractor's guarantee was completed and that of the passing of property was also undertaken.

The meeting was attended by the following delegates :

Francesco Berlingeri (Chairman - Italy)
Dr. H.Chr. Albrecht and
Dr. Gerd Segerath (Federal Republic of Germany)
R.D. Brown and D.J. Lloyd Watkins (United Kingdom)
Per Brunswig (Norway)
Hiroshi Hataguchi (Japan)
Mrs. Heitzler Illig (France)
J. Niall McGovern (Ireland)
H.G. Mellander (Sweden)
R.A. Van Sandick (Netherlands)
André G. Vaes (Belgium)

The result of the work of the Sub-Committee is presented below. The Sub-Committee wishes to stress that the work which has been done is only of a preliminary character and that the views expressed as regards the solution of certain problems in some national legal systems require further analysis and in many cases covers only certain aspects of such problems. It is therefore recommended that they should not be relied upon without a further research into each single problem.

It is however the feeling of the Sub-Committee that its work may serve some useful purpose in so far as it underlines a number of differences existing between various legal systems, possible conflicting interpretation of standard clauses and the cases in which the validity of some of these clauses can be questioned.

On mit alors sur pied la liste suivante des problèmes soumis à l'attention du Sous-Comité :

a) Garantie du Constructeur
b) Transfert de propriété
c) Sûretés sur les navires en construction et financement
d) Formation du contrat
e) Garantie d'exécution
f) Temps de livraison et retards autorisés
g) Prix
h) Insolvabilité.

Le Sous-Comité décida de commencer son travail avec l'étude de la garantie du Constructeur.

Une seconde réunion se tint alors les 17 et 18 janvier 1974 pendant laquelle on acheva l'étude de la garantie du Constructeur et l'on entreprit celle du transfert de propriété.

A la réunion assistèrent les délégués suivants :

Francesco Berlingieri (Président - Italie)
Dr. H.Chr. Albrecht et Dr. Gerd Segerath(République Fédérale d'Allemagne)
R.D. Brown et D.J. Lloyd Watkins (Royaume-Uni)
Per Brunswig (Norvège)
Hiroshi Hataguchi (Japon)
Mme Heitzler Illig (France)
J. Niall McGovern (Irlande)
H.G. Mellander (Suède)
R.A. Van Sandick (Pays-Bas)
André G. Vaes (Belgique)

Le résultat du travail du Sous-Comité est présenté ci-dessous. Le Sous-Comité tient à insister sur le fait que le travail accompli n'a qu'un caractère préliminaire et que les opinions exprimées à propos de la solution de certains problèmes dans quelques systèmes législatifs nationaux exigent une analyse plus approfondie et ne couvrent dans bien des cas que certains aspects de ces problèmes. Il est donc recommandé de ne pas se fonder sur ces opinions tant qu'on n'a pas procédé à une recherche plus poussée dans chacun des problèmes abordés.

Le Sous-Comité pense pourtant que son travail peut présenter une utilité en ce qu'il souligne un certain nombre de différences existant entre les divers systèmes légaux, une divergence possible dans l'interprétation des diverses clauses-type et les cas dans lesquels la question de la validité de certaines de ces clauses peut se poser.

I

THE GUARANTEE OF THE CONTRACTOR

The following problems have been discussed by the Sub-Committee

1. Scope of the guarantee
2. Burden of proof
3. Nature of the Contractor's liability
4. Obligations of the Contractor under the guarantee
5. Time and place of repairs
6. Notice of defects
7. Period of the guarantee
8. Prescription and limitation of action
9. Freedom of contract
10. Tort action.

With respect to each of these problems an attempt will be made to set out briefly the position under some national legal systems whenever the contract is silent, which are the most usual contractual provisions and when these may be held to be invalid.

1. SCOPE OF THE GUARANTEE

A. *Statutory rules*

A survey has been made by the Sub-Committee as to the existing statutory provisions applicable to the warranties of the Constructor and the results of such survey are reported below.

Canada

Although Canadian Courts have yet to consider the question, it seems likely that the principle, clearly established in English law, that the shipbuilding contract is generally a contract for the sale of goods, would be followed. The statutory guarantee of the Contractor is therefore governed by the provisions of the various Sales of Goods Acts which are virtually identical in all provinces of Canada, except Quebec. The Ontario Sales of Goods Act, which is taken as an example, contains the following warranties and conditions relating to the quality of fitness of the goods :

15. Subject to this Act and any statute in that behalf, there is no implied warranty of condition as to the quality of fitness for any particular purpose of goods supplied under a contract of sale, except as follows :

I

LA GARANTIE INCOMBANT AU CONSTRUCTEUR

Le Sous-Comité a discuté les problèmes suivants :

1. Etendue de la garantie
2. Charge de la preuve
3. Nature de la responsabilité du Constructeur
4. Obligations du Constructeur soumis à garantie
5. Temps et lieu des réparations
6. Notification des vices
7. Période de garantie
8. Prescription et limitation de l'action
9. Liberté contractuelle
10. Action délictuelle

Pour chacun de ces problèmes, on tentera de montrer brièvement la position de quelques systèmes législatifs nationaux lorsque le contrat est silencieux, quelles sont les dispositions quasi-contractuelles les plus courantes et quand on peut les considérer comme nulles.

1. ETENDUE DE LA GARANTIE

A. *Règles légales*

Le Sous-Comité a procédé à un examen des dispositions légales existantes applicables aux garanties du Constructeur. Les résultats de cet examen sont rapportés ci-dessous.

Canada

Bien que les tribunaux canadiens aient encore à considérer la question il semble vraisemblable qu'on suivrait le principe, nettement établi en droit anglais, d'après lequel le contrat de construction de navires est généralement un contrat de vente de biens. La garantie légale du « Contractant » est donc régie par les dispositions des divers actes législatifs sur les Ventes de Biens qui sont en fait identiques dans toutes les provinces du Canada, à l'exception du Québec, L'Acte législatif de l'Ontario sur les Ventes de Biens, que l'on peut prendre comme exemple, contient des garanties et des conditions relatives à la qualité ou à la conformité des marchandises, qui sont ainsi précisées :

15. Sous réserve du présent Acte législatif et de toute loi dans le même but, il n'existe pas de garantie ou de condition implicites relatives à la qualité ou à la conformité de biens fournis par contrat de vente, à l'exception de ce qui suit :

1. Where the buyer, expressly or by implication, makes known to the seller the particular purpose for which the goods are required so as to show that the buyer relies on the seller's skill or judgment, and the goods are of a description that it is in the course of the seller's business to supply (whether he is the manufacturer or not), there is an implied condition that the goods will be reasonably fit for such purpose, but in the case of a contract for the sale of a specified article under its patent or other trade name there is no implied condition as to its fitness for any particular purpose.
2. Where goods are bought by description from a seller who deals in goods of that description (whether he is the manufacturer or not), there is an implied condition that the goods will be of merchantable quality, but if the buyer has examined the goods, there is no implied condition as regards defects that such examination ought to have revealed.

Federal Republic of Germany

Shipbuilding contracts are contracts of work (werkvertrag) and the provisions of the civil code (hereinafter referred to as « BGB ») relating to contracts of work are therefore applicable. Paragraph 633 BGB provides as follows :

The contractor shall perform the works in such a manner that they have the qualities warranted and without defects which deprive or decrease the value or the suitability of the works for their normal purpose or for the purpose provided for by the contract.

If the works have not such qualities, the customer may request that the defect be remedied. The contractor shall be entitled to refuse to remedy the defect if this requires an expense out of proportion.

If the contractor delays to remedy the defect, the customer may do so directly and request the reimbursement of the costs necessary for such purpose.

According to § 634 BGB the purchaser may require the contractor to remedy the defect within a specified and adequate time limit, failing which the purchaser may request a proportional reduction of the purchase price or, if the defect is a major one, terminate the contract. If the defect is due to a fault of the contractor, the purchaser may, pursuant to § 635 BGB, claim damages. A time limit within which the contractor must remedy the defect is not ncessary when the defect cannot be remedied or when the contractor refuses to do so.

France

Shipbuilding contracts are normally qualified as contracts of sale, and therefore the statutory provisions and the court decisions on such

1. Si l'acheteur, expressément ou tacitement, fait connaître au vendeur l'usage particulier auquel il destine les biens qu'il veut lui acheter, lui montrant ainsi qu'il se fie à son art, ou à son jugement, et si les biens ainsi décrits rentrent toujours dans le cours normal de l'activité commerciale du vendeur (qu'il soit ou non le fabriquant), il y a alors une condition implicite que les biens seront raisonnablement propres à cet usage, mais dans le cas du contrat de vente d'un article bien spécifié sous son nom notoire ou sous une autre dénomination commerciale, il n'y a pas de condition implicite sur sa conformité à un usage particulier.

2. Si les biens sont achetés à un vendeur qui a fait le commerce de ce genre de biens (qu'il soit ou non le fabricant), il y a une convention tacite que les biens seront de qualité saine, loyale et marchande, mais si le constructeur a examiné les biens en question, il n'y a pas de condition implicite en ce qui concerne les vices qu'un tel examen aurait dû révéler.

République Fédérale d'Allemagne

Les contrats de construction de navires sont des contrats d'entreprise (werkvertrag) et les dispositions du Code Civil (désignés ci-après sous l'abréviation de « BGB ») relatives aux contrats d'entreprise sont donc applicables. Le Paragraphe 633 du BGB dispose comme suit :

Le contractant exécutera les travaux d'une façon telle que ceux-ci aient les qualités requises et soient dépourvues de tout défaut qui supprimerait ou réduirait leur valeur ou leur conformité à l'objet normal de ce genre de travaux ou l'objet stipulé par le contrat.

Si les travaux n'ont pas ces qualités, le client peut réclamer qu'il soit remédié au défaut. Le contractant sera en droit de refuser d'y remédier si la réparation exige une dépense hors de proportion.

Si le contractant tarde à réparer le vice, le client peut le faire directement et réclamer le remboursement des frais nécessaires à cette réparation.

Conformément au § 634 BGB, l'acheteur peut intimer au contractant de réparer le vice dans un délai déterminé et approprié, faute de quoi il peut exiger une réduction proportionnelle du prix d'achat ou, si le vice est un vice majeur, résilier le contrat. Si le vice est dû à une faute du contractant, l'acheteur peut, en application du § 635 BGB, réclamer des dommages-intérêts. Lorsque le vice ne peut pas être réparé ou lorsque le contractant refuse de le faire, il n'est pas nécessaire d'attendre l'expiration du délai.

France

Les contrats de construction de navires sont normalement qualifiés de contrats de vente, ce sont donc les dispositions légales et les décisions

contracts shall also apply to shipbuilding contracts. The statutory warranty of the Contractor is now governed by a specific provision, viz. Art. 7 of law 3 January 1967 :

« Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client. »

According to French jurisprudence the seller who has personally built the goods sold is deemed to have known the defects of the goods. This is an irrebuttable presumption, the consequence of which is to render art. 1645 of the Civil Code applicable to the warranty of the Contractor. This article provides as follows :

« Si le vendeur connaissait le vice de la chose il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur. »

It follows that under French law there is an absolute warranty of the Contractor that the vessel is free from latent defects.

Italy

The issue whether shipbuilding contracts are contracts of sale or contracts for works and materials has been settled by the Code of Navigation Art. 241 which provides that in so far as not specifically provided therein the rules governing contracts for works and materials shall apply to shipbuilding contracts. The guarantee of the contractor is governed by Articles 1667 and 1668 of the Civil Code which provide as follows in this respect :

Art. 1667. *Discrepancies and defects of the works.* The contractor shall warrant the customer against discrepancy or defects in the work. The warranty does not apply if the customer has accepted the work and the discrepancies or defects were known to him or were discoverable, provided they have not been concealed in bad faith by the contractor.

Art. 1668. *Contents of the warranty.* The customer may require that the discrepancies or defects be eliminated at the expense of the contractor or that the price be reduced proportionally, without prejudice to the compensation for damages in case of fault of the contractor. If however the discrepancies or the defects are such as to render the work completely unfit for its purpose, the customer may terminate the contract.

Under these provisions the statutory warranty of the Contractor is very wide, and covers bad workmanship, defective materials as well as « faulty » design. Pursuant to Art. 1668 the Purchaser has the option either to demand that the defect be remedied or to demand that the price be proportionally reduced. It is however unsettled whether under this provision the Purchaser may remedy the defect

judiciaires propres à ces contrats qui s'appliqueront aussi aux contrats de construction de navires. La garantie légale du Constructeur est maintenant régie par une disposition particulière, à savoir l'art. 7 de la loi du 3 janvier 1967 :

« Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client. »

D'après la jurisprudence française, le vendeur qui a personnellement construit le bien vendu est censé avoir connu les vices de ce bien. Il s'agit là d'une résomption irréfragable ,en conséquence de quoi l'art. 1645 du Code Civil devient applicable à la garantie du Constructeur. Cet article dispose comme suit :

« Si le vendeur connaissait le vice de la chose il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur. »

Il s'ensuit qu'en droit français il y a une garantie absolue du Constructeur que le navire n'est pas affecté de vices cachés.

Italie

Le point de savoir si les contrats de construction de navires sont des contrats de vente ou des contrats d'entreprise a été réglé par l'art. 241 du Code de la Navigation qui stipule que, sauf clause contraire, les règles régissant les contrats d'entreprise s'appliqueront aux contrats de de construction de navires. La garantie du Constructeur est régie par les articles 1667 et 1668 du Code Civil qui, à cet égard, dispose comme suit :

Art. 1667. *Non conformité et vices de l'ouvrage.* Le contractant s'engage à garantir le client contre la non-conformité ou les vices de l'ouvrage. La garantie ne joue pas si le client a accepté l'ouvrage et si les non-conformités ou les vices étaient connus de lui ou pouvaient être décelés, à condition que ces défauts n'aient pas été passés sous silence par le contractant de mauvaise foi.

Art. 1668. *Contenu de la garantie.* Le client peut demander que les non-conformités ou les vices soient éliminés aux frais du contractant ou que le prix soit réduit proportionnellement, sans préjudice de dommages-intérêts en cas de faute du contractant. Cependant, si les non-conformités ou les vices de l'ouvrage sont tels qu'ils ont rendu l'ouvrage complètement impropre à son usage, le client peut demander la résiliation du contrat.

De par ces règles, la garantie légale du constructeur est très étendue et couvre aussi bien la mauvaise exécution du travail que les cas de défectuosité des matériaux ou encore la faute de conception. L'acheteur a une option en vertu de l'art. 1668 : il peut demander ou bien la réparation du vice ou bien la réduction proportionnelle du prix. Un point n'est pourtant pas réglé : cette règle donne-t-elle le droit à

himself and request payment of the cost incurred prior to the Contractor being declared in default under the statutory guarantee.

Japan

The nature of shipbuilding contracts is not entirely settled, for there are three different theories, viz. (i) that these contracts are contracts for works and material; (ii) that they are contracts of sale; (iii) that they are mixed contracts of works and of sale. Yet this does not exert any influence to the rules applicable, for Art. 559 of the Civil Code provides that the rules concerning contracts of sale shall apply mutatis mutandis to contracts for work and materials, unless otherwise stipulated.

The statutory rules on the warranties of the Contractor are contained in Articles 634 and 635 of the Civil Code which provides as follows :

« Art. 634. In case any defects exist in the subject-matter of the work, the party who ordered the work may fix a reasonable period and claim that the contractor repair the defects; provided, however, that this shall not apply in case the defect is not momentous and its repair would require excessive expense. »

« Art. 635. In case the purpose for which a contract was made cannot be attained by reason of some defects in the work, the party who ordered the work may rescind the contract; provided, however, that this shall not apply to buildings or any other structures on land. »

Netherlands

In the Netherlands, a shipbuilding contract may be considered a contract of sale and purchase, a construction contract or a mixture of both (Sale and purchase contract as regards materials, construction contract as regards actual construction of the vessel). In all cases, the extent of the guarantee of the shipyard will largely depend on the actual wording of the contract and its purposes as found by the Court. Under a sale and purchase contract the statutory guarantee of the seller will normally expire upon delivery except as regards latent defects not discoverable by due diligence. Under a construction contract, the Courts may hold that the guarantor is liable for a complete breakdown of the vessel per analogiam of the rule that the contractor who builds a house has to accept liability if the house falls down in ruins within ten years.

Norway and Sweden

The Swedish and Norwegian Sale of Goods Acts of 1905 and 1907, respectively, were the result of a Scandinavian legislative cooperation

l'acheteur de réparer lui-même le vice et de réclamer les frais engagés pour cette réparation au constructeur ayant manqué aux obligations qui pesaient sur lui en vertu de la garantie légale ?

Japon

La nature juridique des contrats de construction de navires est une question qui n'est pas entièrement réglée. Il existe en effet trois différentes théories sur ce sujet, à savoir :

(i) qu'il s'agit de contrats d'entreprise;
(ii) qu'il s'agit de contrats de vente;
(iii) qu'il s'agit de contrats mixtes d'entreprise et de vente.

Du moins ceci n'exerce-t-il aucune influence sur les règles applicables, car l'art. 559 du Code Civil stipule que les règles concernant les contrats de vente s'appliqueront « mutatis mutandis » aux contrats d'entreprise, sauf clause contraire.

Les règles légales sur la garantie du constructeur sont contenues dans les articles 634 et 635 du Code Civil qui dispose comme suit :

« Art. 634. Si un vice, quel qu'il soit, existe dans l'objet même de l'ouvrage, la partie qui a commandé l'ouvrage peut fixer un délai raisonnable et réclamer au contractant la réparation du vice; à condition toutefois que le vice ne soit pas momentané et que sa réparation n'exige pas une dépense excessive. »

« Art. 635. Si le but dans lequel un contrat a été conclu ne peut être atteint en raison de certains vices de l'ouvrage, la partie qui a commandé l'ouvrage peut rescinder le contrat, à condition toutefois qu'il ne s'agisse pas d'immeubles ou de toutes autres constructions sur terre. »

Pays-Bas

Aux Pays-Bas on peut considérer un contrat de construction de navires comme un contrat de vente et d'achat, comme un contrat de construction ou comme un mélange des deux (contrat de vente en ce qui concerne les matériaux, contrat de construction en ce qui concerne la construction effective du navire). Dans tous les cas, l'extension de la garantie du chantier naval dépendra largement de la lettre du contrat et de son esprit, dégagé par les tribunaux. Dans le cadre d'un contrat de vente, la garantie légale incombant au vendeur prendra normalement fin lors de la livraison sauf pour les vices cachés non décelables raisonnablement. Dans le cadre d'un contrat de construction, les Tribunaux peuvent tenir le fournisseur de la garantie pour responsable en cas de destruction totale du navire par analogie avec la règle selon laquelle le contractant qui construit une maison doit reconnaître sa responsabilité si la maison s'écroule en ruines dans les dix ans.

Norvège et Suède

Les Actes Législatifs suédois et norvégiens, respectivement de 1905 et 1907, sur la Vente de Biens, sont le résultat d'une coopération légis-

and are in all essential respects uniform with each other and with the Danish Sale of Goods Act. In principle the Acts are applicable to contracts for goods to be manufactured provided the seller shall supply the material. The rules of the Acts are noncompulsory and can be superseded by customs of trade. In practice the shipbuilding contracts have detailed regulations superseding the provisions of the Acts to such extent that shipbuilding is now a field of business mainly regulated by contract. This contract practice may in respect of certain basic principles have acquired the status of a custom of trade superseding the relevant provisions of the Sale of Goods Acts, though this point is not definitely settled in Norwegian and Swedish law.

The following provisions of the Acts may be of interest in connection with the question of liability for defects (free translation).

Sec. 42 : if at the purchase, the goods are without such qualities as are to be deemed to have been garanteed, the seller shall indemnity the purchaser for his loss.

Sec. 47 : If the purchaser has examined the goods before the purchase or if he has neglected, without justification, to comply with the seller's request to examine the goods, the purchaser cannot take objection to a defect which he ought to have discovered by the examination unless the seller has acted fraudulently.

Sec. 52 : If there is a defect in the goods to which the purchaser wishes to take objection, the purchaser shall notify the seller thereof in case of a purchase for trading purposes promptly and in other cases without undue delay. If the purchaser does not give such notice although he has discovered or ought to have discovered the defect, he shall have forfeited all rights to bring action.

Sec. 53 : The provisions of sec. 52 regarding forfeiture of rights to bring action shall not apply if the seller has acted fraudulently or if he has shown gross negligence and the defect means a notable loss to the purchaser.

Sec. 54 : If the purchaser has not within one year of his receipt of the goods notified the seller that he takes objection to a defect, he cannot object to it later, unless the seller has accepted liability for the goods for a longer period or has acted fraudulently.

United Kingdom

In English law a shipbuilding contract falls within the category of a contract for the sale of future goods by description : *McDougall v. Aeromarine of Emsworth Ltd* 1958 3 All. E.R. 431. In contracts of sale certain terms are implied under the English law : these have been codified by the Sale of Goods Act 1893, as amended by the Mis-representation Act 1967 and the Supply of Goods (Implied Terms)

lative entre les pays Scandinaves et sont pour l'essentiel identiques l'un à l'autre. Il en est d'ailleurs de même pour l'Acte Législatif danois sur la Vente de Biens. En principe ces Actes Législatifs sont applicables aux contrats prévus pour des produits à manufacturer pourvu que le vendeur ait fourni les matériaux.

Les règles des Actes Législatifs ne sont pas impératives et on peut y déroger en se référant aux usages du commerce. En pratique les contrats de construction de navires contiennent des clauses dérogatoires aux règles légales dans la mesure où la construction de navires est maintenant un domaine du commerce réglé essentiellement par contrat. Cette pratique contractuelle peut, en ce qui concerne certains principes fondamentaux, avoir acquis le statut d'un usage commercial écartant les dispositions légales normalement applicables, encore que ce point ne soit pas définitivement réglé en droit norvégien et suédois.

Certaines dispositions des Actes Législatifs peuvent être intéressantes en ce qui concerne la question de la responsabilité pour vices.

En voici la traduction libre :

Sec. 42 : ... Si lors de l'achat, les biens n'ont pas les qualités pour lesquelles il sont censés avoir été garantis ... le vendeur est tenu à indemniser l'acheteur pour sa perte.

Sec. 47 : Si l'acheteur a examiné les biens avant l'achat ou s'il a négligé, sans justification valable de le faire à la demande du vendeur, ... l'acheteur ne peut se plaindre d'un vice qu'il aurait dû avoir décélé lors de l'examen sauf si le vendeur a agi frauduleusement.

Sec. 52 : Si l'acheteur entend se plaindre d'un vice affectant les biens à lui vendus, il devra le notifier au vendeur dans un bref délai en cas d'achat à des fins commerciales et dans un délai raisonnable dans les autres cas. Si l'acheteur ne procède pas à cette notification, il a perdu tout droit d'engager une action bien qu'il ait découvert ou aurait dû avoir découvert le vice.

Sec. 53 : Les dispositions de la Sec. 52 concernant la déchéance des droits d'engager une action ne s'appliquent pas si le vendeur a agi frauduleusement ou s'il a fait preuve de négligence grave et que le vice se traduit par une perte importante pour l'acheteur.

Sec. 54 : Si, dans l'année de la réception des biens achetés, l'acheteur n'a pas notifié au vendeur qu'il se plaignait d'un vice, il ne peut plus jamais s'en plaindre après, sauf si le vendeur a accepté d'être responsable des biens qu'il a vendus pour une période plus longue ou s'il a agi frauduleusement.

Royaume-Uni

En droit anglais un contrat de construction de navires est généralement un contrat de vente : *McDougall* v. *Aeromarine of Emsworth. Ltd* 1958 3 All. E.R. 431. Certaines des conditions du contrat de vente sont implicites en droit anglais : elles ont été codifiées par le « Sale of Goods Act » de 1893, tel qu'amendé par le « Mis-representation Act »

Act 1973. Section 14 of the Sale of Goods Act 1893, as amended by the Supply of Goods (Implied Terms) Act 1973 provides :

(2) Where the Seller sells goods in the course of a business, there is an implied condition that the goods supplied under the contract are of merchantable quality except that there is no such condition :

(a) As regards defects specifically drawn to the Buyer's attention before the contracts is made or

(b) If the Buyer examines the goods before the contract is made as regards defects which that examination ought to reveal.

(3) Where the Seller sells the goods in the course of a business and the Buyer expressly or by implication makes known to the Seller any particular purpose for which the goods are being bought, there is an implied condition that the goods supplied under the contract are reasonably fit for that purpose.

United States

Shipbuilding contracts are not considered under the law of the United States to be maritime contracts and therefore are governed by State law. However there is a substantial uniformity throughout the United States, for all States except Louisiana have adopted the Uniform Commercial Code. This does not create absolute uniformity, since on the one hand the interpretation of the UCC is made by the courts of each State and on the other hand the UCC does not form the total corpus of state contract law and therefore the common law contract principles and other statutory provisions of the States which may bear upon the contractual relationship remain in force unless specifically superseded.

The Uniform Commercial Code applies to shipbuilding contracts, because vessels under construction are considered to be « goods » (§2 - 105 (1). The Code governs warranties in terms sufficiently general to include those of a shipbuilder. § 2-313 provides for express warranties (which would include guarantees of workmanship and material). § 2-314 provides for an implied warranty of merchantability meaning that the goods, i.e., the ship, are warranted as fit for the ordinary purposes for which such goods are used. § 2-315 declares that unless expressly excluded or modified, goods, i.e., the ship, are warranted as fit for a particular purpose where the seller has reason to know of the particular purpose for which they are required and that the buyer is relying on the seller's skill or judgment to select or furnish suitable goods. Several courts have applied the warranty standards of the UCC to the construction and/or sale of vessels.

de 1967 et le « Supply of Goods (Implied Terms) Act » de 1973. La Section 14 du « Sale of Goods Act » de 1893, telle qu'amendée par le « Supply of Goods (Implied Terms Act » de 1973 stipule :

(2) S'il s'agit d'un vendeur professionnel, il y a convention tacite que les biens fournis par contrat sont de qualité saine, loyale et marchande, sauf dans deux cas :

(a) en ce qui concerne les vices sur lesquels le vendeur a particulièrement attiré l'attention de l'acheteur avant la conclusion du contrat et

(b) en ce qui concerne les vices qu'un examen aurait dû révéler, si l'acheteur a examiné les biens qu'il achetait avant de conclure le contrat.

(3) S'il s'agit d'un vendeur professionnel et que l'acheteur, expressément ou tacitement, lui fait connaître l'usage particulier auquel il destine les biens qu'il lui achète par contrat, il y a convention tacite que ces biens seront raisonnablement propres à cet usage . . .

Etats-Unis

Les contrats de construction de navires ne sont pas considérés comme des contrats maritimes en droit américain et sont donc régis par les lois des Etats. Il y malgré tout une uniformité substantielle des législations sur tout le territoire des Etats-Unis, puisque tous les Etats, à l'exception de la Louisianne, ont adopté le Code Commercial Uniforme. Cela ne crée pas une uniformité absolue, puisque d'une part l'interprétation du CCU est l'œuvre des cours de chaque Etat et que d'autre part le CCU ne constitue pas à lui seul l'ensemble des règles des Etats relatives aux contrats, ce qui permet donc que les principes contractuels de la « common law » et les autres dispositions légales des Etats- sur lesquelles peuvent se fonder les relations contractuelles, restent en vigueur sauf clause contraire.

Le Code Commercial Uniforme s'applique aux contrats de construction de navires parce que les navires en construction sont considérés comme des « biens » (§ 2 - 105 (1). Le Code régit les garanties en termes suffisamment généraux pour comprendre dans son domaine d'application celles données par le constructeur de navires. § 2-313 prévoit des garanties expresses (qui comprendrait des garanties relatives à la main-d'œuvre et à la matière première). § 2-314 prévoit une garantie tacite de qualité marchande, ce qui signifie que les biens, à savoir le navire, sont garantis propres à l'usage courant pour lequel ils sont faits. § 2-315 déclare que, sauf clause contraire ou différente, les biens, à savoir le navire, sont garantis propres à un usage particulier si le vendeur pouvait raisonnablement être au courant de l'usage particulier pour lequel ces biens étaient achetés et l'acheteur se fie à l'art ou au jugement du vendeur pour sélectionner ou fournir des biens convenables. Plusieurs cours ont appliqué les critères du CCU concernant la garantie à la construction et/ou à la vente de navires.

B. *Contractual Rules*

Contract forms usually provide that the Contractor warrants that the vessel is free from defects due to bad workmanship or defective materials. It may be of interest to compare the provisions in the three contract forms which have been examined by the International Sub-Committee.

AWES (Art. 12, lines 5-12) : (*)
The Contractor shall remedy

(i) any defect notified in writing by the Purchaser on the vessel's delivery and

(ii) any defect due to bad workmanship or use of defective materials not discoverable on delivery.

MARAD (Art. XVIII (a) : (*)

Notwithstanding any inspection or failure to reject, if at any time within six months after delivery, there shall appear or be discovered any weakness, any deficiency, any failure, any breaking down or deterioration in workmanship or material, or any failure of any equipment, machinery or material, to function as prescribed and as intended by the Plans and Specifications and this contract (hereinafter called « a guarantee deficiency »), such guarantee deficiency shall be made good.

SAJ (Art. IX (1) : (*)

Subject to the provisions hereinafter set forth, the Builder undertakes to remedy, free of charge to the Buyer, any defects in the vessel which are due to defective material and/or bad workmanship on the part of the Builder and/or its sub-contractors.

It will be noted that none of these forms makes any reference to defects due to bad design of the vessel. It may therefore be questioned whether the guarantee is extended to bad (or faulty) design, and to this effect it appears necessary, although the borderline may not be clear in all respects, to try to distinguish between project, design and work :

a. *Project*

Before a ship can be designed it must be decided what purpose the ship shall serve. In the « project » for the ship will be set out the functional requirements which the ship shall satisfy — e.g. requirements as to size, carrying capacity, type of cargo, speed, number of crew, that the engine room shall be automated, etc.

(*) see appendix at end of report.

B. *Règles contractuelles*

Les formules contractuelles stipulent souvent que le Contractant garantit que le navire n'est affecté d'aucun vice dû à une mauvaise exécution du travail ou à une défectuosité des matériaux.

Il peut être intéressant de comparer les stipulations des trois types de contrats qui ont été examinés par le Sous-Comité International.

AWES (Art. 12, lignes 5-12) (*) :

Le constructeur réparera :

(i) tout vice qui lui aura été notifié par écrit par l'acheteur à la livraison du navire et

(ii) tout vice dû à une mauvaise exécution du travail ou à l'utilisation de matériaux défectueux non décelables à la livraison.

MARAD (Art. XVIII (a) (*) :

Nonobstant toute inspection ou absence de réserves, si dans les six mois de la livraison, une insuffisance, quelle qu'elle soit, se produit ou est décelée, ou un défaut, quel qu'il soit, un manque, quel qu'il soit, une panne ou détérioration de l'ouvrage ou des matériaux, quelles quelles soient, ou encore toute déficience d'équipement, de machine ou de matériaux et que ce vice concerne le fonctionnement du bien livré tel qu'il est prescrit et prévu par les « Plans et Spécifications » et par le présent contrat, le vice en question se trouve sous garantie (il sera désigné ci-après sous le nom de « vice sujet à garantie ») et il sera donc réparé.

SAJ (Art. IX (1) (*) :

Sous réserves des dispositions ci-dessous, le constructeur s'engage à réparer à ses frais tout vice du navire qui serait dû à l'emploi de matériaux défectueux et/ou à une mauvaise exécution du travail de la part du constructeur et/ou de ses sous-traitants.

On notera qu'aucune de ces formules ne se réfère aux vices dus à une erreur de conception du navire. On peut donc se demander si la garantie s'étend à l'erreur (ou à la faute) de conception, et à cet égard il apparaît nécessaire d'essayer de distinguer entre projet, plan et travail, bien que la ligne de démarcation entre ces notions puisse ne pas être très nette :

a. *Projet*

Avant d'établir les plans d'un navire, il faut décider à quel usage il sera destiné. Dans le « projet » prévu pour le navire, on exposera les conditions fonctionnelles auxquelles il devra satisfaire, par exemple les conditions relatives à sa taille, sa capacité de transport, le type de cargaison, sa vitesse, l'importance de l'équipage, l'automatisation de sa chambre de machines, etc...

(*) Voir annexe à la fin du rapport.

b. *Design*

The design is an intellectual achievement giving a technical definition of a physical product and may also include instructions on the method to be applied in the execution of the work. The design is thus a technical idea — or a complex of technical ideas — which may be communicated to others as the design is expressed in drawings, technical specifications, etc. The design, however, is not the drawings as such, but the technical idea contained therein.

c. *Work*

The work consists of carrying out the design by the use of materials for the building of a certain ship and physical work on such materials. The shipyard will transform the design as expressed in drawings and specifications, etc., into work operations to be performed by its employees and sub-contractors.

After this attempt to drawn a distinction between project, design and work it seems necessary, in order to ascertain whether faulty design is covered by the Contractor's guarantee, to clarify the concept of « faulty ship design ». A product to be delivered under a contract may be defective when it does not fulfil the requirements agreed by the parties. A new ship may be defective because of faulty design, faulty materials or bad workmanship. The borderlines between these concepts may not always be clear in practice. In principle a distinction can be made between defects in the design specifications as such — faulty design — on the one hand, and defects in the carrying out of the specifications — use of faulty materials or bad workmanship — on the other hand. As soon as the defect is caused by some physical work being undertaken (including the appropriation of materials to the building of a particular ship) such defect may be said to be due to bad workmanship or the application of faulty materials and not to defects in the technical design as such.

The word « faulty » is not used in this respect in order to imply that the liability is based on negligence, etc. The word « defective » would perhaps be more neutral, but as « faulty design » is the traditional concept it is used here in the same meaning as « defective design ».

The requirements which the design shall meet according to the individual contract may have been laid down by functional criteria, e.g. the general — implied — provision that the ship must be seaworthy for the intended use, that its carrying capacity shall be X tons, etc. It is also a generally accepted condition that the design must meet the requirements according to the « Rules » of a certain classification society.

b. *Plan*

Le plan est une œuvre intellectuelle donnant une définition technique d'un produit physique et il peut aussi contenir des instructions sur la méthode à appliquer dans l'exécution du travail. Le plan est ainsi une idée technique — ou un complexe d'idées techniques — qui peut être communiqué à d'autres personnes étant donné que le plan est exprimé par des dessins, des spécifications techniques, etc... Ce ne sont pas cependant les dessins en tant que tels, mais l'idée technique qui y est contenue, qui constituent le plan.

c. *Travail*

Le travail consiste à réaliser le plan en utilisant des matériaux pour la construction d'un certain navire et en appliquant une main-d'œuvre à ces matériaux.

Le chantier transformera le plan tel qu'il est exprimé dans les dessins et spécifications, etc..., il le transformera en opérations de travail à exécuter par ses employés et sous-traitants.

Après cet essai d'établir une distinction entre projet, plan et travail, il semble nécessaire, pour s'assurer si la faute de conception est bien couverte par la garantie du constructeur, de clarifier le concept de « faute de conception du navire ». Un produit qui doit être livré en vertu d'un contrat peut être défectueux quand il ne remplit pas les conditions convenues par les parties. Un nouveau navire peut être défectueux en raison d'« une faute de conception », d'une faute dans le choix des matériaux ou d'une mauvaise exécution du travail. La ligne de démarcation entre ces concepts peut n'être pas toujours claire en pratique. En principe, on peut distinguer les défauts dans les descriptions du plan, tels que la faute de conception, des défauts dans la réalisation des descriptions, tels que la faute dans le choix des matériaux ou la mauvaise exécution du travail. Dès que le défaut provient de quelque travail physique qu'on a entrepris (y compris l'appropriation de matériaux pour la construction d'un navire déterminé), on peut le considérer comme étant dû à une mauvaise exécution du travail ou à une faute dans le choix des matériaux et non pas à une vice de conception technique en soi-même.

Le terme de « faute » n'est pas employé à cet égard pour impliquer que la responsabilité est fondée sur la négligence, etc... Le terme de « défectuosité » serait peut-être plus neutre, mais, comme la « faute de conception » est le concept traditionnel, on l'utilise ici dans le même sens que « défectuosité de la conception ».

Les exigences auxquelles le plan doit satisfaire d'après le contrat individuel peuvent avoir été établies par des critères fonctionnels, par exemple la stipulation générale implicite d'après laquelle le navire doit être en bon état de navigabilité pour l'utilisation prévue, d'après laquelle sa portée en lourd doit être de X tonnes. On trouve aussi une condition généralement acceptée d'après laquelle le plan doit satisfaire aux exigences d'après les « Règles » d'une certaine société de classification.

As far as this Sub-Committee knows there are only two standard forms of shipbuilding contracts which expressly refer to liability for faulty design. According to the Addendum agreed upon between Swedish Shipbuilders' Association and the Swedish Shipowners' Association on the 27th January 1969 (Doc. SBC - 10 IX - 73, Exhibit 3) : « the Builder shall be obliged to remedy any defect due to faulty design of the vessel by repairing such part of the vessel as was, at the occurrence of the defect, not in a proper condition ». In the Norwegian Association of Shipbuilders standard form of March 6th, 1962 (Doc. SBC - 73, Exhibit 1), Sec. 12.1 it is said that « in the event of defects due to faulty design — the Builders' liability shall cease once the vessel is handed over, if the design — has been checked and approved by the Classification Society or the Public Authorities ».

In a guarantee clause which has been used generally for some years by the yards in Japan (and now embodied in the SAJ form) it is stipulated that the Builder shall remedy « defects in the vessel which are due to defective material and/or poor workmanship on the part of the Builder and/or its sub-contractors ». Thereafter it is said in § 4 : « the Builder shall have no responsibility or liability for any other defects whatsover in the vessel than the defects specified in § 1 of this Article ». Such contract provisions may be construed to exclude from the yard's liability defects due to faulty design. As it is a requirement in most jurisdictions that clauses purporting to exempt from liability must be express and clear, the construction of the said clause may perhaps be disputed.

The same problem of construction may apply to AWES Article 12, which starts by saying that « the Contractor shall be free of all responsibility or liability whatsover except for the guarantee contained in this article », and then stipulates that the Contractor shall remedy « any defect due to bad workmanship or use of defective materials ».

When the guarantee clause only refers to liability for defects due to faulty materials and bad workmanship, it will be a matter of construction whether the contract regulates the yard's liability for faulty design or not. In an English decision (*A.B. Götaverken* v. *Westminster Corporation* [1971] 2 Lloyds' Rep. 505) the Court (Donaldson J.), found that the reference in the contract to defects in the material used or work performed « did not exclude design errors from the scope of the clause :

If there were design errors, I see no reason why these should not be characterised and attract liability as bad workmanship. The alternative view would be that Götaverken escaped all liability under regulation 14, which seems an improbable result for the parties to have intended ».

Autant que le Sous-Comité le sache, il n'y a que deux formules-type de contrats de construction de navires qui se réfèrent expressément à la faute de conception. D'après l'Addendum convenu le 27 janvier 1969 entre l'Association des Constructeurs de navires Suédois et l'Association des Armateurs Suédois (Doc. SBC - 10 IX - 73, Exhibit 3) : « le Constructeur s'oblige à réparer tout vice dû à une faute de conception du navire ».

Dans la formule type du 6 mars 1962 de l'Association Norvégienne des Constructeurs de navires (Doc. SBC - 73, Exhibit 1) Sec. 12.1., il est dit qu'« en cas de vices dus à une faute de conception, la responsabilité des constructeurs prendra fin dès que le navire sera remis si les plans ont été visés et approuvés par la Société de Classification ou par les Autorités Publiques ».

Dans une clause de garantie que les chantiers au Japon utilisent généralement depuis quelques années et aujourd'hui incorporée à la formule SAJ, Article IX, § 1, il est stipulé que le constructeur réparera « les vices du navire qui sont dus à l'emploi de matériaux défectueux et/ou à une mauvaise exécution du travail de la part du constructeur et/ou de ses sous-traitants. Après quoi il est dit au § 4 : « le constructeur ne sera pas responsable de tout vice du navire quel qu'il soit autre que ceux précisés au § 1 du présent Article ». On peut interpréter une telle disposition contractuelle comme excluant de la responsabilité du chantier les vices dus à une faute de conception. Comme la plupart des juridictions exigent que les causes ayant pour objet d'exonérer une partie de sa responsabilité soient expresses et claires, l'interprétation de ladite clause peut peut-être donner lieu à controverse.

Le même problème d'interprétation peut se poser pour l'Art. 12 de l'AWES qui commence par dire que « le constructeur sera exonéré de toute responsabilité de quelque nature que ce soit à l'exception de la garantie contenu dans le présent article », puis stipule que le constructeur réparera « tout vice dû à une mauvaise exécution du travail ou à l'emploi de matériaux défectueux ».

Lorsque la clause de garantie se réfère seulement à la responsabilité pour vices dus à une faute dans le choix des matériaux ou à une mauvaise exécution du travail, une question d'interprétation se posera quant à savoir si le contrat règle ou non la responsabilité du chantier pour faute de conception. Dans une décision anglaise *(A.B. Götaverken* v. *Westminster Corporation* 1971 2 Lloyd's Rep. 505, la Cour (Donaldson J.), on estima que la référence du contrat aux vices des matériaux employés ou du travail effectué « n'excluait pas les erreurs de conception du domaine d'application de la clause :

S'il y avait des erreurs de conception, je ne vois pas de raison de ne pas les définir comme une mauvaise exécution du travail et de ne pas leur étendre, en conséquence, la responsabilité prévue. L'autre conception possible serait que Götaverken échapperait à toute responsabilité en vertu de la règle 14, or il paraît improbable que les parties aient pu envisager un tel résultat.

This construction may not be acceptable in all jurisdictions as the division between defects due to faulty design, faulty materials and bad workmanship has been known for many years. Also, the allocation of risk to one or other party may ordinarily influence the price but if there is no express provision there may have been no basis for such considerations. If there is no sufficiently clear regulation of the yard's liability for faulty design, the result could be an unlimited liability in respect of such defect. On the other hand again, it has for a number of years been a universally recognised contract practice that the yard's liability for defects is limited to rectifying the defect without compensation. It may therefore be possible that in some jurisdictions this limitation will prevail as a custom of the trade and be applied also to defects which have not been expressly dealt with in the guarantee clause in the individual contract.

The Sub-Committee does not purport to express any opinion on these construction problems. It will only register the alternatives as a basis for further discussion within the CMI. The Committe will recommend, however, that the regulation is clarified in future shipbuilding contracts by an express stipulation in respect of defects due to faulty design. In principle there will be three basic solutions which the Committee will point out, though commercial bargainings may of course result in many other solutions :

(1) that the yard shall have the same liability for defects due to faulty design as for defects due to faulty materials and bad workmanship.

(2) that the yard's liability for faulty design shall cease on delivery, provided that the design has been checked and approved by the Classification Society or the Public Authorities.

(3) that the risk for defects due to faulty design shall rest entirely with the shipowner, and that the yard thus shall have no liability for such defects.

2. BURDEN OF PROOF

Although the rules on the burden of proof may vary to some extent in the different jurisdictions, it may be said in general that the Purchaser has the burden of proving the defect which has been discovered during the guarantee period. In addition, whenever the statutory guarantee covers only the latent defects, very likely the Purchaser has also the burden of proving that the defect was not discoverable at the time of delivery.

Although the various contract forms do not expressly regulate the burden of proof, they may do so impliedly. The AWES form,, for instance, by providing that the contractor shall remedy any defect

Toutes les juridictions n'accepteraient pas nécessairement cette dernière interprétation car l'on connaît depuis bien des années la division entre vices dus à une faute de conception, vices dus à une faute dans le choix des matériaux et vices dus à une mauvaise exécution du travail. De plus, s'il est vrai que l'attribution d'un risque à l'une ou l'autre des parties peut normalement influencer le prix, ces considérations peuvent n'être plus fondées dès lors qu'il n'y a pas de stipulation expresse. Si la responsabilité du chantier pour faute de conception n'est pas réglée de façon suffisamment claire, il pourrait en résulter une responsabilité illimitée à cet égard. D'autre part encore, on reconnaît universellement depuis un bon nombre d'années la pratique contractuelle d'après laquelle la responsabilité du chantier pour vices se limite à rectifier le vice sans autre compensation. Il se peut donc que devant certaines juridictions on fasse prévaloir cette limitation comme usage du commerce et qu'elle soit appliquée aussi aux vices que la clause de garantie n'a pas expressément visés dans le contrat individuel.

Le Sous-Comité n'entend pas exprimer la moindre opinion sur ces problèmes d'interprétation. Il se contentera d'enregistrer les différentes voies possibles comme base d'une discussion plus approfondie au sein du C.M.I. Le Comité recommandera pourtant que dans les futurs contrats de construction de navires la réglementation soit clarifiée par une stipulation expresse concernant les vices dus à une faute de conception. Il y aura en principe trois solutions-base que le Comité indiquera ci-dessous, bien que les négociations commerciales peuvent bien sûr se traduire par beaucoup d'autres solutions :

(1) que le chantier aura la même responsabilité pour les vices dus à une faute de conception que pour les vices dus à une faute dans le choix des matériaux et à une mauvaise exécution du travail.

(2) que la responsabilité du chantier pour faute de conception prendra fin à la livrason, à condition que les plans aient été visés et approuvés par la Société de Classification ou les Autorités Publiques.

(3) que le risque de vices dus à une faute de conception reposera entièrement sur l'armateur et que le chantier n'encourera ainsi aucune responsabilité pour de tels vices.

2. CHARGE DE LA PREUVE

Bien que les règles sur la charge de la preuve puissent varier dans une certaine mesure dans les différentes juridictions, on peut dire que d'une façon générale l'acheteur a la charge de prouver le vice qui a été décelé durant la période de garantie. De plus, lorsque la garantie légale couvre seulement les vices cachés, l'acheteur a très probablement la charge de prouver aussi que le vice ne pouvait pas être découvert à l'époque de la livraison.

Bien que les différents types de contrat ne règlent pas expressément la question du fardeau de la preuve, ils peuvent le faire implicitement. Par exemple, la formule AWES, en stipulant que le constructeur doit

notified in writing on the vessel's delivery or any defect not discoverable on delivery which becomes apparent thereafter, indicates with a sufficient clarity that the Purchaser must, as respects defects which have not been notified on delivery, prove that they were not discoverable at that time.

3. NATURE OF THE CONTRACTOR'S LIABILITY

Under all national legislations in respect of which a research has proved possible, the guarantee of the contractor operates regardless of his servants or agents negligence, unless otherwise specifically provided for in the contract. In other words, the liability of the contractor under the guarantee is objective and the contractor is bound to remedy the defect in any event.

The statutory provisions in this respect do not seem to be modified by any of the contract forms which have been examined by the Sub-Committee.

Under some legal systems such as that of the Federal Republic of Germany (§ 635 BGB) and of Italy (art. 1668 of the Civil Code), the Purchaser may also claim damages only if the contractor is at fault.

4. OBLIGATIONS OF THE CONTRACTOR UNDER THE GUARANTEE

In so far as the Sub-Committee has been able to ascertain, under the statutory provisions of the national legal systems which have been the subject of some research, the Contractor would be bound both to remedy the defects and to indemnity the Purchaser with respect to the damages he may have suffered as a consequence of a defect, such as demurrage etc. All shipbuilding contracts limit the contractor's liability in such a way as to exclude indirect damages. This result is achieved both by specifying affirmatively which are the obligations of the contractor and by excluding his liability as respects damage or damages of a different nature.

Such method is adopted in the AWES, MARAD, and SAJ forms which provide as follows :

Art. 12 AWES (lines 15/19) : The contractor's liability shall be limited to the above mentioned obligation (i.e. of remedying any defect due to bad workmanship or use of defective materials) as to extent and duration and the contractor and/or his sub-contractors and suppliers shall have no liability whatever for any consequential loss, damage or expenses in any way deriving or connected with the above defects.

réparer tout vice notifié par écrit lors de la livraison du navire ou tout vice qui n'était pas décelable à la livraison et qui devient apparent par la suite, indique avec suffisamment de clarté que l'acheteur doit, en ce qui concerne les vices qui n'ont pas été notifiés à la livraison, prouver qu'ils n'étaient pas décelables à ce moment.

3. NATURE DE LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR

Sous l'empire de toutes les législations nationales au sujet desquelles on a pu procéder à une recherche, la garantie du constructeur joue indépendamment de sa négligence ou de celle de ses préposés, sauf clause contraire. Autrement dit, la responsabilité du constructeur soumis à garantie est objective et le constructeur est tenu de réparer tout vice en toute occasion.

Les dispositions légales relatives à cette matière ne paraissent pas avoir été modifiées par un quelconque des types de contrat qui ont été examinés par le Sous-Comité. D'après certains systèmes légaux, tels que celui de la République Fédérale d'Allemagne (§ 635 BGB) et celui de l'Italie (art. 1668 du Code Civil), l'acheteur peut réclamer également des dommages-intérêts, seulement si le constructeur est en faute.

4. OBLIGATIONS DU CONSTRUCTEUR SOUMIS A GARANTIE

Dans la mesure où le Sous-Comité a pu s'en assurer, sous l'empire des dispositions légales des législations nationales qui ont fait l'objet de quelques recherches, le constructeur serait tenu à la fois de réparer les vices et l'indemniser l'acquéreur à raison des dommages qu'il a pu subir comme conséquences du vice, par exemple du chômage.

Tous les contrats de construction de navires limitent la responsabilité du constructeur de façon telle que les dommages indirects sont exclus. Ce résultat est obtenu tout en spécifiant positivement les obligations du constructeur qu'en excluant sa responsabilité pour des dommages d'une nature différente.

Une telle méthode est adoptée dans les formules AWES, MARAD et SAJ qui disposent comme suit :

Art. 12 AWES (lignes 15/19) : La responsabilité du constructeur sera limitée à l'obligation mentionnée ci-dessus (c'est-à-dire celle de réparer tout vice dû à une mauvaise exécution du travail ou à l'emploi de matériaux défectueux) en ce qui concerne l'étendue et la durée et le constructeur et/ou ses sous-traitants et fournisseurs n'auront aucune responsabilité pour toute perte, dommage ou dépense dérivant d'une quelconque façon des vices ci-dessus ou en relation avec ces vices.

Art. IX (4) (a) SAJ : The builder shall have no responsibility or liability for any other defects whatsoever in the vessel than the defects specified in Paragraph 1 of this Article. Nor the builder shall in any circumstances be responsible or liable for any consequential or special losses, damages or expenses including, but not limited to, loss of time, loss of profit or earning or demurrage directly or indirectly occasioned to the buyer by reason of the defects specified in Paragraph 1 of this Article or due to repairs or other works done to the vessel to remedy such defects.

Art. XVIII (a) MARAD : The liability of the Contractor to the Purchaser under this Contract on account of any such guarantee deficiency shall not extend beyond the actual repair or replacement thereof. The Contractor shall not be liable to the Purchaser for any damage to such Vessel or its equipment or cargo or other property of the Purchaser or for consequential damages of the Purchaser arising out of any such guarantee deficiency.

The interpretation of the expression « consequential loss » can vary considerably from one jurisdiction to another. In some juris-dictions it includes everything other than the cost of repairing the actual item which is defective.

Suppose for example a turbine blade breaks and causes extensive damage to the turbine and perhaps also to other auxiliary machinery, in some jurisdictions only the cost of repair or replacing the defective blade would be recoverable. In other jurisdictions the damage to the turbine caused by the defective blade would be recoverable under the AWES Clause. In other jurisdictions any damage caused to the vessel as a direct consequence of the defect would be recoverable, but damage to the cargo would not.

Indeed it appears that in many jurisdictions the decision on what would constitute « consequential loss » as distinct from direct loss would depend very largely on the facts. There is certainly a large element of uncertainty in relation to the interpretation of this expression as it appears in both the AWES and the SAJ forms.

5. TIME AND PLACE OF REPAIRS

Very often the vessel is far away from the contractors yard when a defect is discovered. If the defect affects the seaworthiness or the operation of the vessel, it must be remedied immediately and this in most cases (unless the Contractor's personnel may be flown to the port where the vessel lies) requires the intervention of a local yard. When

Art. IX (4) (a) SAJ : Le constructeur ne sera responsable d'aucun vice du navire, quel qu'il soit, autre que les vices spécifiés dans le Paragraphe 1 du présent article. Le constructeur ne sera pas non plus responsable, quelles que soient les circonstances, à raison de toute perte, dommage ou dépense consécutifs au vice ou particuliers, y compris les pertes de temps, de profits ou de bénéfices ou le chômage du navire directement ou indirectement occasionnés à l'acheteur par suite des vices spécifiés au Paragraphe 1 du présent article ou par suite de réparations ou autres travaux effectués sur le navire pour réparer ces vices, — cette énumération n'étant pas limitative.

Art. XVIII (a) MARAD : La responsabilité du constructeur vis-à-vis l'acheteur d'après le présent contrat en ce qui concerne tout vice sujet à garantie ne pourra être étendue au-delà de la réparation ou du remplacement effectif... Le constructeur ne pourra être tenu pour responsable vis-à-vis de l'acheteur pour tout dommage causé à ce navire ou à son équipement, sa marchandise, ou aux propriétés de l'acheteur ou encore pour les dommages consécutifs subis par lui et résultant de tout vice sujet à garantie.

L'interprétation de l'expression « perte consécutive » (« consequential loss » ou « damage »), peut varier considérablement d'une juridiction à l'autre. Devant certaines juridictions, elle comprend toute chose autre que la dépense pour la réparation de l'élément défectueux lui-même.

Supposons par exemple qu'une lame de turbine se casse et qu'elle cause des dommages importants à la turbine et peut-être aussi à d'autres machines auxiliaires : devant certaines juridictions, seuls les frais de la réparation ou du remplacement de la lame défectueuse seraient remboursés. Devant d'autres juridiction, le dommage causé à la turbine par la lame défectueuse serait remboursé en vertu de la clause de l'AWES. Devant d'autres encore, tout dommage causé au navire en conséquence directe du vice serait remboursé, mais le dommage à la cargaison ne le serait pas.

En effet, il apparaît que, devant bien des juridictions, la décision concernant ce qui constituerait une « perte consécutive » en tant que distincte de la perte directe dépendrait largement des faits. Il existe certainement un grand élément d'incertitude relativement à l'interprétation de cette expression, ainsi qu'il apparaît dans les deux formules AWES et SAJ.

5. TEMPS ET LIEU DES REPARATIONS

Très souvent le navire est loin du chantier du constructeur lorsqu'un défaut est découvert. Si le défaut affecte la navigabilité ou l'utilisation du navire, il doit être réparé immédiatement et cela, dans la plupart des cas (à moins que le personnel du constructeur puisse être amené par avion dans le port où se trouve le navire), exige l'intervention d'un chantier local.

the defects are not such as to require immediate action, repairs can theoretically be effected by the Contractor either by sending the necessary personnel on board (if repairs can be made on board) or by taking the vessel to the Contractor's yard. Of course this latter solution is certainly impractical if the vessel is far away and, also, the defect is a minor one. But if it can be conveniently arranged that the vessel will be during her service in the vicinity of the Contractor's yard, all defects can be remedied at one time. This is the reason why it is rather a common practice especially when the home port of the vessel is not far away from the Contractor's yard to postpone repairs of minor defects (also to avoid loss of time to the vessel) and to send the vessel to the Contractor's yard at the end of the guarantee period.

Another reason for the adoption of this practice is also that the Contractor may with less difficulty inspect the defects which have been notified by the Purchaser prior to their being repaired.

Neither national laws nor contract forms however provide anything in this respect. Contract forms instead regulate in different ways the right of the Purchaser to have the defects remedied by a yard other than the Contractor's.

Basically three different criteria are followed, viz :

(i) to leave the decision at the option of the Purchaser.

(ii) to make the right of the Purchaser conditional on the agreement of the Contractor.

(iii) to provide that the Purchaser may effect repairs elsewhere when it is impractical to bring the vessel to the Contractor's yard.

The first alternative is adopted in the MARAD form (art. XVIII (a), the second in the AWES form (Art. 12, lines 23-24) and the third in the SAJ form (Art. IX (3) (b).

The contractual regulation is on the contrary almost uniform as regards the obligations of the Contractor in case the repairs are effected by a third party. In such a case in fact the Contractor is normally bound to pay for the cost of the work within the maximum limit of the expense which the Contractor would have incurred if the defect had been remedied by him. In this event the guarantee usually terminates as regards the item or part of the vessel in question.

The Committee noted that the words cost and price have not the same meaning. The majority felt the cost does not include profit but probably does include overhead expenses.

6. NOTICE OF DEFECTS

Many national legal systems (Canada, France, Ireland, United Kingdom and United States) have no specific statutory provisions as to the period within which the Purchaser must notify to the Contractor the

Lorsque les défauts n'exigent pas une intervention immédiate, les réparations peuvent théoriquement être effectuées par le constructeur, soit par l'envoi à bord du personnel nécessaire (si les réparations peuvent être effectuées à bord) soit en amenant le navire dans le chantier du constructeur. Naturellement cette dernière solution est certainement impraticable si le navire se trouve au loin et de même si le vice est d'une importance mineure. Mais si les choses peuvent s'arranger de façon que, durant son service, le navire puisse se trouver dans le voisinage du chantier du constructeur, dans ce cas tous les défauts peuvent être réparés en même temps. Telle est la raison pour laquelle il est plutôt de pratique courante, spécialement lorsque le port d'attache du navire ne se trouve pas loin du chantier du constructeur, d'ajourner la réparation des défauts mineurs (et aussi pour épargner au navire une perte de temps) et d'envoyer le navire au chantier du constructeur à la fin du délai de garantie.

Une autre raison pour l'adoption de cette pratique réside dans le fait que le constructeur peut suspecter, avec moins de difficultés, les vices notifiés par l'acheteur avant leur réparation.

Cependant ni les lois nationales ni les formules contractuelles ne stipulent quoi que ce soit à cet égard. Les formules contractuelles règlent plutôt de façons différentes le droit de l'acheteur de faire réparer les vices par un chantier autre que celui du constructeur.

Fondamentalement, trois critères sont suivis, à savoir :

(i) laisser la décision à l'option de l'acheteur,
(ii) subordonner le droit de l'acheteur à l'agrément du constructeur,
(iii) stipuler que l'acheteur peut faire réparer ailleurs lorsqu'il est impraticable d'amener le navire dans le chantier du constructeur.

La première solution est adoptée dans la formule MARAD (art. XVIII (a). La seconde, dans la formule AWES (art. 12, lignes 23/24) et la troisième, dans la formule SAJ (art. IX (3) (b).

La réglementation contractuelle est au contraire presque uniforme en ce qui concerne les obligations du constructeur dans le cas où les réparations sont effectuées par un tiers. Dans un tel cas, le constructeur est en fait normalement tenu de payer le coût du travail dans la limite maximum de la dépense que le constructeur aurait engagée si le vice avait été réparé par lui. Dans ce cas, la garantie prend généralement fin en ce qui concerne l'élément ou la partie du navire en question.

Le Comité a noté que les expressions « coûts » et « prix » n'ont pas la même signification. La majorité pense que le « coût » ne comprend pas le profit mais comprend probablement les dépenses supplémentaires.

6. NOTIFICATION DES VICES

Beaucoup de législations nationales (Canada, France, Irlande, Royaume-Uni, U.S.A.) n'ont pas de dispositions légales particulières en ce qui concerne le délai pendant lequel l'acheteur doit notifier au

defects he has discovered during the guarantee period. Italy may also be included amongst this group of countries, in so far as the 60 days notice period provided by article 1667 of the Civil Code is deemed to be inapplicable to shipbuilding contracts.

A prompt notice by the Purchaser to the Contractor is required in the Democratic Republic of Germany, in the Federal Republic of Germany (§ 381 and §§ 640 and 377 BGB), in Japan (art. 526 of the Commercial Code : the applicability of this provision to shipbuilding contracts is however doubtful). The failure to give a timely notice has no barring effect in the D.D.R., for this effect is only connected with the failure to give notice within one month from the end of the guarantee period (as an exception to this rule, a thirty days notice period, which if exceeded bars the Purchaser's claims, is provided as respects those defects which may be discovered by means of tests, such as those conducted during the sea trials, stipulated in the contract). The non compliance with art. 56 of the Japanese Commercial Code (if applicable) on the contrary always bars the claims of the Purchaser.

Most contract forms provide that the Purchaser must give notice of any defect he discovers. The time within which the notice must be given is established in different ways, viz :

(i) it may be only required that the notice be given within a specified number of days after the end of the guarantee period;

(ii) it may be required that the notice be given within a specified number of days after discovery;

(iii) it may be required that the notice be given as promptly as possible.

The first alternative is adopted in the MARAD form (Art. XVIII (b) although a five days notice period is then provided if the defect is remedied before the end of the guarantee : the second alternative is adopted in the AWES form (Art. 12 lines 11 and 12) and the third one in the SAJ form (Art. IX (2).

The failure of the Purchaser to give notice within the prescribed period of time may alternatively bar any further claim the Purchaser may have under the guarantee clause as respects the defect in question or give rise to a counterclaim of the Contractor for damages. The classification of a contractual clause in one of these two categories is a problem of construction of the contract. If however the barring

constructeur les vices qu'il a découverts durant le délai de la garantie. L'Italie peut également être comprise dans ce groupe de pays, dans la mesure où la notification dans le délai de 60 jours prévu à l'art. 1667 du Code Civil est considérée comme inapplicable dans les contrats de construction de navires.

Une notification à bref délai par l'acheteur au constructeur est exigée dans la République Démocratique Allemande, dans la République Fédérale d'Allemagne (§ 640, §§ 381 et 377 BGB) et au Japon (art. 526 du Code Commercial) : l'applicabilité de ces dispositions aux contrats de construction de navires est toutefois doûteuse. L'absence de notification en temps voulu n'a pas d'effet prescriptif en DDR car cet effet s'applique seulement à l'absence de notification dans le délai d'un mois à dater de la fin du délai de garantie (par exception à cette règle, une notification dans un délai de 30 jours est prévue avec application de la prescription pour les réclamations de l'acheteur en cas de dépassement de ce délai, en ce qui concerne les vices qui peuvent être découverts au moyen d'essais tels que ceux qui sont entrepris durant les essais en mer prévus au contrat). Au contraire l'inobservation de l'art. 526 du Code Commercial Japonais (s'il est applicable) entraîne toujours la prescription des réclamations de l'acheteur.

La plupart des formules contractuelles stipulent que l'acheteur doit donner avis de tout vice qu'il découvre. Le délai dans lequel la notification doit être faite est établi de façons différentes, à savoir :

(i) il peut être exigé seulement que la notification soit faite dans un nombre spécifié de jours après la fin de la période de garantie;

(ii) il peut être exigé que la notification soit faite dans un nombre spécifié de jours après la découverte;

(iii) il peut être exigé que la notification soit faite aussi rapidement que possible.

La première solution est adoptée dans la formule MARAD (art. XVIII (b)), bien qu'une période de notification de cinq jours soit alors prévue si le défaut a été réparé avant la fin de la garantie; la seconde solution est adoptée par la formule AWES (art. 12, lignes 11 et 12) et la troisième solution est celle de la formule SAJ (art. IX (2)).

L'absence d'une notification de l'acheteur dans le délai prévu peut, alternativement, rendre prescrite toute réclamation ultérieure, à laquelle l'acheteur peut avoir droit en vertu de la clause de garantie, au sujet du vice en question, ou donner lieu à une contre-réclamation du constructeur pour dommages-intérêts. La classification d'une clause contractuelle dans l'une de ces deux catégories constitue un problème d'interprétation du contrat. Si cependant l'effet de prescription n'est pas spécifié clairement, il est vraisemblable que, au moins devant certaines juridictions, le constructeur n'aura droit qu'à des dommages-intérêts

effect is not clearly specified, it is likely that, at least in some jurisdictions, the Contractor is only entitled to damages, provided of course he can prove them. The Sub-Committee takes therefore the view that the contractual provision ought to clearly specify what the consequences of the delay are.

The provision in the AWES form could for instance leave some doubts in this respect, although the word « provided » prima facie should indicate that the failure to give a timely notice bars the claim. Similar doubts may arise as respects the provision in the MARAD form (Art. XVIII (b), whilst the SAJ form (Art. IX (2) seems to be clear as to the barring effect of the delay, at least as regards the failure to notify the defects within thirty days of the expiry of the guarantee.

When the contractual provision must be construed as a time bar, its validity may in some jurisdictions be questioned. This is the case in Italy and in France.

In Italy there is a general provision in the civil code (art. 2965) whereby the clauses purporting to bar claims must not be such as to render too difficult for the claimant the enforcement of his right; in this connection customs of the trade may be referred to in order to establish whether a given notice period is or is not so short as to come under the above provision: when a given time limit is commonly provided and accepted by the parties, the inference may be drawn that it does not unduly prejudice the rights of the Purchaser.

In France, when the defect is latent the contractual provisions do not apply and therefore the Purchaser may disregard the notice of claim clause and bring an action within the prescription period of one year from discovery of the defect provided in art. 8 of law 3 January 1967.

In many other jurisdictions (Canada, Democratic Republic of Germany, Federal Republic of Germany, Ireland, Norway, Sweden, United Kingdom, United States) contractual provisions on the barring effect of the notice period would normally be enforceable.

7. PERIOD OF THE GUARANTEE

Express statutory provisions as respects the period of the guarantee exist in Italy (two years from delivery : art. 240 of the Code of Navigation), in Japan (one year from delivery : art. 637 of the Civil Code), in Norway and in Sweden (one year from purchaser's receipt of the goods, sec. 54 of the Sale of Goods Act).

No statutory provision as regards the period of the guarantee exists on the contrary in Canada, in the Democratic Republic of Germany,

à condition naturellement qu'il prouve le dommage. La Sous-Comité suggère par conséquent que la disposition contractuelle devrait spécifier clairement ce que sont les conséquences du délai.

La disposition de la formule AWES pourrait, par exemple, laisser subsister certains doutes à ce sujet bien que les mots « à condition que » doivent indiquer prima facie que la non-notification dans le délai entraîne la prescription de la réclamation. Des doutes similaires peuvent exister dans la disposition de la formule MARAD (art. XVIII (b)), alors que la formule SAJ (art. IX (2)) semble être claire en ce qui concerne l'effet prescriptif du délai, du moins en ce qui concerne l'absence de notification des vices dans les trente jours à dater de l'expiration de la garantie.

Lorsque la disposition contractuelle doit être interprétée comme une prescription, sa validité peut, devant certaines juridictions, être contestée. Tel est le cas en Italie et en France.

En Italie il y a une disposition générale dans le Code Civil (art. 2965) d'après laquelle les clauses tendant à rendre prescrites les réclamations, ne doivent pas être telles qu'elles soient de nature à rendre trop difficile pour le réclamateur l'exercice de son droit; à cet égard, on peut se référer aux usages du commerce pour établir si un délai déterminé pour la notification est ou n'est pas assez court au point de tomber sous le coup de la disposition ci-dessus : lorsqu'un délai donné est couramment stipulé et accepté par les parties, on peut en déduire que cela ne préjudicie pas indûment les droits de l'acheteur.

En France, lorsque le vice est caché, les stipulations contractuelles ne s'appliquent pas et en conséquence l'acheteur peut ne pas se conformer à la clause relative à la notification de la réclamation et engager son action dans le délai de prescription d'un an après la découverte du vice, délai prévu dans l'art. 8 de la loi du 3 janvier 1967.

Devant toutes autres juridictions (Canada, République Démocratique d'Allemagne, République Fédérale d'Allemagne, Irlande, Norvège, Suède, Royaume-Uni, U.S.A.) les stipulations contractuelles relatives à l'effet prescriptif du délai de notification devraient être respectées.

7. DELAI DE GARANTIE

Des dispositions légales expresses relatives au délai de la garantie existent en Italie (deux ans à dater de la livraison, art. 240 du Code de la Navigation) au Japon (un an à dater de la livraison, art. 637 du Code Civil), et en Norvège et en Suède (un an à dater de la réception, art. 54 de la loi sur les ventes de marchandises). Sauf au Japon, dans les autres pays indiqués ci-dessus la disposition sur le délai de garantie dérive de la disposition sur le délai de prescription ou de la limitation de l'action, suivant le cas.

in the Federal Republic of Germany, in Ireland, the United Kingdom and the United States.

It is common practice that shipbuilding contracts expressly provide which is the period during which the Contractor's guarantee is in force. In the AWES form the period, which commences to run from delivery, is left blank and must be filled in by the parties to any given contract (Art. 12, line 11); in the MARAD form the period is six months after delivery (Art. XVIII (a) whilst in the SAJ form it is one year after delivery (Art. IX (1). According to the AWES form the guarantee covers all defects which *become apparent* during the guarantee period; the language in the MARAD form is slightly different, for reference is made to any weakness, any deficiency, any failure which shall *appear or be discovered* during the guarantee period, whilst in the SAJ form the guarantee applies to any defects which are *discovered* during the guarantee period.

Only one amongst the contract forms examined by the Sub-Commitee regulates the situation of the vessel being taken out of service as a consequence of a defect covered by the guarantee, viz. the MARAD form which in the last sentence of Art. XVIII (a) provides as follows :

In computing the guarantee period from the date of the Purchaser's acceptance of each of the completed vessels there shall be excluded any time the vessel is prevented from entering or is taken out of service on account of any guarantee deficiency for which the contractor is responsible, as herein provided.

The Sub-Committee takes the view that a provision along these lines (both if the parties wish to suspend or not the running of the time) is useful since it clarifies a problem which might otherwise be the subject of litigation.

With respect to those legal systems in which a statutory period of the guarantee is in existence, the problem arises whether the parties are free to modify such statutory period. The answer seems to be in the affirmative in all the countries to which reference has been made previously (Federal Republic of Germany, Italy, Japan, Norway and Sweden).

8. PRESCRIPTION AND LIMITATION OF ACTION

In all national legal systems there is a period of prescription or limitation for the commencement of proceedings against the Contractor, be it a specific provision for shipbuilding contracts, or a general provision for a wider category of contracts, applicable also to shipbuilding contracts. The following table indicates the length of the period and the moment when it commences to run in various countries :

Au contraire, aucune disposition légale n'existe sur le délai de la garantie au Canada, dans la République Démocratique d'Allemagne, en Irlande, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis.

Il est de pratique courante que les contrats de construction de navires indiquent expressément quel est le délai durant lequel la garantie du constructeur est applicable. Dans la formule AWES le délai, qui commence à courir au moment de sa livraison, est laissé en blanc et doit être rempli par les parties dans tout contrat donné (art. 12, ligne 11); dans la formule MARAD, le délai est de six mois après la livraison (art. XVIII (a)), alors que dans la formule SAJ, il est d'un après la livraison (art. IX (1)). D'après la formule AWES, la garantie couvre tous défauts qui *demeurent apparents* durant le délai de la garantie; le texte dans la formule MARAD est légèrement différent, car il se réfère à toute faiblesse, à toute déficience, à tout manquement qui *apparaîtra ou sera découvert* durant le délai de garantie, alors que dans la formule SAJ la garantie s'applique à tous défauts qui sont découverts durant le délai de la garantie.

Une seule des formules contractuelles examinées par le Sous-Comité règle la situation du navire mis hors service en conséquence d'un vice couvert par la garantie à savoir, la formule MARAD, laquelle dans la dernière phrase de l'art. XVIII (a) stipule ce qui suit :

« Pour calculer le délai de garantie à partir de l'acceptation par l'acheteur de chacun des navires terminés, on exclura toute période pendant laquelle le navire est empêché d'entrer en service ou est retiré de service par suite de tout vice sujet à garantie, pour lequel le constructeur est responsable, comme il est stipulé ici. »

Le Sous-Comité estime qu'une disposition inspirée de cette clause (que les parties désirent suspendre ou non le cours du délai) est utile, étant donné qu'elle clarifie un problème qui pourrait autrement donner lieu à litige.

Au sujet des législations dans lesquelles un délai légal de garantie existe, le problème se pose de savoir si les parties sont libres de modifier un tel délai légal. La réponse paraît être affirmative dans tous les pays auxquels on fait allusion précédemment (République Fédérale Allemande, Italie, Japon et Suède).

8. PRESCRIPTION ET LIMITATION DE L'ACTION

Dans toutes les législations nationales, il existe un délai de prescription ou de limitation pour entamer une procédure contre le constructeur, qu'il s'agisse d'une disposition spécifique pour les contrats de construction de navires ou d'une disposition générale pour une catégorie plus large de contrats, applicable également au contrat de construction de navires. La liste ci-après indique la longueur du délai et le moment où il commence à courir dans divers pays :

Belgium :	thirty years from the date when the cause of action has arisen.
Democratic Republic of Germany :	
Federal Republic of Germany :	six months from delivery.
France :	one year from delivery.
Italy :	two years from delivery.
Japan :	one year from delivery.
Norway :	action barred if complaint is not made promptly after discovery of defect (Sales Act, sec. 52) or in any case within one year after receipt (sec. 54). General limitation period is three years for claims for compensation for delivery of goods or for any claim based on agreement for the delivery of goods. Also actions in tort are barred if not commenced within three years from the discovery of the damage and of who is responsible therefore. Otherwise the general period of limitation is ten years from the day an obligation matured.
Sweden :	action barred if complaint is not made promptly after discovery of defect (Sales Act sec. 52) or in any case within one year after receipt (sec. 54). General period of limitation is ten years from the origin of the obligation (e.g. the signing of a contract).
Ireland :	six years (or twelve years if the contract is under seal) from the time when the defect has become apparent.
Netherlands :	six weeks from the time when the defect has become apparent with respect to the statutory guarantee; thirty years with respect to the contractual guarantee.
United Kingdom :	six years (or twelve if the contract is under seal) from the time when the defect has become apparent.
United States :	four years in the States where the Uniform Commercial Code has been enacted (all except Louisiana).

Belgique	: Trente ans à dater du moment où la cause de l'action est née.
République Démocratique Allemande	:
République Fédérale d'Allemagne	: Six mois à dater de la livraison.
France	: Un an à dater de la découverte.
Italie	: Deux ans à dater de la livraison.
Japon	: Un an à dater de la livraison.
Norvège	: (voir texte anglais).
Suède	: (voir texte anglais).
Irlande	: Six ans (ou douze ans si le contrat est scellé) à dater du moment où le vice est devenu apparent.
Pays-Bas	: Six semaines à dater du moment où le vice est devenu apparent, en ce qui concerne la garantie légale; trente ans, en ce qui concerne la garantie contractuelle.
Royaume-Uni	: Six ans (ou douze ans si le contrat est scellé) à dater du moment où le vice est devenu apparent.
Etats-Unis	: Quatre ans dans les Etats où le Code Commercial Uniforme est entré en vigueur (tous, sauf la Louisiane).

In some jurisdictions the period may not be altered by the parties (e.g. Italy); in others it may be only lengthtened (e.g. Federal Republic of Germany and France); in others it may be both shortened and lenghtened (e.g. Japan, Norway and Sweden). Then there are countries in which the claimant may not enjoy the full period, when by doing so it prejudices the debtor (e.g. Netherlands).

9. FREEDOM OF CONTRACT

The freedom of contract in the various national legal systems varies, but the Sub-Committee has found that there is a substantial measure of uniformity as respects some fundamental principles. For instance in many countries the exonerations from or limitation of liability are null and void when the defect is caused by the wilful misconduct of the Contractor (Belgium, Federal Republic of Germany, Netherlands, Norway and Sweden) or even when the defect is caused by the gross negligence of the Contractor (Italy in all circumstances, Federal Republic of Germany if the exoneration is provided by general conditions). The strictest provisions are those of the French law, for as respects latent defects there is an irrebuttable presumption that the Contractor knew the defects and therefore all exonerations from or limitation of liability are always null and void.

The Sub-Committee wishes to make it clear that it has used the words « wilful misconduct » as if the concept of wilful misconduct were precisely corresponding to that of « faute intentionnelle ». Although there are different views as to the precise concept of wilful misconduct, it would appear that according to the prevailing opinion, in order that a misconduct may be qualified as wilful it is not necessary that the person act with the intention to cause harm, but only with the knowledge that his conduct is wrong. It is precisely in consideration of this possibly restricted meaning of wilful misconduct, as opposed to the theory according to which a wilful misconduct occurs when an act is done knowingly and purposely with a view to injurying another, that in some International Conventions, to the words « wilful misconduct » there have been added the words « and with knowledge that damage would probably result ». As regards the concept of « faute intentionnelle », this has been considered equivalent to that of « faute dolosive » and having, in contractual relationship, the meaning of an intentional breach, as opposed to a culpable breach.

In most jurisdictions wilful misconduct (or faute intentionnelle) is relevant only if it is attributable to the Contractor himself and therefore the problem arises, when the Contractor is a legal entity, when

Dans certaines législations, le délai ne peut pas être modifié par les parties (par exemple, l'Italie); dans d'autres, il ne peut être que prolongé (par exemple, la République Fédérale d'Allemagne et la France); dans d'autres, il peut être soit raccourci, soit prolongé (par exemple, le Japon, la Norvège et la Suède). Enfin, il y a des pays où le réclamateur peut ne pas jouir de la totalité du délai, si ce faisant, il cause un préjudice au débiteur (par exemple, aux Pays-Bas).

9. LIBERTE CONTRACTUELLE

La liberté contractuelle varie dans les différentes législations nationales, mais le Sous-Comité a trouvé qu'il y a une mesure substantielle d'uniformité au sujet de certains principes fondamentaux. Par exemple, dans plusieurs pays l'exonération ou la limitation de la responsabilité est nulle et non avenue lorsque le vice a été causé par la faute intentionnelle (« wilful misconduct ») du constructeur (Belgique, République Fédérale d'Allemagne, Pays-Bas, Norvège) ou même lorsque le vice a pour cause une lourde négligence de la part du constructeur (Italie en toutes circonstances, République Fédérale d'Allemagne si l'exonération est stipulée dans les conditions générales). Les dispositions les plus strictes sont celles de la loi française, car, en ce qui concerne les vices cachés, il y existe une présomption irréfragable que le constructeur connaissait l'existence des vices et en conséquence toutes exonérations ou limitations de responsabilité sont toujours nulles et non avenues.

Le Sous-Comité désire indiquer clairement qu'il a employé les mots « wilful misconduct » comme si ce concept correspond exactement à celui de « faute intentionnelle ». Bien qu'il y ait différents points de vue au sujet du concept précis de « wilful misconduct », il semble que, d'après l'opinion dominante, pour qu'une « misconduct » soit qualifiée de « wilful », il n'est pas nécessaire que la personne agisse avec l'intention de causer un dommage, mais qu'il suffit qu'il ait agi avec la connaissance que sa conduite est fautive. C'est précisément en considération de ce sens restrictif de « wilful misconduct », pris comme opposé à la théorie d'après laquelle une « wilful misconduct » est un acte accompli en connaissance de cause et en vue de causer un préjudice à autrui, que, dans certaines conventions internationales, on a ajouté aux mots « wilful misconduct » les mots « et avec la connaissance qu'un dommage allait probablement en résulter ». En ce qui concerne le concept de « faute intentionnelle », il a été considéré comme équivalent à celui de « faute dolosive » et comme ayant, dans les rapports contractuels, le sens d'une rupture intentionnelle du contrat, par opposition à une rupture coupable.

Devant plusieurs juridictions la « wilful misconduct » (ou « faute intentionnelle ») est retenue seulement si elle est attribuable au constructeur lui-même et en conséquence, lorsque le constructeur est une entité légale, le problème se pose de savoir quand la conduite peut être

the conduct may be deemed to be that of the Contractor as opposed to that of his servants or agents. Generally speaking, negligence is deemed to be « personal » when it is attributable to somebody who is at a managerial level in the company. The problem has arisen in limitation causes in order to ascertain the existence of the privity or knowledge of the owner and an affirmative answer has been given in cases in which, for instance, negligence was attributed to a person to whom the supervision of repair works was deputed by the owner : *The Pocone* 1947 A.M.C. 106; *Federazione Italiana dei Consorzi Agrari* v. *Mandask Compania de Vapores S.A.* 1968 A.M.C. 315.

10. ACTIONS IN TORT

It may be of some importance to ascertain whether the Purchaser may sue the Contractor in tort in order to avoid the application of the contractual exonerations from or limitation of liability or whether he may sue in tort the Contractor's suppliers for the same purpose. It may also be of some importance to ascertain whether the Contractor may avoid an action in tort against the suppliers by extending to them the provisions of the contract.

As regards the first problem, the following alternative criteria are adopted in different jurisdictions :

(i) The action in tort is never permissible : France, Belgium.

(iii) The action in tort is permissible (in which event the other con- may avail himself of the terms of the contract (i.e. of the exonerations from or limitation of liability) : Ireland, United Kingdom, Netherlands, United States, Federal Republic of Germany, Norway and Sweden.

(iii) The action in tort is permissible (in which event the other contracting party may not avail itself of contractual exonerations) whenever there is an infringement of a primary right (such as life) : Italy (it is however very doubtful whether such a situation may arise in respect to shipbuilding contracts) and in Japan (but this view seems to be disputed by the leading authors).

The Contractor may protect his servants or agents, as well as his sub-contractors and suppliers, against an action in tort by means of a properly worded clause in the contract. The Sub-Committee noted that the MARAD form does not exonerate the sub-contractors and suppliers and that some doubts may arise as to whether such an exoneration is provided under the AWES form.

considérée comme étant celle du constructeur par opposition à celle de ses employés et préposés. D'une façon générale, la négligence est censée être « personnelle » lorsqu'elle est attribuable à quelqu'un qui est au niveau de la Direction dans la compagnie. Le problème a été soulevé dans des cas de limitation en vue d'établir l'existence d'une connaissance personnelle de l'armateur et une réforme affirmative fut donnée dans des espèces où, par exemple, la négligence avait été attribuée à une personne à qui la supervision de travaux de réparation avait été confiée par l'armateur : « *The Pocone* » 1947 A.M.C. 106; *Federazione Italiana dei Consorzi Agrari* v. *Mandask Compania de Vapores S.A.* 1968 A.M.C. 315.

10. ACTIONS QUASI-DELICTUELLES

Il peut être d'une certaine importance de savoir si l'acheteur peut poursuivre le constructeur sur le terrain quasi-délictuel, en vue d'éviter l'application des exonérations ou limitations contractuelles de responsabilité, ou de savoir, s'il peut poursuivre dans le même but sur le terrain quasi-délictuel des fournisseurs du constructeur. Il peut également être de quelque importance de savoir si le constructeur peut éviter une action quasi-délictuelle contre les fournisseurs en leur étendant les dispositions du contrat.

En ce qui concerne le premier problème, les critères suivants sont adoptés par différentes juridictions :

(i) L'action quasi-délictuelle n'est jamais permise (France, Belgique).

(ii) L'action quasi-délictuelle est permise, mais le constructeur poursuivi sur le terrain quasi-délictuel peut se prévaloir des termes du contrat (c'est-à-dire des exonérations et limitations de responsabilité) : Irlande, Royaume-Uni, Pays-Bas, Etats-Unis, République Fédérale d'Allemagne, Norvège, et Suède.

(iii) L'action quasi-délictuelle est permise (cas auquel l'autre partie contractante ne peut se prévaloir des exonérations contractuelles), lorsqu'il y a une violation d'un droit essentiel (tel que la vie) : Italie (il est cependant doûteux qu'une telle situation puisse se présenter au sujet de contrats de construction de service) et Japon (mais ce point de vue est contesté par des auteurs éminents).

Le constructeur peut protéger ses employés et préposés, aussi bien que ses sous-traitants et fournisseurs, contre toute action quasi-délictuelle par le moyen d'une clause rédigée de façon appropriée dans le contrat. Le Sous-Comité a noté que la formule MARAD n'exonère pas les sous-traitants et fournisseurs et qu'un certain doute peut exister sur le point de savoir si une telle exonération est stipulée dans la formule AWES.

II

PASSING OF PROPERTY

1. STATUTORY PROVISIONS

The statutory provisions on the time when the property in the vessel passes from the Contractor to the Purchaser vary considerably from country to country. An attempt is made below to give a summary of the situation in some jurisdictions, including therein also a reference to the passing of property in materials and to the passing of the risk from the Contractor to the Purchaser.

a. *Passing of the property in the ship*

Property passes to the Purchaser at the time of delivery in Belgium, Federal Republic of Germany, France, Ireland, Japan, Netherlands, United Kingdom and United States. In Italy the prevailing opinion is that when a vessel is built for the account of the Purchaser, property passes to the Purchaser at the time of construction. The same principle applies also in Norway, whilst in Sweden under the new law which will enter into force later this year, there will be a kind of co-ownership of the Contractor and of the Purchaser until the time of delivery, unless the parties have agreed that the Purchaser shall be the absolute owner.

b. *Passing of property in materials*

In Italy and Norway the property in materials which are within the shipyard and are duly identified as destined for the ship, passes to the Purchaser concurrently with the passing of the property in the vessel under construction even if they are not yet physically connected with the vessel.

The same principle is adopted in other countries under whose laws the property passes at the time of delivery when there is a contractual provision to the effect that property in materials passes to the Purchaser when the materials are appropriated to the vessel and are identified; the normal identification system is to mark the materials with the yard's building number. This rule applies in Belgium, France, Germany, Netherlands and the United Kingdom.

In Sweden clearly identified materials within the yard follow the same rules as the vessel itself.

c. *Passing of the risk*

In some jurisdictions the passing of the risk takes place concurrently with the passing of property: Belgium, France, Ireland, Italy and United Kingdom.

II

TRANSFERT DE PROPRIETE

1. DISPOSITIONS LEGALES

Les dispositions légales relatives au moment où la propriété du navire est transféré du constructeur à l'acheteur varient considérablement d'un pays à l'autre. Il est essayé ci-après de donner un sommaire de la situation dans certaines législations, y compris une référence sur le transfert de la propriété des matériaux et le transfert des risques du constructeur à l'acheteur.

a. Transfert de la propriété du navire

La propriété est transférée à l'acheteur au moment de la livraison en Belgique, dans la République Fédérale d'Allemagne, en France, en Irlande, au Japon, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. En Italie, d'après l'opinion dominante, lorsque le navire est construit pour le compte de l'acheteur, la propriété est transférée à l'acheteur au moment de la construction. Le même principe est aussi applicable en Norvège, alors qu'en Suède, lorsque la nouvelle loi entrera en vigueur plus tard au courant de cette année, il y aura une sorte de copropriété du constructeur et de l'acheteur jusqu'au moment de la livraison.

b. Transfert de la propriété des matériaux

En Italie et en Norvège, la propriété des matériaux qui sont à l'intérieur du chantier et qui sont dûment identifiés comme destinés au navire, est transférée à l'acheteur concurremment avec le transfert de la propriété du navire en construction, même s'ils n'ont pas encore été physiquement introduits dans le navire.

Le même principe est adopté dans d'autres pays d'après la loi lesquels la propriété est transférée au moment de la livraison lorsqu'il existe une disposition contractuelle à l'effet de faire transférer la propriété avant la livraison : dans ce cas, la propriété des matériaux passe également à l'acheteur lorsque les matériaux sont affectés au navire et qu'ils sont identifiés; le système normal d'identification consiste à marquer les matériaux avec le numéro de construction du chantier. Cette règle s'applique en Belgique, en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

c. Transfert des risques

Dans certains pays le transfert des risques a lieu concurremment avec le transfert de la propriété : Belgique, France, Irlande, Italie et Royaume-Uni.

Under Dutch law the solution of the problem varies according to whether the contract is qualified, as a contract of sale or as a contract for works and materials : in the former case, the risk passes at the time of the contract whilst in the latter case it passes at the time of the passing of property.

2. CONTRACTUAL PROVISIONS

The contractual provisions on the passing of property are normally connected with the schedule of payments and with the securities given by one party to the other.

In the AWES form there are three different alternative provisions, which are meant to be used distinctly in Germany, Italy, Netherlands and United Kingdom. The first one is worded as follows :

« The vessel and/or such parts as shall be constructed and all materials, machinery, equipment, appurtenances and outfit as marked are agreed to become the property of the Purchaser as security for instalments paid by the Purchaser to the Contractor at the same moment they are marked with the vessel's yardnumber and shall be kept in free custody (« Verwahrung ») by the Contractor for the Purchaser's account instead of the possession to the Purchaser. »

The second one is worded as follows :

« During the construction the vessel shall be the Contractor's property and the Contractor undertakes not to dispose of the vessel and not to allow any mortgage or lien being registered on the vessel except with the Purchaser's prior written consent. »

The wording of the third one is as follows :

« From and after payment by the Purchaser of the first instalment of the price (as specified in Article 7 hereof) the vessel as it is constructed and every part thereof and all equipment, components and materials intended for the vessel, as soon as they arrive in the Contractor's yard and are appropriated to the vessel, shall be Purchaser's property but the Contractor or sub-contractors (as the case may be) shall at all times have a lien thereon for any unpaid portion of the price, including any agreed increases therein and any interest due thereon and any other sum due and payable by the Purchaser to the Contractor under this agreement. »

Whilst the terms of the second and third clause may be used alternatively and, as a matter of fact, in many cases in Italy shipbuilding contracts provide that the property passes to the Purchaser proportionally with the instalments paid, the wording of the clause intended to be used in the Federal Republic of Germany is in strict connection with specific provisions of German law. In fact, under German law,

D'après la loi hollandaise, la solution du problème varie suivant que le contrat est qualifié de contrat de vente ou de contrat d'entreprise : dans le premier cas, les risques sont transférés au moment du contrat alors que dans le dernier cas ils sont transférés au moment du transfert de la propriété.

2. DISPOSITIONS CONTRACTUELLES

Les dispositions contractuelles sur le transfert de la propriété sont normalement rattachées à la liste des paiements et aux garanties par une partie à l'autre.

Dans la formule AWES, il y a trois dispositions différentes qui sont utilisées de façon distincte en Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas, et au Royaume-Uni. La première est rédigée comme suit :

« Le navire et/ou toutes parties qui seront construites et tous matériaux, machine, équipement, dépendances et armement, tels que marqués, sont convenus comme étant devenus la propriété de l'acheteur à titre de garantie pour les acomptes payés par l'acheteur au constructeur au moment où ils sont marqués avec le numéro du navire dans le chantier et ils seront gardés sous la libre surveillance du constructeur pour le compte de l'acheteur au lieu d'être en possession de l'acheteur. »

La deuxième disposition est rédigée comme suit :

« Pendant la construction, le navire sera la propriété du constructeur et le constructeur s'engage à ne pas disposer du navire et à ne consentir aucune hypothèque ni aucun autre droit réel enregistré sur le navire, sauf avec l'accord écrit préalable de l'acheteur. »

La troisième disposition est rédigée comme suit :

« A partir du paiement par l'acheteur du premier acompte sur le prix (comme il est spécifié à l'article 7), le navire, tel que construit, et toute partie du navire et tous équipements, annexes et matériaux destinés au navire, dès qu'ils arrivent au chantier du constructeur et qu'ils sont affectés au navire, seront la propriété de l'acheteur, mais le constructeur ou les sous-traitants (suivant le cas) y auront à tout moment un droit réel pour toute partie impayée du prix, y compris toutes augmentations convenues sur le prix et tous intérêts dus sur celui-ci et toute autre somme due et payable par l'acheteur au constructeur d'après cet accord. »

Alors que les termes de la seconde et de la troisième clauses peuvent être utilisés alternativement et qu'en fait, dans bien des cas en Italie les contrats de construction de navires stipulent que la propriété est transférée à l'acheteur en proportion des acomptes payés, la rédaction des clauses destinées à être utilisées dans la République Fédérale d'Allemagne est étroitement liée avec des dispositions spécifiques de la loi allemande.

even if the property passes during construction to the Purchaser, the Purchaser does not actually acquire a full title but only a title aiming at granting him a security for the instalments paid : this special title is called under German law « Sicherungseigentum ».

It must then be noted that the provision in the Dutch - English form, whereby the Contractor shall have a lien on the vessel as security for any unpaid portion of the price, is in line with English and Dutch law, for under such laws the Contractor is granted a right of retention.

In the MARAD form art. XXIV provides as follows :

Title to each of the Vessels, to the extent completed, and title to all work and material performed upon or installed in the Vessel or placed on board the Vessel shall vest in the Purchaser. The title of all material at the Contractor's shipyard and all material of the Contractor located elsewhere, for use in the performance of the contract work, to the extent that the Purchaser and the Board have paid, shall also be vested in the Purchaser; provided, however, that except as may otherwise be provided in this Contract, the risk of loss or damage to such material and each of the Vessels shall remain with the Contractor, and the Purchaser shall not be deemed to have waived its rights to require the Contractor to replace, at the Contractor's expense, defective, damaged or destroyed workmanship or material, and to deliver each of the Vessels with the contract work completed, as provided in this contract. The Contractor shall have an equity in such material and completed contract work in the Contractor's shipyard and elsewhere to the extent that it has not been paid for by the Purchaser and the Board and to the extent that it is not incorporated in or installed on a delivered vessel.

It would appear that the provision under this clause is comparable with that under the AWES form to be used in the Federal Republic of Germany but is at the same time distinguishable, for whilst under the AWES clause the Purchaser has a limited title, under the MARAD form the Purchaser has a full title, the enforceability of which however is limited by the equity granted to the Contractor. It is obvious that these special types of clauses can be used only in the jurisdictions which admit these special different interests on the same res.

The SAJ form provides in clause VII (5) as follows :

Title to and risk of loss of the Vessel shall pass to the Buyer only upon delivery and acceptance thereof having been completed as stated above; it being expressly understood that, until such delivery is effected, title to and risk of loss of the Vessel and her equipment shall be in the Builder, excepting risks of war, earthquakes and tidal waves.

En fait, même si la propriété passe pendant la construction à l'acheteur, l'acheteur n'acquiert pas réellement un titre complet, mais seulement un titre dont le but est de lui accorder une garantie pour les acomptes payés : ce titre spécial est appelé en droit allemand « Sicherungseigentum ».

Il doit être noté que la disposition dans la formule anglo-hollandaise, d'après laquelle le constructeur doit avoir un droit réel sur le navire à titre de garantie pour toute partie impayée du prix est en accord avec les lois anglaise et hollandaise car d'après ces lois un droit de rétention est accordé au constructeur.

Dans la formule MARAD, l'art. XXIV stipule ce qui suit :

« L'acheteur sera investi d'un droit sur chacun des navires, dans la mesure de leur achèvement, et d'un droit sur tous travaux et matériaux effectués ou installés à bord du navire. L'acheteur, dans la mesure où lui et le navire auront payé, sera également investi d'un droit sur tous matériaux dans le chantier naval du constructeur ainsi que sur tous matériaux du constructeur loués à l'extérieur pour être utilisés dans l'exécution du contrat; à condition toutefois que, sauf clause contraire, le risque de perte ou de dommage à ces matériaux et à chacun des navire demeure à la charge du constructeur, et l'acheteur ne sera pas censé avoir renoncé à ses droits de réclamer au constructeur la correction à ses frais de tout travail ou matériel défectueux, endommagé ou détruit, et de livrer chacun des navires avec le travail contractuel accompli tel que prévu au contrat. Le constructeur aura un dédommagement fondé sur l'équité (« an equity ») sur ce matériel et ce travail accompli d'après le contrat dans le chantier du constructeur et ailleurs, dans la mesure où l'acheteur et le navire n'auront pas payé ces services et que ceux-ci n'auront pas été incorporés au navire livré ou installés dessus. »

Il semblerait que la disposition de cette clause soit comparable à celle de la formule AWES utilisée dans la République Fédérale d'Allemagne, mais elle s'en distingue cependant en même temps, car, alors qu'avec la clause AWES l'acheteur a un titre limité, sous l'empire de la formule MARAD l'acheteur a un titre complet, donc l'exécution est toutefois limitée par le droit de reprise accordé au constructeur. Il est évident que ces types particuliers des clauses ne peuvent être utilisés que devant les juridictions qui admettent ces différents intérêts spéciaux sur le même bien.

La formule SAJ dispose ce qui suit dans la clause VII (5) :

« Le droit sur le navire et le risque de sa perte seront transférés à l'acheteur seulement après sa livraison et son acceptation, complété comme il est indiqué ci-dessus; étant expressément entendu que, jusqu'à ce que cette livraison soit effectuée, le droit sur le navire et sur son équipement, ainsi que le risque de leur perte, seront pour le constructeur, sauf en cas de risques de guerre, les tremblements de terre et les vagues de marée. »

3. THE PASSING OF PROPERTY VIS-A-VIS THIRD PARTIES

The problem whether provisions on passing of property are valid as against third parties may of course arise only with respect to contractual provisions, for it is clear that statutory provisions are in any event valid against the world.

Basically a distinction may be drawn between those countries in which ships under construction are registerable and those in which they are not. In the former countries contractual provisions on passing of property which modify the statutory provisions are valid against third parties only if they are specifically registered. This is the situation in Belgium, France, Italy, Netherlands, Norway and Sweden. It must be noted however that whilst under the laws of Italy and Sweden registration is compulsory, under the laws of Belgium, France, Netherlands and Norway registration is optional and, as regards specifically France, it is practically never done. Optional registration is provided for in the new Swedish legislation.

In Ireland and the United Kingdom, where ships under construction are not registerable, the contractual provision on passing of property during construction is valid against third parties. It must be noted that in relation to goods supplied by third parties to the shipyard, the supplier loses his right of property on delivery of the materials to the shipyard.

In the Federal Republic of Germany the Contractor may pass only the property belonging to him and therefore if suppliers have retained a title, it is theoretically possible that the provision on passing of property as between the Contractor and the Purchaser will not alter the supplier's title. It seems however to be doubtful whether suppliers can retain title after the materials have been embodied in the ship. In Japan the issue is decided on the basis of possession : if the Contractor retains possession on behalf of the Purchaser, third party's rights are defeated.

III

SECURITIES ON SHIPS UNDER CONSTRUCTION

The International Sub-Committee has made an attempt to explore also the problem of securities of ships under construction, which is of so great an importance in ship's financing. However only a very limited research proved possible, for time was running short and this report had to be completed for circulation among National Associations.

The Sub-Committee however feels that this is a subject which would be worth further investigation.

The results of the preliminary research made by the Sub-Committee are given below.

3. LE TRANSFERT DE LA PROPRIETE A L'EGARD DES TIERS

La question de savoir si les dispositions relatives au transfert de la propriété sont opposables aux tiers ne se pose naturellement que pour les dispositions contractuelles, car il est hors de doute que les dispositions légales sont en tout état de cause valables à l'égard de tout le monde.

Une distinction fondamentale peut être établie entre les pays où les navires en construction sont sujets à enregistrement et ceux où ils ne le sont pas. Dans les premiers, les dispositions contractuelles sur le transfert de la propriété qui modifient les dispositions légales ne sont opposables que si elles ont été spécifiquement enregistrées. Telle est la situation en Belgique, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Norvège et en Suède. Il doit cependant être noté qu'alors que l'enregistrement est obligatoire d'après la loi de l'Italie et de la Suède, il est facultatif d'après la loi de la Belgique, de la France, des Pays-Bas et de la Norvège, et, en ce qui concerne spécifiquement la France, l'enregistrement n'est jamais fait pratiquement.

En Irlande et au Royaume-Uni, où les navires en construction ne sont pas sujets à enregistrement, la disposition contractuelle sur le transfert de la propriété durant la construction est valable à l'égard des tiers.

Dans la République Fédérale d'Allemagne, le constructeur ne peut transférer que la propriété lui appartenant et en conséquence, si les fournisseurs ont retenu un droit, il est théoriquement possible que la disposition du transfert de la propriété entre le constructeur et l'acheteur ne porte pas atteinte à leur titre. Il y a cependant un doute sur le point de savoir si les fournisseurs peuvent retenir leur droit après que les matériaux ont été incorporés au navire. Au Japon, la question est tranchée sur la base de la possession; si le constructeur retient la possession pour compte de l'acheteur, les droits des tiers sont détruits.

III

SURETES SUR LES NAVIRES EN CONSTRUCTION

Le Sous-Comité International a essayé d'explorer aussi le problème des sûretés sur les navires en construction, problème qui est d'une grande importance dans le financement des navires. Cependant, seule une enquête fort limitée fut possible, car le temps faisait défaut et le présent rapport avait à être complété en vue de circulation entre les Associations Nationales.

Néanmoins, le Sous-Comité estime qu'il s'agit là d'un sujet qui mériterait des investigations ultérieures. Les résultats de la recherche préliminaire faite par le Sous-Comité, sont donnés ci-après :

A. MORTGAGES ON SHIPS UNDER CONSTRUCTION

A ship under construction may be mortgaged by her owner in Belgium, Federal Republic of Germany, France, Italy, Japan, Netherlands, Norway and Sweden. There are however some distinctions in each country which may be worth mentioning :

Belgium. Only vessels built for Belgian Purchasers may be mortgaged during construction by the Purchasers provided however title has passed to them. On the contrary, when vessels are built for foreign owners, they cannot be mortgaged by them until after delivery, unless with the yard's consent.

Federal Republic of Germany. It is a question of interpretation of the individual shipbuilding contract whether the agreement that property of the vessel under construction passes to the purchaser before delivery may be interpreted as covering purchasers right to demand from the yard that the vessel is mortgaged before delivery in the shipbuilding register.

France. The owner of a ship under construction may register a mortgage on the vessel. In case of co-ownership, the consent of the co-owners is not required when the mortgager's share is more than 50 %.

Italy. Under Italian law a vessel under construction may be mortgaged immediately after registration which takes place before construction is commenced. The Owner of the vessel, be it the Contractor or the Purchaser, is entitled to mortgage her without the consent of the other party to the contract. In Italy vessels under construction are however never mortgaged, for this kind of security is not used in ships financing until after delivery.

Japan. Mortgages can be registered only after the construction has reached a certain stage. Although apparently the owner, be it the Contractor or the Purchaser, may register a mortgage without the consent of the other party to the shipbuilding contract, as a matter of fact mortgages on ships under construction are not used as security.

Netherlands. If the property passes to the Purchaser, the ship under construction may be mortgaged by him even without the Contractor's consent. However, in order to obtain useful security, the mortgagee should obtain from the yard a waiver of the right of retention and also a waiver of the right to demand rescission of the contract for default of the shipowner, because such rescission may cause the property to revert to the yard notwithstanding the mortgage (the registration having only negative importance but no positive effect as regards property).

A. HYPOTHEQUES SUR LES NAVIRES EN CONSTRUCTION

Un navire en construction peut être hypothéqué par l'armateur en Belgique, en République Fédérale d'Allemagne, en France, en Italie, au Japon, dans les Pays-Bas, en Norvège et en Suède. Il existe cependant certaines distinctions dans ces pays qu'il peut être intéressant de mentionner :

Belgique

Seuls les navires construits pour les acheteurs belges peuvent être hypothéqués par l'acheteur à la condition cependant que le titre leur ait été transféré. Au contraire, lorsque les navires sont construits pour des armateurs étrangers, ils ne peuvent pas être hypothéqués par eux jusqu'au moment de la livraison, si ce n'est avec l'accord du chantier.

République Fédérale d'Allemagne

Même si la propriété a été transférée à l'acheteur, l'acheteur ne peut hypothéquer le navire qu'avec le consentement du constructeur. La raison en est que, ainsi que cela sera vu plus loin, le constructeur a un droit de rétention pour la proportion impayée du prix et ce droit peut ne pas être apposable aux créanciers hypothécaires.

France

Le propriétaire d'un navire en construction peut inscrire une hypothèque sur le navire. En cas de copropriété, le consentement des copropriétaires n'est pas exigé lorsque la part de celui qui consent l'hypothèque dépasse 50 %.

Italie

D'après la loi italienne, un navire en construction peut être hypothéqué immédiatement après son enregistrement, qui a lieu avant le commencement de la construction. Le propriétaire du navire, que ce soit le constructeur ou l'acheteur, a le droit de l'hypothéquer sans le consentement de l'autre partie au contrat. Cependant, en Italie, les navires en construction ne sont jamais hypothéqués car cette sorte de garantie n'est pas utilisée pour le financement des navires jusqu'après la livraison.

Japon

Les hypothèques ne peuvent être enregistrées qu'après que la construction a atteint une certaine étape. Bien qu'apparemment le propriétaire, que ce soit le constructeur ou l'acheteur, puisse faire inscrire une hypothèque sans le consentement de l'autre partie dans le contrat de construction, en fait les hypothèques ne sont pas pratiquées comme moyen de garantie sur les navires en construction.

Pays-Bas

Si la propriété est transférée à l'acheteur, le navire en construction peut être hypothéqué par lui, même sans le consentement du construc-

Norway. Under the 1972 Maritime Act which implements the Brussels Convention of 1967, the Purchaser can register a mortgage on the vessel after the vessel has been registered. Such registration can be required by the owner of a vessel under construction or by the Purchaser in respect of registration of a contract for the building of a ship. If the contract has been registered, the registration covers also the Purchaser's right according to the contract to the vessel from the time the construction work has been commenced. The registration of a mortgage on a vessel under construction may be required by the person (company) who is registered as owner of the vessel.

Sweden. Consent by both parties will be necessary unless the contract makes the Purchaser the absolute owner in which case he can mortgage the vessel under construction without the consent of the Contractor, provided there are no contractual stipulations to the contrary.

B. OTHER SECURITIES ON SHIPS UNDER CONSTRUCTION

In some jurisdictions (Belgium, Federal Republic of Germany, France, Netherlands, Norway and Sweden) the Contractor has a right of retention on the vessel as security for the unpaid proportion of the purchase price. In Belgium, in France and in the Netherlands the right of retention of the Contractor prevails over any other claim; in Norway and Sweden it ranks after maritime liens but before registered mortgages and other securities in the vessel; in the Federal Republic of Germany the right of retention seems to be defeated also by mortgages.

Claims of sub-contractors and suppliers may be secured by a non possessory lien on the materials supplied in Belgium, Italy, Japan, Netherlands, Norway, Sweden and United Kingdom. The effects of such a lien however vary from country to country and the following summary of such effects in the various countries may be of interest :

Belgium. The supplier of items which come under the definition of machinery has a lien on his supplies which is opposable to third parties, provided however the lien is registered in a public register.

Italy. Also in Italy suppliers of machinery items have a non possessory lien on such items which is valid as against third parties, provided the lien is registered in a special register kept by the Tribunal of the district where the Purchaser of the machinery is domiciled. The lien is extinguished if the machinery is taken out of such district. In shipbuilding practice these liens are never registered, very likely because suppliers are paid without delay or because they generally trust shipowners.

Japan. Unpaid suppliers of any material have a lien which however cannot be raised against a third party acting in good faith.

teur. Cependant, le créancier hypothécaire doit obtenir l'accord du chantier pour avoir une garantie qu'il puisse exécuter, car, autrement, le droit de rétention du chantier prévaudrait sur l'hypothèque.

Norvège

D'après la loi maritime de 1972, qui applique la Convention de Bruxelles de 1967, l'acheteur peut faire inscrire une hypothèque sur le navire après que le navire a été enregistré. Cependant, le consentement du constructeur doit être obtenu pour la même raison qu'aux Pays-Bas. Le constructeur peut-également faire inscrire une hypothèque sur le navire en construction, à condition toutefois que le consentement de l'acheteur ait été préalablement obtenu.

Suède

La situation en Suède est presque identique à celle de la Norvège.

B. AUTRES SURETES SUR LES NAVIRES EN CONSTRUCTION

Dans certains pays (Belgique, République Fédérale d'Allemagne, France, Pays-Bas, Norvège et Suède) le constructeur a un droit de rétention sur le navire à titre de sûreté pour la proportion non payée sur le prix d'achat.

Les réclamations des sous-traitants et des fournisseurs peuvent être garanties par un privilège non possessoire sur les matériaux fournis : en Belgique, en Italie, au Japon, aux Pays-Bas, en Suède et au Royaume-Uni. Les effets d'un tel privilège varient cependant d'un pays à l'autre et le sommaire ci-après de ces effets dans les différents pays peut être de quelque intérêt :

Belgique

Le fournisseur d'articles rentrant dans la définition de la machine a, sur ses fournisseurs, un privilège qui est opposable aux tiers, pourvu cependant que le privilège ait été enregistré sur un registre public.

Italie

De même, en Italie les fournisseurs d'articles de la machine ont sur ces articles un privilège non possessoire qui est opposable aux tiers, pourvu qu'il ait été enregistré sur un registre spécial tenu par le tribunal du district où l'acheteur de la machine est domicilié. Ce privilège est éteint si la machine est prise en dehors de ce district. Dans la pratique de la construction de navires, ces privilèges ne sont jamais enregistrés, très probablement parce que les fournisseurs sont payés sans délai ou que généralement ils font confiance aux armateurs.

Japon

Les fournisseurs non payés de tout matériel ont un privilège, lequel cependant ne peut pas être opposé à un tiers agissant de bonne foi.

Netherlands. The position is the same as in Norway. In some cases the suppliers' rights may prevail over any contract provisions purporting to pass the property of any materials not yet embodied in the vessel to the shipowner if the transfer of the possession from the yard to the shipowner is to take place « constituto possessorio », i.e. without a physical transfer of control to the shipowner.

Norway. Registered mortgages and other registered rights in the vessel cover all parts of the ship and all equipment onboard. Special rights in parts or equipment is not allowed. However, this does not apply to accessories belonging to third party, when the shipowner has rented such accessory by an agreement, which he can terminate at not more than six months notice.

Sweden. Unpaid suppliers may have a lien which is, however, extinguished when the materials are embodied in the vessel or clearly marked as intended for it.

United Kingdom. Unpaid suppliers have an equitable lien on the vessel under construction which however is not valid as against third parties.

IV

FURTHER SUBJECTS

The International Sub-Committee, on the basis of the result of the preliminary studies made so far, has come to the conclusion that shipbuilding contracts ought to be further investigated by Comité Maritime International and that the method of such investigation ought to be a comparative law research in which attention is paid both to the statutory and contractual regulations.

The International Sub-Committee therefore recommends to the Comité Maritime International the continuance of this work both on the subjects which have already been to some extent investigated so far and on further subjects such as :

— Performance guarantees
— Date of delivery
— Price and escalation clauses
— Insolvency of the Contractor and of the Purchaser.

The majority of the members of the Sub-Committee has strongly recommended that first of all a careful study be made on problems connected with passing of title and securities on ships under construction in connection with ships financing.

Genoa, 25th January 1974.

Francesco BERLINGIERI,
Chairman of the International
Sub-Committee on Shipbuilding
Contracts

Pays-Bas

La position est la même qu'en Norvège. Dans certains cas, les droits des fournisseurs peuvent prévaloir sur toute disposition contractuelle visant à transférer à l'armateur la propriété de tous matériaux non encore incorporés au navire, si le transfert de la possession du chantier à l'armateur doit s'effectuer « constituto possessorio », c'est-à-dire sans transfert matériel du contrôle.

Norvège

Les hypothèques inscrites et tous autres droits energistrés sur le navire couvrent toutes les parties du navire et tout son équipement. Des droits particuliers à certaines parties ou à certaines installations ne sont pas autorisés. Cependant, ceci ne s'applique pas aux accessoires appartenant à des tiers, lorsque l'armateur les a loués d'un commun accord, auquel il peut mettre fin par notification dans un délai de six mois.

Suède

Les fournisseurs non payés peuvent avoir un privilège qui, cependant, est éteint lorsque les matériaux sont incorporés au navire ou clairement marqués comme étant destinés à l'être.

Royaume-Uni

Les fournisseurs non payés ont sur le navire en construction un privilège fondé sur l'équité lequel cependant n'est pas opposable aux tiers.

IV

AUTRES SUJETS

Le Sous-Comité International, sur la base du résultat des études préliminaires faites jusqu'à maintenant, est arrivé à la conclusion que les contrats de construction de navires devraient être examinés de façon plus approfondie par le Comité Maritime International et que la méthode d'une telle investigation devrait être une recherche en droit comparé dans laquelle l'attention serait portée à la fois aux règles légales et aux règles contractuelles.

Le Sous-Comité International recommande donc au Comité Maritime International de continuer ce travail à la fois sur les sujets qui ont déjà été jusqu'à présent examinés assez largement et sur d'autres sujets, tels que :

— Garanties de l'exécution
— Date de livraison
— Prix et clauses d'échelle mobile
— Insolvabilité du Constructeur et de l'acheteur.

Gênes, le 25 janvier 1974

Francesco BERLINGIERI,
Président du Sous-Comité International
sur les contrats de construction
de navires.

AWES FORM (EXTRACT)

ARTICLE 12 : GUARANTEE

a) *Extent of Guarantee*

On delivery of the Vessel the Contractor shall be free of all responsibility or liability whatsoever except for the guarantee contained in this Article.

The Contractor shall remedy at its own yard and in the normal working hours, by repairing or if necessary replacing :

(i) any defect notified in writing by the Purchaser on the Vessel's delivery and

(ii) any defect due to bad workmanship or use of defective materials and not discoverable on delivery which becomes apparent during the period of ..... months from the date of delivery of the Vessel provided the defect is notified in writing within one month from its discovery.

The guarantee shall apply only to the work of the Contractor and of its subcontractors and suppliers. All painting and coating are excluded from this guarantee. The Contractor's liability shall be limited to the above mentioned obligations as to extent and duration and the Contractor and/or its subcontractors and suppliers shall have no liability whatsoever for any consequential loss, damages or expense in any way deriving from or connected with the above defects due to normal wear and tear or overloading or due to corrosion of the materials or due to accidents, fire, improper loading or stowage of the Vessel, mismanagement or negligence in the use and maintenance of the Vessel.

If the Purchaser and the Contractor agree that the replacements or repairs under this Article, cannot be conveniently made at the Contractor's Shipyard, the Purchaser may have carried out elsewhere such repairs and/or replacements; in such a case the Contractor is discharged from this guarantee and shall reimburse the Purchaser the documented expenses incurred by the Purchaser, but such a reimbursement shall not exceed the estimated cost of carrying out the guarantee work at the Contractor's Shipyard.

In any case the Vessel shall be taken at Purchaser's cost and responsibility to the place elected ready in all respects for the guarantee work to be commenced.

In the event that the normal guarantee period stipulated by manufacturers or suppliers of various components of machinery, materials, equipment, appurtenances and outfit furnished to the Contractor and embodied in the vessel exceeds the aforesaid guarantee period, such extended guarantee rights are to be assigned and made available to the Purchaser by the Contractor.

The Contractor, at its own cost, is to have the right to investigate the validity of the Purchaser's claim either by the attendance aboard the Vessel (at its point of service) of an accredited representative or, in the event it is practicable to do so, after suitable replacement is made, by the removal from the Vessel and the transportation to the Contractor's Shipyard of the defective part.

b) Guarantee Engineer

During any time of the guarantee period the Contractor shall have the option to place on board one or two Guarantee Engineers who shall act as Contractor's observers and to whom every assistance shall be granted for the fulfilment of their tasks. Should this option be exercised then such Guarantee Engineers shall not be discharged without the Contractor's approval otherwise the Purchaser shall immediately forfeit his rights under the guarantee in this Article.

The Purchaser shall ensure the said Engineers a status on board not inferior to that due to the Chief Engineer and pay the Contractor a remuneration to be agreed upon.

The presence on board of the Guarantee Engineers shall in no way affect Contractor's and Purchaser's responsibility as provided for in this Contract and the Contractor shall not be liable for any faults or omissions on the part of the Guarantee Engineer.

MARAD FORM (EXTRACT)

ARTICLE XVIII.

GUARANTEE PERIOD — LIABILITY FOR DEFECTIVE WORK OR MATERIAL

a) Notwithstanding any inspection or failure to reject by the Purchaser or any regulatory body pursuant to Articles XIV through XVII of this Contract, if at any time within six months after delivery of each of the Vessels there shall appear to be discovered, *any weakness, any deficiency, any failure, any breaking down or deterioration in workmanship or material furnished by the Contractor in performing the contract work, or any failure of any equipment, machinery or material, so furnished by the Contractor, to function as prescribed and as intended by the Plans and Specifications and this Contract* (herein called « a guarantee deficiency »), such guarantee deficiency shall be made good, at the Contractor's expense, to the requirements of the Plans and Specifications and this Contract; provided, however, the Contractor shall not be responsible for the cost of correcting any such guarantee deficiency to the extent that such guarantee deficiency resulted from the Purchaser's specific written direction (including Plans and Specifications furnished by Purchaser) later found to result in a guarantee deficiency (but only if the Contractor gave the Purchaser written notice that such specific direction was technically improper) nor to the extent that it is due to ordinary wear and tear, nor to the extent increased by the negligence or other improper act of the Purchaser or any operator of the Vessel or of any other person other than the Contractor or its subcontractors during said period. The liability of the Contractor to the Purchaser under this Contract on account of any such guarantee deficiency *shall* not extend beyond the actual repair or replacement thereof at straight time commercial shipyard or ship repair yard rates including the cost of the dockage of the Vessel, if necessary. The Contractor shall not be liable to the Purchaser for any damage to such Vessel or its equipment or cargo or other property of the Purchaser or for consequential damages of the Purchaser arising out of any such guarantee deficiency, except that in the event any guarantee deficiency in any item of machinery or equipment furnished by the Contractor or in the event that any workmanship or material furnished by the Contractor in performance of work upon any of the

Vessel's machinery or equipment, gives rise to a guarantee deficiency causing any damage to such items of machinery or equipment, the Contractor shall be liable not only for the cost of correcting or repairing such guarantee deficiency, but also shall be liable for the cost of correcting or repairing such damage to such item of machinery or equipment caused by such guarantee deficiency. Any work required to be performed pursuant to the provisions of this Article shall be carried out, if practicable and at the Purchaser's option, at the Shipyard of the Contractor. The Contractor may, with the concurrence of the Purchaser, have such work performed by its subcontractor, another shipyard or repair facility. The Purchaser may, however, have such work performed by a shipyard or ship repair yard at any port satisfactory to it and in that event the Contractor shall be liable to the Purchaser for the expense thereof at the straight time commercial shipyard or ship repair yard rates prevailing in such port areas, including the cost of dockage of the Vessel, if necessary. Should the Contractor so desire, and at its expense, it may have an engineer on board the Vessel for the respective guarantee period who shall have full opportunity to observe and inspect the working of the Vessel in all parts, but without any directing or controlling authority over the Vessel. In computing the guarantee period from the date of the Purchaser's acceptance of each of the completed Vessels, there shall be excluded any time the Vessel is prevented from entering or is taken out of service on account of any guarantee deficiency for which the Contractor is responsible, as herein provided.

b) The Purchaser shall notify the Contractor of any guarantee deficiencies or damage for which the Contractor is liable pursuant to paragraph (a) above, discovered or appearing within the guarantee period, within thirty (30) days of the end of such period or if the Vessel is at sea at the end of such period, within thirty (30) days of the end of the voyage. In the event the Purchaser proposes the repair or correction of such guarantee deficiency or damage before the Vessel reaches its next continental United States port, notice shall be given to the Contractor not later than five (5) days after the discovery of the guarantee deficiency or damage and before repair, otherwise notice shall be given five (5) days after the Vessel next reaches a continental United States port and before the guarantee deficiency or damage is repaired or corrected. Whenever practical (taking into consideration the necessity of keeping the Vessel on schedule) the Contractor shall be given an opportunity to inspect the guarantee deficiency or damage before it is remedied.

(c) A final guarantee survey of each of the Vessels shall be conducted by the Purchaser at or near the expiration of the guarantee period. Such survey shall be based on the guarantee deficiencies in the contract work appearing or discovered during the guarantee period. In the event that the Vessel is not available for the guarantee survey on or before the end of the guarantee period, the Purchaser promptly

shall submit to the Contractor a list of all of the guarantee deficiencies in the contract work appearing or discovered during the guarantee period and all damage for which the Contractor is liable under the provisions of this Article. The final guarantee survey shall be held at such port in the United States as the Purchaser designates and seven (7) days written notice of time and place for such guarantee survey shall be given to the Contractor by the Purchaser.

(d) For the determination of any underwater guarantee deficiencies, the Purchaser, at the Purchaser's expense, may drydock each vessel within six (6) months of the Vessel's delivery or within such longer period as is required by the Vessel's operating schedule, but not later than one (1) year following delivery. If the Vessel is drydocked after the six (6) month period, the Contractor's liability for guarantee deficiencies discovered on drydocking is limited to those guarantee deficiencies which arose in the guarantee period. In the event guarantee deficiencies are discovered in the course of the drydocking of each Vessel and such deficiencies are corrected, the Purchaser shall pay, as his expense, the haul day and any lay days required to accomplish the Vessel's normal drydocking maintenance; provided, however, that if a guarantee deficiency is discovered, the correction of which requires additional drydocking time, the Contractor, in addition to the cost of the correction of the guarantee deficiency, as provided in this Article, shall also pay, as its expense, for each additional drydocking lay day. If it becomes necessary to drydock the Vessel solely for the correction of a guarantee deficiency for which the Contractor is responsible, the cost of the entire drydocking required for the correction of the guarantee deficiency, as provided in this Article, shall be at the expense of the Contractor.

(e) At the end of the guarantee period herein provided, the Contractor agrees to transfer and assign to the Purchaser, as to any item of material installed in the Vessel, the guarantee rights of the Contractor against the vendor of such item of material where under the terms of such vendor's guarantee the vendor's obligations extend for a period beyond the guarantee period herein set forth; provided that the Contractor may exclude from such assignment any rights against the vendor in favor of the Contractor for guarantee deficiencies and damages within the six (6) month guarantee period.

(f) The liability of the Contractor for a guarantee deficiency and for any damage to each of the Vessels or to its cargo, resulting from any guarantee deficiency, as set out in this Article, is intended as the exclusive remedy of the Purchaser against the Contractor for any guarantee deficiency in each of the Vessels or any damage to each of the Vessels or to its cargo resulting from any such guarantee deficiency.

SAJ FORM (EXTRACT)

ARTICLE IX — WARRANTY OF QUALITY

1. *Guarantee :*

Subject to the provisions hereinafter set forth, the Builder undertakes to remedy, free of charge to the Buyer, any defects in the Vessel which are due to defective material and/or bad workmanship on the part of the Builder and/or its subcontractors, provided that the defects are discovered within a period of twelve (12) months after the date of delivery of the Vessel and a notice thereof is duly given to the Builder as hereinafter provided.

For the purpose of this Article, the Vessel shall include her hull, machinery, equipment and gear, but excludes any parts for the Vessel which have been supplied by or on behalf of the Buyer.

2. *Notice of Defects :*

The Buyer shall notify the Builder in writing, or by cable confirmed in writing, of any defects for which claim is made under this guarantee as promptly as possible after discovery thereof. The Buyer's written notice shall describe the nature and extent of the defects. The Builder shall have no obligation for any defects discovered prior to the expiry date of the said twelve (12) months period, unless notice of such defects is received by the Builder not later than thirty (30) days after such expiry date.

3. *Remedy of Defects :*

a) The Builder shall remedy, at its expense, any defects, against which the Vessel is guaranteed under this Article, by making all necessary repairs or replacements at the Shipyard.

(b) However, if it is impratical to bring the Vessel to the Shipyard, the Buyer may cause the necessary repairs or replacements to be made elsewhere which is deemed suitable for the purpose, provided that, in such event, the Builder may forward or supply replacement parts or materials to the Vessel, unless forwarding or supplying thereof to the Vessel would impair or delay the operation or working schedule of the Vessel. In the event that the Buyer proposes to cause the necessary repairs or replacements to be made to the Vessel at any

other shipyard or works than the Shipyard, the Buyer shall first, but in all events as soon as possible, give the Builder notice in writing or by cable confirmed in writing of the time and place such repairs will be made, and if the Vessel is not thereby delayed, or her operation or working schedule is not thereby impaired, the Builder shall have the right to verify by its own representative(s) the nature and extents of the defects complained of. The Builder shall, in such case, promptly advise the Buyer by cable, after such examination has been completed, of its acceptance or rejection of the defects as ones that are covered by the guarantee herein provided. Upon the Builder's acceptance of the defects as justifying remedy under this Article, or upon award of the arbitration so determining, the Builder shall immediately pay to the Buyer for such repairs or replacements a sum equal to the reasonable cost of making the same repairs or replacements in the Shipyard.

(c) In any case, the Vessel shall be taken at the Buyer's cost and responsibility to the place elected, ready in all respects for such repairs or replacements.

(d) Any dispute under this Article shall be referred to arbitration in accordance with the provisions of Article XIII hereof.

4. *Extent of Builder's Responsibility :*

(a) The Builder shall have no responsibility or liability for any other defects whatsoever in the Vessel than the defects specified in Paragraph 1 of this Article. Nor the Builder shall in any circumstances be responsible or liable for any consequential or special losses, damages or expenses including, but not limited to, loss of time, loss of profit or earning or demurrage directly or indirectly occasioned to the Buyer by reason of the defects specified in Paragraph 1 of this Article or due to repairs or other works done to the Vessel to remedy such defects.

(b) The Builder shall not be responsible for any defects in any part of the Vessel which may subsequent to delivery of the Vessel have been replaced or in any way repaired by any other contractor, or for any defects which have been caused or aggravated by omission or improper use and maintenance of the Vessel on the part of the Buyer, its servants or agents or by ordinary wear and tear or by any other circumstances whatsoever beyond the control of the Builder.

(c) The guarantee contained as hereinabove in this Article replaces and excludes any other liability, guarantee, warranty and/or condition imposed or implied by the law, customary, statutory or otherwise, by reason of the construction and sale of the Vessel by the Builder for and to the Buyer.

5. *Guarantee Engineer :*

The Builder shall have the right to appoint a Guarantee Engineer to serve on the Vessel as its representative for such portion of the gua-

rantee period as the Builder may decide. The Buyer and its employees shall give the Guarantee Engineer full cooperation in carrying out his duties as the representative of the Builder on board the Vessel. The Buyer shall accord the Guarantee Engineer the treatment comparable to the Vessel's Chief Engineer and shall provide him with accommodations and subsistence at no cost of the Builder and/or the Guarantee Engineer.

The Buyer shall pay to the Builder the sum of per month as a compensation for a part of costs and charges to be borne by the Builder in connection with the Guarantee Engineer and also shall pay the expenses of repatriation to Tokyo, Japan, by air upon termination of his service.

Pertaining to the detailed particulars of this Paragraph, an agreement will be made according to this effect between the parties hereto upon delivery of the Vessel.

6

INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION

ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

ARBITRATION

QUESTIONNAIRE

I. In your opinion would it be advisable to go into the question of an International Maritime Arbitration Organization ? What reasons would you put forward in favour of, or against, research in this field, and the setting-up of such an organization ?

II. If your reply is in the affirmative, should the work be divided among a central office and « regional » organizations (« regional » in the U.N.O. sense of the word) ?

III. Should the central office, if there be one, have only administrative duties ? Should the awards prepared by arbitrators be supervised by the central or the regional organizations ? If only by the latter, should the former, at any rate, keep an up-to-date register of awards made, so that precedents may be established and accepted as guides ?

IV. Where should the central office be located ? In a particularly maritime country ? In a country considered neutral as between shipowners and shippers ?

V. Should the « regional » arbitration courts be created according to geography or to traffic ?

VI. What should be the extent of the International Maritime Arbitration Court's jurisdiction ? Should it cover only disputes about carriage of goods by sea, or also all other maritime disputes including those arising out of shipbuilding contracts, the sale of ships, the sale of goods shipped by sea, etc. ? Should it cover combined land and sea through shipments and the sale of goods so shipped ?

VII. Should the cases be allocated to the various regional arbitration courts by the arbitration clauses or by an arbitration treaty ? On the other hand, should the central office be able to intervene in accordance with criteria set out in the arbitration agreement in order to prevent abuses ? In other words, to what extent should the parties be at liberty to name the competent court ?

VIII. Should the parties have a free choice of arbtrators, or should they be restricted to arbitrators named in an official list, drawn up by the regional courts or the central office, either having the power to allow exceptions in the matter ? In the case of a failure by the arbitrators to agree should the umpire be appointed by the two arbitrators chosen by the parties, by the regional court, or by the central office ? What should be his powers, bearing in mind that those conferred by the British system, and those conferred by the French, represent the two basic kinds of umpire's powers ?

IX. Should arbitration awards be subject to review on a higher level so as to prevent too many inconsistencies arising among the decisions ? How far should such review extend to the substance and not only to the form of an award ? Is it advisable to provide for an exemption from such second-degree examination in the case of miner cases ?

X. What steps (other than the keeping of the register referred to in paragraph III above) should be taken to ensure diffusion of arbitration awards among the profession without jeopardizing the contractual and private character of awards ?

ARBITRAGE

QUESTIONNAIRE

I. Estimez-vous utile la mise à l'étude d'une organisation arbitrale maritime internationale ? Quels sont les arguments que vous avez à faire valoir pour ou contre une telle mise à l'étude et la création d'un organisme de ce genre ?

II. En cas de réponse affirmative, y aurait-il lieu de diviser les tâches entre un siège central et des organismes « régionaux » au sens où l'ONU entend ce terme ?

III. Le siège central, s'il en est établi un, aurait-il une simple tâche administrative ? Le contrôle des sentences préparées par les arbitres serait-il exercé au niveau régional ou au niveau central ? A défaut de contrôle par le siège central, ce dernier devrait-il au moins tenir à jour un fichier des sentences rendues, afin de constituer une jurisprudence ?

IV. Où conviendrait-il de fixer le siège central de l'organisme ? Dans un grand pays maritime ? Dans un « pays neutre » entre armateurs et chargeurs ?

V. Les chambres arbitrales « régionales » seraient-elles créées par zones géographiques ou par zones de trafic ?

VI. Quelle serait l'étendue de la compétence de la chambre arbitrale maritime internationale ? Concernerait-elle uniquement les transports maritimes ? Ou tous les litiges maritimes y compris les contrats des constructeurs, de vente de navires, de vente de marchandises transportées par mer etc. Ou également les transports combinés et les ventes qui s'y rattachent.

VII. La répartition des affaires entre les diverses chambres régionales découlerait-elle de la clause compromisoire ou du compromis ? Le siège central pourrait-il au contraire intervenir, en vertu de critères indiqués dans le règlement d'arbitrage, afin d'éviter des abus ? Autrement dit, quel pourrait-être le degré de liberté des parties dans le choix de la chambre régionale compétente ?

VIII. Les arbitres seraient-ils choisis librement par les parties ? Devraient-elles être tenus de choisir des arbitres figurant sur les listes officielles de la chambre régionale ou du siège central, sous réserve d'exceptions admises par l'autorité centrale ou régionale ? La désignation du tiers arbitre devrait-elle être faite par les deux arbitres désignés par les parties, un par la chambre régionale, un par l'organisme central ? Quels seraient les pouvoirs du tiers arbitre, les deux types essentiels de pouvoirs pouvant se rattacher, dans leurs grandes lignes, aux modèles britannique et français ?

IX. Les sentences arbitrales devraient-elles être susceptibles d'un examen au second degré, afin d'éviter des divergences de jurisprudence trop importantes ? Dans quelle mesure cet examen pourrait-il porter sur le fond de l'affaire, et non pas seulement sur la forme ? Y aurait-il lieu de prévoir que les affaires de peu d'importance ne seront pas susceptibles d'examen au second degré ?

X. Quelles dispositions pourraient-elles être prises en dehors de la tenue d'un fichier (voir pr. III) pour que la substance des sentences arbitrales rendues soit connue de la pratique, sans que pour cela le caractère contractuel et privé de l'arbitrage soit compromis ?

6

INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION

ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION

Report received from the President of the International Subcommittee « International Maritime Arbitration »

The Comité Maritime International has considered that International Maritime Aribtration was one of the subjects which would have to be examined by the Hamburg Conference.

In these circumstances, the Comité Maritime International, in March 1973, sent out a questionnaire referring to the tentative setting-up of an organization dealing with International Maritime Arbitration.

To date, replies have been received from the National Associations of the following countries : the Federal Republic of Germany, the United States, Great Britain, Ireland, Italy, the German Democratic Republic, Sweden, Denmark, the U.S.S.R., Yugoslavia, Netherlands and France.

I.

From the point of view of the usefulness of such research work, there exists a marked opposition between two groups of countries.

The first group, composed of Great Britain, Ireland, the United States and Sweden, is decidedly opposed to the setting-up of an international organization.

The United States even refuse to participate in a study of the question.

In support of this first attitude, the arguments invoked are generally the absolute priority which must be accorded to the freedom of the parties in the matter of arbitration, as well as the risks of delays and complications which might result from a structured organization of arbitration.

One should remark, however, that Great Britain is not opposed to the setting up of a central organization whose duty would not be one of arbitration but one of information and research into the uniformity of awards.

In fact, the British Association, moreover, suggests that this organization should be assigned the very interesting task of keeping a record of awards which have not been settled. This would amount to drawing up a list of dishonest litigants or litigants that are given to pettifogging.

(*) The French text of this document and appendix II has been translated in English by the CAP/CMI.

ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

Rapport du Président de la Commission Internationale « Arbitrage Maritime International »

Le Comité Maritime International a estimé que l'arbitrage maritime international était un sujet qui devait figurer parmi ceux que la Conférence de Hambourg devra examiner.

C'est dans ces conditions qu'au mois de mars 1973, le Comité Maritime International a diffusé un questionnaire relatif à l'institution éventuelle d'un Organisme d'arbitrage maritime international.

A ce jour, des réponses des pays suivants ont été reçues : République Fédérale Allemande, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, République Démocratique Allemande, Suède, Danemark, U.R.S.S., Yougoslavie, Pays-Bas et France.

I.

Sur le plan de l'utilité d'une telle recherche, il existe une opposition tranchée entre deux groupes de pays.

Un premier groupe, composé de la Grande-Bretagne, de l'Irlande, des Etats-Unis et de la Suède, est nettement opposé à l'institution d'un Organisme international.

Les Etats-Unis refusent même toute mise à l'étude de la question.

Au soutien de cette première thèse, les arguments invoqués sont généralement la priorité absolue qui doit être reconnue à la liberté des parties en matière d'arbitrage, ainsi que les risques de lenteurs et de complications qui pourraient résulter d'une organisation structurée de l'arbitrage.

Il faut cependant remarquer que la Grande-Bretagne n'est pas opposée à l'institution d'un organisme central dont le rôle serait non pas d'arbitrage mais de renseignement et de recherche de l'uniformité des sentences.

De fait, l'Association britannique suggère, en outre, d'attribuer à cet organisme un rôle fort intéressant, qui serait la tenue d'un fichier de sentences non exécutées. Cela reviendrait à dresser une liste de plaideurs malhonnêtes ou trop procéduriers.

En face de ce premier groupe, la France bien entendu, mais aussi la Yougoslavie, la République Démocratique Allemande, l'Italie, l'U.R.S.S., la République Fédérale Allemande et le Danemark — ces

Facing this first group, France, Yugoslavia, the German Democratic Republic, Italy, the U.S.S.R., the Federal Republic of Germany and Denmark — the last two countries showing a certain restraint — are favourable to an International Maritime Arbitration Organization being set up along modalities that have to be discussed.

It should be pointed out in regard thereto that Italy, France and the U.R.S.S. have in mind the part that might be entrusted to arbitration in the conventions on maritime transport which are at present being studied and discussed at UNCITRAL.

The U.S.S.R. has even underlined, in an interesting and constructive way, the possible intervention of international arbitration in the application of the code of conduct of Conferences, at present under study.

II.

It is quite certain that the divergencies which have thus appeared between the two groups of countries reduce the interest of their replies to the other points in the questionnaire.

One must note, however, that only the Association of the United States has practically kept silent on the entirety of the subsidiary questions, whereas Great Britain, and especially Sweden, after having more or less shown a strong hostility in principle, have nevertheless replied very completely to the questionnaire.

It will not be surprising, therefore, if in due course, the opinion of opponents, as well as of supporters of an international organization, is invoked and it should be remarked that these opponents have nevertheless wished to express their point of view on a doctrinal and disinterested level, in the event of the Comité Maritime International deciding to pursue the work. They must be thanked.

III.

We shall therefore merely give a summary of the replies from the different countries, without examining them point by point.

a) The idea of splitting headquarters and regional organizations is generally approved by the supporters of an international arbitration organization (with certain reservations by the German Democratic Republic) and condemned by the opponents.

One must note that a strong majority wishes the central organization to be confined to a purely administrative part, to the exclusion of any revision of the rewards. The Federal Republic of Germany would, however, admit such a revision provided the parties are agreed in regard thereto from the beginning of the proceedings, and Italy and the U.R.S.S. think likewise in respect of mere questions of procedure.

b) The seat of a central organization should be in a « neutral » country (Yugoslavia, the United States, Italy) or in an « important maritime centre » (German Democratic Republic, U.S.S.R.) or at

deux derniers pays avec quelque modérantisme — se déclarent favorables à l'institution, selon des modalités à discuter, d'une organisation internationale d'arbitrage maritime.

Il importe de remarquer à ce sujet que l'Italie, la France et l'U.R.S.S. pensent au rôle qui pourrait être attribué à l'arbitrage, dans les conventions sur les transports maritimes en cours d'étude et de discussion à la C.N.U.D.C.I.

L'U.R.S.S. a même souligné, de façon intéressante et constructive, l'intervention possible de l'arbitrage international dans l'application du code de conduite des Conférences, actuellement à l'étude.

II.

Il est bien certain que les divergences ainsi marquées entre les deux groupes de pays diminuent l'intérêt de leurs réponses aux autres points du questionnaire.

On notera toutefois que seule l'Association américaine a pratiquement gardé le silence sur l'ensemble des questions subsidiaires, alors que la Grande-Bretagne, et surtout la Suède, après avoir plus ou moins fortement marqué une hostilité de principe, n'en ont pas moins répondu de façon très complète au questionnaire.

On ne saurait donc être surpris de voir invoquer par la suite l'opinion d'opposants aussi bien que de partisans d'une organisation internationale, et l'on doit remarquer que ces opposants ont quand même voulu exprimer leur point de vue sur un plan doctrinal et désintéressé, pour le cas où le Comité Maritime International se prononcerait en faveur de la poursuite des travaux. Il faut les en remercier.

III.

On se contentera donc de résumer, sans les reprendre point par point, les réponses des différents pays.

a) L'idée d'une division entre un siège central et des organismes régionaux est généralement approuvée par les partisans d'une organisation d'arbitrage international (sous réserve de la République Démocratique Allemande) et condamnée par les opposants.

Il faut remarquer qu'une forte majorité entend confiner cet organisme central dans un rôle purement administratif, à l'exclusion de toute révision des sentences. Cette révision serait cependant admise par la République Fédérale Allemande si les parties en ont ainsi convenu dès le début de la procédure, et par l'Italie et l'U.R.S.S. pour les pures questions de forme.

b) Le siège d'un organisme central devrait être dans un pays « neutre » (Yougoslavie, Etats-Unis, Italie) ou dans un « centre maritime important » (République Démocratique Allemande, U.R.S.S.) ou à Anvers, pris en tant que siège du Comité Maritime International (Grande-Bretagne, République Fédérale Allemande, Suède, Danemark, France). L'Italie propose la Suisse.

Antwerp, taken as being the seat of the Comité Maritime International (Great Britain, Federal Republic of Germany, Sweden, Denmark, France). Italy proposes Switzerland.

Antwerp being an important maritime centre, and Belgium not being involved in any great international political competition, it seems that on that point an important majority might decide in favour of that city.

c) If regional organizations are to exist, their jurisdiction would probably depend on the choice of the parties, and not on an « a priori » apportionment. This is expressed in the majority of the replies received.

The Federal Republic of Germany pertinently pointed out, however, that if the parties cannot agree on the appointment of a regional chamber of arbitration, the central organization will inevitably have to intervene.

d) Another important question is the choice of arbitrators.

The majority of replies favour a selection by means of an official list. Italy, however, reserves this restricted selection to the nomination of an umpire, whereas Great Britain proposes that the list drawn up by the Comité Maritime International be merely indicative.

e) The questionnaire seems to provide an interesting test on the preferences given to the Continental system of a « tiers arbitre » or to the British system of the umpire.

All the countries, except Ireland and Italy, are in favour of a « tiers arbitre ».

Great Britain and the United States have not given a definite reply on this point but it is clearly to be assumed that Great Britain will remain faithful to the institution of the umpire.

f) Lastly, one may note that most countries favour an open court settlement by arbitration, subject to the opposition of the parties.

IV.

Having made this survey, it is advisable to draw conclusions.

The opposition between the two groups of countries is very sharp and rests on the differences in the social or juridical mentalities. These do not lend themselves to argument and, in truth, divulge three groups of countries rather than two, taking into account the shaded replies given to the questionnaire.

1. The first group, composed of Great Britain, Ireland, the United States and certain Scandinavian countries, is strongly attached to the complete freedom of the parties in resolving their litigations as they deem fit, on a purely contractual basis, without any interference from third party organizations.

2. The second group, composed of the Democratic Republics, sees arbitration in a totally different light.

Having been accustomed for a long time to State Arbitration for litigations involving Administrations and Concerns, such countries have

Anvers étant un centre maritime important, et la Belgique ne se trouvant pas engagée dans les grandes compétitions politiques internationales, il apparaît que sur ce point une majorité importante pourrait se déclarer en faveur de cette ville.

c) S'il devait exister des organismes régionaux, leur compétence dépendrait sans doute du choix des parties, et non pas d'une répartition a priori. Ceci résulte de la grande majorité des réponses.

La République Fédérale Allemande fait toutefois remarquer avec pertinence que si les parties ne peuvent s'entendre pour désigner la chambre arbitrale régionale, l'organisme central devra nécessairement intervenir.

d) Une autre question importante est celle du choix des arbitres.

La majorité des réponses est favorable au choix opéré sur une liste officielle. L'Italie réserve toutefois ce choix restreint pour la désignation du tiers arbitre, tandis que la Grande-Bretagne propose que la liste dressée par le Comité Maritime International soit purement indicative.

e) Le questionnaire paraît constituer un test intéressant sur les préférences données au système continental du tiers arbitre ou au système britannique de l'Umpire.

Tous les pays se prononcent pour le tiers arbitre, sauf l'Irlande et l'Italie.

La Grande-Bretagne et les Etats-Unis n'ont pas répondu d'une façon précise sur ce point, mais tout permet de supposer que la Grande-Bretagne restera fidèle à l'institution de l'Umpire.

f) Enfin, on peut noter que la plupart des pays sont favorables à la publicité des sentences arbitrales, sous réserve de l'opposition des parties.

IV.

Ce tour d'horizon effectué, il convient d'en tirer les conclusions.

L'opposition entre les deux groupes de pays est très nette et repose sur des différences de mentalités sociales ou juridiques non moins indiscutables, qui font apparaître, à vrai dire, trois groupes de pays plutôt que deux, et cela pour tenir compte des réponses nuancées qui ont été données au questionnaire.

1. Le premier groupe, constitué par la Grande-Bretagne, l'Irlande, les Etats-Unis et certains pays scandinaves, est fortement attaché à la liberté complète des parties de faire résoudre leurs litiges comme elles l'entendent, sur un plan purement contractuel et sans aucune intervention d'organisme tiers.

2. Le deuxième groupe, composé des « démocraties populaires » a une conception de l'arbitrage complètement opposée.

Accoutumés depuis fort longtemps à l'arbitrage d'Etat pour les litiges qui concernent les Administrations et les entreprises, ces pays

had Chambers of Arbitration for many years, and in particular, the U.S.S.R., where there is a Maritime Chamber of Arbitration.

More recently, a Chamber having its seat at Gdynia, has been shared by Poland, the German Democratic Republic and Tchecoslovakia.

The result is that institutional arbitration appears to those countries as a normal institution.

3. As for the countries of Western and Continental Europe, however much attached they might be to contractual freedom in the matter of arbitration, their romanist inclination towards juridical construction leads them to envisage, without any animosity, the existence of permanent arbitration organizations.

Thus in France, the Paris Maritime Chamber of Arbitration has been functioning in perfect condition for many years, and there are professional organizations of arbitration in other branches of maritime commerce.

4. The divergencies in principle thus revealed are doubtless difficult to reduce within short, whatever interest some have discerned in institutional arbitration offered to shipowners and shippers of all countries, including the developing countries.

5. In the presence of such obvious difficulties which, one must admit, had been envisaged from the beginning, the question arises as to whether the Comité Maritime International should give up trying.

To us, if such a decision were taken at Hamburg, it would mean a great disappointment and the French Association of Maritime Law — its conclusions in the present instance being those expressed personnally by the signatory — considers most especially that this scheme should not be abandoned.

Admittedly, one will have to take into account in the broadest possible manner all the remarks — generally most instructive — which have been made by the Associations consulted.

The observations lead us, as for now, to envisage a scheme which will be much less ambitious, leaving much more room to the freedom of the parties.

Thus two main questions should be submitted to those participating in the Hamburg Conference for their examination :

a) The study of arbitration clauses which might be adopted by the parties, either as arbitration clause or as a form of agreement.

Models of such clauses are appended to the present note.

b) The study of very restricted scheme for rules of arbitration, to be as simple as possible.

There are four rules proposed in appendix II.

It is to be hoped that this subject will be retained on the agenda of the work to be performed by the Comité Maritime International.

Paris, January 1974. Jean WAROT.

possèdent depuis de longues années des chambres arbitrales et notamment en U.R.S.S. une chambre arbitrale maritime.

Depuis une date plus récente, siège à Gdynia une chambre commune à la Pologne, à la République Démocratique Allemande et à la Tchécoslovaquie.

C'est ainsi qu'un arbitrage institutionnel apparaît, dans ces pays, comme une institution normale.

3. Quant aux pays d'Europe occidentale et continentale, quel que soit leur attachement à la liberté contractuelle en matière d'arbitrage, leur souci romaniste de la construction juridique les conduit à envisager, sans aucune hostilité, l'existence d'organismes permanents d'arbitrage.

C'est ainsi qu'en France fonctionne, depuis plusieurs années et dans des conditions parfaites, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, et que dans d'autres branches du commerce maritime, il existe des organismes professionnels d'arbitrage.

4. Les divergences de principes qui apparaissent ainsi sont sans doute difficilement réductibles à bref délai, quel que soit l'intérêt que certains ont discerné d'un arbitrage institutionnel offert aux armateurs et aux chargeurs de tous les pays, y compris les pays en voie de développement.

5. Devant ces difficultés certaines et qui avaient, il faut le reconnaître, été envisagées dès l'origine, la question se pose de savoir si le Comité Maritime International doit renoncer à tout effort.

Ce serait pour nous une grande déception si cette décision était prise à Hambourg, et l'Association Française du Droit Maritime, dont le signataire adopte les conclusions à titre personnel, estime tout particulièrement que ce projet ne doit pas être abandonné.

Certes, il y aura lieu de tenir compte, de la manière la plus large, de toutes les remarques, généralement très instructives, qui ont été faites par les Associations consultées.

Ces observations nous conduisent quant à présent à envisager un projet beaucoup moins ambitieux, qui laisserait une place beaucoup plus grande à la liberté des parties.

C'est ainsi que deux questions principales doivent être soumises à l'examen des participants de la Conférence de Hambourg :

a) mise à l'étude de clauses d'arbitrage qui pourraient être adoptées par les parties, soit en forme de clause compromissoire, soit en forme de compromis.

Des exemples de ces clauses figurent en annexe à cette note.

b) mise à l'étude d'un schéma très restreint de règlement d'arbitrage, le plus simple possible.

En annexe II, quatre règles sont proposées.

Il faut espérer que ce sujet sera maintenu à l'Ordre du Jour des travaux du Comité Maritime International.

Paris, janvier 1974. Jean WAROT

MODELS OF ARBITRATION CLAUSES

1) Any dispute arising under this contract shall be referred to arbitration in ..... and shall be settled by two arbitrators, one of whom shall be appointed by each of the parties to the contract, and an umpire who shall be appointed by the Arbitration Commission of the C.M.I.

If one party fails to appoint an arbitrator within 30 days after having received notice from the other party of the appointment of his arbitrator, the Arbitration Commission of the C.M.I. shall, after application from the party having appointed his arbitrator, also appoint an arbitrator on behalf of the party making default.

The award of the arbitrators and the umpire to be final and binding upon both parties.

---

2) Any dispute arising under this contract to be referred to arbitration in ..... each party to nominate one arbitrator and in case the arbitrator shall not agree then to the decision of an umpire at their request nominated by the Arbitration Commission of the C.M.I., the award of the arbitrators or the umpire to be final and binding upon the parties.

---

3) Any dispute arising under this contract to be referred to the decision of one sole arbitrator at the request of the parties to be nominated by the Arbitration Commission of the C.M.I. the award of the arbitrator to be final and binding upon the parties.

DRAFT RULES OF ARBITRATION

Rule 1 :

The functions of the Comité Maritime International Arbitration Commitee are as follows :

1. The collection and the exchange of all documentation and information on maritime arbitration, the keeping of a card index of arbitration awards and, eventually, the publication of a bulletin on maritime arbitration;

2. Assisting in all research work within the framework of the Comité Maritime International or outside of it, in co-operation with the National or Supra-National Organizations, in the field of maritime arbitration, and, in particular, of the enforcement of foreign arbitration awards;

3. Bringing into effect and supervising all the arbitrations that the parties might have decided to submit to the rule of arbitration of the Comité Maritime International;

4. Keeping a card index of awards that have not been executed.

Rule 2 :

All parties to a dispute related to maritime navigation, transport and affreightment, shipbuilding, fisheries, marine insurance, may decide, either by an arbitration clause or by agreement, to submit their dispute to the rules of the Comité Maritime International. They shall inform the Arbitration Committee either at the time when one of them wishes to bring the arbitration clause into effect or at the time of signing the agreement.

Inter-State conventions, private agreements concluded between maritime undertakings or associations may contain a permanent reference to the arbitration rules of the Comité Maritime International for the settlement of the disputes resulting from their application.

Rule 3 :

Within a month from the day when the Arbitration Committee of the Comité Maritime International will have been notified of the dispute, by registered letter from the plaintiff with an acknowledgement of receipt, each of the parties shall appoint its arbitrator on the lists set up by the Arbitration Committee of the Comité Maritime International.

PROJET DE REGLEMENT D'ARBITRAGE

Règle 1 :

Le comité d'arbitrage du Comité Maritime International a pour fonctions :

1) le rassemblement et l'échange de toutes documentations et informations sur l'arbitrage maritime : la constitution d'un fichier des sentences arbitrales et, éventuellement, la publication d'un bulletin de l'arbitrage maritime;

2) le soutien de toutes recherches, dans le cadre du Comité Maritime International ou en dehors de lui, en liaison avec les organismes nationaux ou supra-nationaux, dans le domaine de l'arbitrage maritime, et spécialement dans celui de l'exécution des sentences arbitrales étrangères;

3) la mise en œuvre et la surveillance de tous arbitrages que les parties auraient décidé de soumettre au règlement d'arbitrage du Comité Maritime International;

4) la tenue d'un fichier des sentences non exécutées.

Règle 2 :

Toutes parties à un litige qui concerne la navigation, les transports et l'affrètement maritimes, la construction navale, la pêche, l'assurance maritime, peuvent décider, soit par clause compromissoire, soit par compromis, de soumettre leur litige au règlement du Comité Maritime International. Elles en avisent le Comité d'arbitrage, soit au moment où l'une d'entre elles entend faire jouer la clause compromissoire, soit au moment de la signature du compromis.

Les conventions interétatiques, les accords privés conclus entre entreprises ou groupements maritimes peuvent contenir une référence permanente au règlement d'arbitrage du Comité Maritime International pour la solution des litiges qui découleraient de leur application.

Règle 3 :

Dans le délai d'un mois à partir du jour où le Comité d'arbitrage du Comité Maritime International a reçu notification du litige par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par le demandeur, chacune des parties doit désigner son arbitre sur les listes établies par le comité d'arbitrage du Comité Maritime International.

If one party fails to appoint its arbitrator within a month, the Arbitration Committee, informed by the other party, shall appoint the arbitrator.

The arbitrators thus appointed shall notify their acceptance to the Arbitration Committee who will inform the parties.

Rule 4 :

The arbitrators are required to inform the Arbitration Committee every three months as to the progress of the cases with which they have been entrusted.

When the award has been made, the arbitrators shall, at the same time as they notifiy the parties, notify the Arbitration Committee which will acknowledge receipt of the notification and shall have no authority, either for controlling the procedure or for examining the substance.

Si l'une des parties ne procède pas à cette désignation dans le mois, le comité d'arbitrage, saisi par l'autre partie, nomme l'arbitre.

Les arbitres désignés notifient leur acceptation au Comité d'arbitrage qui en avise les parties.

Règle 4 :

Les arbitres sont tenus de signaler chaque trimestre au comité d'arbitrage l'état d'avancement des affaires qui leur ont été confiées.

Lorsque la sentence est rendue, ils la notifient, en même temps qu'aux parties, au comité d'arbitrage, qui en accuse réception et ne dispose d'aucun pouvoir, ni de contrôle en la forme ni d'examen au fond.

7

ERRATUM

ERRATUM

Rectification

1973 — VOLUME III

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

Procès-verbal de la réunion de la Commission Internationale pour les Règles de La Haye et de Visby tenue à Stockholm le 21 août 1973

Page 191 § 8, Base de la responsabilité

3me paragraphe, 2me ligne :
remplacer « l'armateur » par « la marchandise ».

INDEX

Pages

1. XXXth INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL — 1st TO 5th APRIL 1974 4

XXXme CONFERENCE INTERNATIONALE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL DU 1er AU 5 AVRIL 1974 5

2. LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

LIMIT - 19/II-74	Report of the President of the International Subcommittee and appendix (3)	12
LIMIT - 19/II-74 (tra)	*Rapport du Président de la Commission Internationale et annexes (3)*	13

3. REVISION OF YORK/ANTWERP RULES 1950

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

YA - 45/II-73	Report of the President of the International Subcommittee	56
YA - 45/II-73 (tra)	*Rapport du Président de la Commission Internationale*	57
YA - 46/III-73	York/Antwerp Rules — draft text	64
YA - 46/III-73 (tra)	*Règles d'York et d'Anvers — projet de texte*	65

4. THE HAGUE RULES

LES REGLES DE LA HAYE

HR - 17/I-74	Recommendations on The Hague Rules submitted to the 1974 Hamburg Conference by the Chairman of the International Subcommittee	88
HR - 17/I-74 (tra)	*Recommandations sur les Règles de La Haye proposées par le Présidsident de la Commission Internationale pour la Conférence de Hambourg de 1974*	89
HR - 18/II-74	Report from the sixth meeting of the UNCITRAL Working Group held at Geneva 4-20 February 1974	104
HR - 18/II-74 (tra)	*Rapport de la sixième réunion du groupe de travail de CNUDCI tenue à Genève 4-20 février 1974*	105

5. SHIPBUILDING CONTRACTS

CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE MER

SBC - 18/II-74	Report of the President of the International Subcommittee	128
SBC - 18/II-74 (tra)	*Rapport du Président de la Commission Internationale*	129

6. INTERNATIONAL MARITIME ARBITRATION

ARBITRAGE MARITIME INTERNATIONAL

ARB - 13/II-74	*Rapport du Président de la Commission Internationale et annexes (2)*	197
ARB - 13/II-74 (tra)	Report of the President of the International Subcommittee and appendix (2)	196

7. ERRATUM 213

C.M.I. DOCUMENTATION

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

DOCUMENTATION C.M.I.

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

BD 1974/26205/1