

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1976

II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

1

MINUTES FROM THE MEETING
OF THE SIXTH ASSEMBLY OF THE C.M.I.
BRUSSELS 18 MARCH 1976

PROCES-VERBAL DE LA REUNION
DE LA SIXIEME ASSEMBLEE DU C.M.I.
BRUXELLES LE 18 MARS 1976

MINUTES FROM THE MEETING
OF THE SIXTH ASSEMBLY OF THE C.M.I.
BRUSSELS 18 MARCH 1976

The meeting was opened by the senior Vice-President Arthur M. Boal who expressed the deep regret on the part of himself and those present of the death of President Albert Lilar. Mr. Boal reminded the Assembly of the excellent services which President Albert Lilar had devoted to the C.M.I. during his long period of presidency. The Assembly honoured the memory of President Lilar with one minute of silence.

1. *Election of new President*

With acclamation Professor Francesco Berlingieri was elected new President of the C.M.I.

2. *Acceptance speech of New President*

After his election the new President of the C.M.I. has made his acceptance speech, the text of which is an appendix to these minutes and is reproduced on pages 99 to 105 of this booklet.

This speech has been favourably received by the Assembly.

PROCES-VERBAL DE LA REUNION
DE LA SIXIEME ASSEMBLEE DU CMI
BRUXELLES LE 18 MARS 1976

La séance est ouverte par Monsieur Arthur M. Boal, le plus ancien des Vice-Présidents. En son nom et au nom des membres présents, il exprime son profond regret du décès du Président Baron Albert Lilar. Monsieur Boal rappelle à l'Assemblée les excellents services que le Président Lilar a rendus au C.M.I. durant sa longue carrière à la présidence. L'Assemblée a honoré la mémoire du Président décédé en observant une minute de silence.

1. *Election du nouveau Président*

Le Professeur Francesco Berlingieri a été élu, par acclamations, le nouveau Président du C.M.I.

2. *Discours d'acceptation du nouveau Président*

Après son élection le nouveau Président du C.M.I. a prononcé le discours qui forme annexe au procès-verbal et se trouve reproduit aux pages 99 à 105 de cet opuscule.

Ce discours a été favorablement accueilli par l'Assemblée.

3. *Election of Vice-Presidents and Honorary Vice-President*

The following were unanimously elected Vice-Presidents of the C.M.I. :

Arthur M. Boal, U.S.A.
Andrei K. Joudro, U.S.S.R.
Walter Müller, Switzerland
Nagendra Singh, India
Takeo Suzuki, Japan
William Birch Reynardson, Great Britain
Jean Warot, France

With acclamation Mr. Cyril T. Miller CBE was elected Honorary Vice-President of the C.M.I.

4. *Election of Secretary General Executive, Secretary General Administrative and Treasurer*

Kaj Pineus was unanimously elected Secretary General Executive of the C.M.I.

The Assembly decided unanimously (two abstentions) that the offices of Secretary General Administrative and Treasurer should be held by one and the same person. Subsequently to this decision Henri Voet was unanimously elected as Secretary General Administrative and as Treasurer.

5. *Election of Chief Legal Officer and Chief Administrative Officer*

Jan Ramberg was elected Chief Legal Officer of the C.M.I. The Assembly delegated to the Executive Council to agree with him on the terms for his remuneration, it being understood that it should be determined on a per diem basis as from 1st July 1976 and that the Stockholm office of the Chief Legal Officer should be closed as from 1st October 1976.

Fa Henry Voet-Génicot was appointed Chief Administrative Officer of the C.M.I.

6. *Election of five members of the Executive Council*

The following were elected members of the Executive Council of the C.M.I. :

Nicholas J. Healy
Stuart Hyndman
Alex Rein
Hans Georg Röhreke
J.C. Schultsz

3. *Election des Vice-Présidents et du Vice-Président Honoraire*

Ont été unanimement élus Vice-Présidents du C.M.I.

Arthur M. Boal, U.S.A.
Andrei K. Joudro, U.R.S.S.
Walter Müller, Suisse
Nagendra Singh, Inde
Takeo Suzuki, Japon
William Birch Reynardson, Grande Bretagne
Jean Warot, France

Monsieur Cyril T. Miller CBE a été élu, par acclamations, Vice-Président Honoraire du C.M.I.

4. *Election du Secrétaire Général Exécutif, du Secrétaire Général Administratif, et du Trésorier*

Kaj Pineus a été unanimement élu Secrétaire Général Exécutif du C.M.I. L'Assemblée a décidé unanimement (deux abstentions) que les fonctions de Secrétaire Général Administratif et de Trésorier seraient confiées à une seule et même personne. Après cette décision Henri Voet a été unanimement élu Secrétaire Général Administratif et Trésorier.

5. *Election du Conseiller Juridique Principal et du Conseiller Administratif Principal*

M. Jan Ramberg a été élu Conseiller Juridique Principal du C.M.I. L'Assemblée s'en est remise au Conseil Exécutif pour convenir avec lui des modalités de sa rémunération, étant entendu que celle-ci serait déterminée sur une base « per diem » à partir du 1er juillet 1976 et que le bureau du C.J.P. à Stockholm serait fermé à partir du 1er octobre 1976.

La firme Henry Voet-Génicot a été désignée comme Conseiller Administratif Principal du C.M.I.

6. *Election des cinq membres du Conseil Exécutif*

Ont été élus comme membres du Conseil Exécutif du C.M.I. :

Stuart Hyndman
Nicholas J. Healy
Alex Rein
Hans Georg Röhreke
J.C. Schultsz

7. *Election of titular members*

The following were elected titular members of the C.M.I. :

Mr. Jorge Bengolea Zapata, Argentine
Mr. Antonio R. Mathé, Argentine
Mr. W.T. Smith, Canada
Mr. Mario Scerni, Italy
Mr. R. Cleton, Netherlands
Mr. G. de Groot, Netherlands
Mr. W. Herfst, Netherlands
Mr. R.E. Japikse, Netherlands
Mr. S. Royer, Netherlands
Mr. J.C. Schultsz, Netherlands
Mr. Christer Rune, Sweden

8. *Annual Report of 1975*

The Assembly approved the Annual Report of 1975 submitted by the Executive Council (*).

9. *New member Associations*

The Assembly delegated to the Executive Council to continue the efforts to establish Maritime Law Associations in Australia and Czechoslovakia and to accept any forthcoming applications for membership from such associations.

10. *Approval of accounts*

Mr. Voet commented on the financial position of the C.M.I. and referred to the accounts and balance sheet of 1975 together with the auditors' approval.

The Assembly, adopted the accounts for 1975 and discharged with thanks the Treasurer from liability.

11. *Budget and contributions for the year of 1976*

The Assembly approved the budget presented by the Treasurer for the year of 1976.

The Assembly decided to ask for the same contributions from the National Associations as previous year (without any increase to compensate inflation) and authorized the Treasurer to request from the Associations payment in January of 50 % of an amount corresponding to the contribution for last year and of the remainder of the contribution for the current year as soon as the contribution had been decided by the Assembly in March.

(*) Please refer to Documentation 1975 IV p. 216

7. Election de Membres Titulaires

Ont été élus comme membres titulaires du C.M.I. :

Jorge Bengolea Zapata, Argentine

Antonio R. Mathé, Argentine

W.T. Smith, Canada

Mario Scerni, Italie

R. Cleton, Pays-Bas

G. de Groot, Pays-Bas

W. Herfst, Pays-Bas

R.E. Japikse, Pays-Bas

S. Royer, Pays-Bas

J.C. Schultsz, Pays-Bas

Christer Rune, Suède

8. Rapport annuel de 1975

L'Assemblée a approuvé le rapport annuel de 1975 soumis par le Conseil Exécutif (*).

9. Nouveaux membres - Associations

L'Assemblée a chargé le Conseil Exécutif de poursuivre ses efforts pour établir des associations de droit maritime en Australie et en Tchécoslovaquie et d'accepter, s'il y a lieu, toute future demande pour devenir membres, émanant de ces Associations.

10. Approbation des comptes

M. Voet a fait le commentaire de la situation financière du C.M.I. Il a fait référence aux comptes et au bilan de 1975 ainsi qu'à l'approbation de l'expert-comptable.

L'Assemblée a accepté les comptes pour 1975 et a donné décharge au Trésorier avec remerciements.

11. Budget et cotisations pour l'année 1976

L'Assemblée a approuvé le budget présenté par le Trésorier pour l'année 1976.

L'Assemblée a décidé de demander les mêmes cotisations aux Associations Nationales que l'année précédente (sans aucune augmentation pour compenser l'inflation). L'Assemblée a autorisé le Trésorier à réclamer aux Associations paiement au mois de janvier d'un montant correspondant à 50 % de la cotisation de l'année précédente et paiement du solde de la cotisation pour l'année en cours dès que cette cotisation a été fixée par l'Assemblée au mois de mars.

(*) Voir Documentation 1975 IV p. 217.

12. *C.M.I. Seminar*

Mr. Jean Warot and Mr. William Birch Reynardson reported on the arrangements for the C.M.I. Seminar in Aix-en-Provence September 9 - 11, 1976 under the chairmanship of Lord Diplock. Ten prominent speakers had already accepted to address the participants of the Seminar and advance notices had already been distributed to the National Associations and other bodies and persons who could be interested to participate. A meeting would take place 23 - 24 April at Oxford under the chairmanship of Lord Diplock for the purpose of co-ordinating the various speeches which all would deal with various aspects of « Apportionment of risk in Maritime Law — trends in modern shipping law and practice ».

13. *Next Conference*

The Maritime Law Association of Brazil had accepted to arrange the next C.M.I. Conference to take place sometime in October or November 1977, the exact time still to be decided. The Assembly confirmed its decision to hold the next Conference accordingly.

14. *Reports form Committee Chairman and decisions with respect to future work*

a) *Shipbuilding Contracts*

The President informed on the work so far performed by the International Sub-Committee on Shipbuilding Contracts under his chairmanship. It was intended that the three reports on the present work should be amalgamated into one which would subsequently be published as a C.M.I. study. The Sub-Committee would study and decide if it should propose that the C.M.I. should try to elaborate « Standard Clauses » for incorporation in Shipbuilding Contracts.

b) *Liability and Insurance*

Mr. Ramberg reported on the study performed by the Joint Working Group which the C.M.I. had established with the International Chamber of Commerce. The report has been printed in the C.M.I. Documentation and had been included in the preparatory documentation for the forthcoming meeting of UNCITRAL on the Revision of the Hague Rules (New York 12 April - 9 May).

c) *Arbitration*

Mr. Warot reported that contacts had been taken with the International Chamber of Commerce in order to establish a Joint Arbitration Procedure between the International Chamber of Commerce and the C.M.I. He assured that in such a co-operation the C.M.I.

12. *Le Séminaire du C.M.I.*

M. Jean Warot et M. William Birch Reynardson ont fait rapport concernant les arrangements du séminaire du C.M.I. à Aix-en-Provence du 9 au 11 septembre 1976 sous la présidence de Lord Diplock. Dix orateurs éminents ont accepté d'entretenir les participants et des avis préliminaires ont déjà été distribués aux Associations Nationales, à d'autres organisations et aux personnes susceptibles d'être intéressées. Une réunion aura lieu le 23 - 24 avril à Oxford sous la présidence de Lord Diplock; elle aura comme objet la coordination des différents discours qui tous traiteront des aspects du sujet : « Partage du risque en droit maritime — Orientations actuelles dans le droit et la pratique maritimes et ses aspects économiques ».

13. *Prochaine Conférence*

L'Association de Droit Maritime du Brésil a accepté d'organiser la prochaine Conférence du C.M.I., qui aura lieu en octobre ou novembre 1977; la date exacte doit encore être décidée. L'Assemblée a confirmé sa décision d'organiser la prochaine Conférence de cette manière.

14. *Rapports des Présidents des commissions internationales et décisions concernant le travail futur*

a) *Contrats de construction de navires de mer*

Le Président a informé l'Assemblée de l'état d'avancement des travaux de la commission internationale « contrats de construction de navires de mer » qu'il préside. Il est envisagé que les trois rapports actuels seraient réunis en un seul, qui serait alors publié comme une étude du C.M.I. La commission internationale étudiera la possibilité et décidera de proposer que le C.M.I. s'efforce d'élaborer des « Standard Clauses » pour incorporation dans les contrats de construction de navires de mer.

b) *Responsabilité et assurance*

Monsieur Ramberg a fait rapport concernant l'étude envisagée par le groupe de travail commun que le C.M.I. a établi avec la Chambre de Commerce Internationale. Le rapport a été publié dans la Documentation CMI et il a été inclus dans la documentation préparatoire de la prochaine réunion de la CNUDCI concernant la révision des Règles de La Haye (New York 12 avril - 9 mai).

c) *Arbitrage*

Monsieur Warot a fait rapport sur les contacts qui ont été pris avec la Chambre de Commerce Internationale afin d'établir une procédure commune d'arbitrage entre elle et le C.M.I. Il a assuré l'Assemblée que dans le cas d'une telle collaboration il serait attribué au C.M.I. un rôle à sa hauteur et substantiel et qu'il serait possible d'arriver à

would be given a fair and substantial role and that it was possible to reach agreement on rules particularly adapted to suit arbitration in maritime affairs. In view of the great importance of the subject the question whether the C.M.I. should co-operate with the International Chamber of Commerce or whether the C.M.I. should try to establish its own Arbitration Procedure was voted upon by the Assembly. The Assembly decided by 13 yes, 3 no and 2 abstentions to continue the work according to the lines indicated by Mr. Warot with a view to obtain a Joint Arbitration Procedure together with the International Chamber of Commerce.

d) *Collisions at Sea*

Mr. Healy reported on the progress of the work so far and mentioned that the C.M.I. Working Group of which he was the chairman, consisting besides him of Messrs Griggs, Hyndman, Philip, Domingo-Ray and Röhreke, had taken preliminary contact with the International Law Association (ILA). Since the ILA Working Group would include several names wellknown to the C.M.I., i.a. Messrs Palme (Sweden), Palmgren (Finland) and Waiche (United States), it was expected that the co-operation would be greatly facilitated. In view of the decision of the U.S. Supreme Court in the so-called Reliable Transfer case, whereby the principle of equal division of damages in both-to-blame collision cases had been surrendered in U.S. law, the chances of the U.S. ratifying the 1910 Collision Convention had increased.

e) *Hague Rules*

Mr. Ramberg reported that the C.M.I. Hamburg Hague Rules Recommendation had been duly passed on to UNCITRAL together with the Report on Liability and Insurance (see under b).

The C.M.I. Recommendation on the basic question of liability had so far met with limited success. However, the delegations of Belgium, the Federal Republic of Germany, the Netherlands, Japan, Poland, United Kingdom and U.S.S.R. had all expressed their sympathy for the C.M.I. view. Controversial matters still to be resolved included the question whether the *time bar* should be one or two years, the technique and *amount of limitation of liability, through carriage, letters of indemnity* and last but not the least the *scope of the convention*. It was expected that the forthcoming meeting of the UNCITRAL 12 April - 9 May 1976 would prepare the final draft which would be discussed by UNCTAD in July and then submitted to a Diplomatic Conference in late 1977 or early 1978.

f) *Sea Terminals*

Mr. Pineus informed on the preliminary study performed by the Chief Legal Officer and which had been published in the C.M.I. Documentation. The question now arose whether an International

s'entendre concernant des règles particulièrement adaptées à la procédure d'arbitrage dans des affaires maritimes. En raison de sa grande importance, la question de savoir si le C.M.I. devait collaborer avec la Chambre de Commerce Internationale ou, au contraire, essayer d'établir sa propre procédure d'arbitrage, a été soumise au vote. L'Assemblée a décidé par 13 oui, 3 non et 2 abstentions de poursuivre les travaux conformément aux propositions développées par Monsieur Warot en vue d'obtenir une procédure commune d'arbitrage avec la Chambre de Commerce Internationale.

d) *Abordages en mer*

Monsieur Healy a fait rapport concernant l'avancement des travaux et a mentionné que le groupe de travail du C.M.I., dont il est le Président et qui consiste, en dehors de lui, de Messieurs Griggs, Hyndman, Philip, Domingo Ray et Röhreke, a pris des contacts préliminaires avec « International Law Association » (ILA). Comme le groupe de travail de ILA comprend plusieurs personnalités bien connues au C.M.I., e.a. Messieurs Palme (Suède), Palmgren (Finlande) et Waiche (U.S.A.), on peut s'attendre à ce que la collaboration sera grandement facilitée. A la suite de la décision de la Cour Suprême des Etats-Unis dans l'affaire dite « Reliable Transfer case », qui a entraîné l'abandon dans le droit américain du principe du partage égal des dommages en cas d'abordages attribuables à la faute des deux parties, les chances de voir la Convention de 1910 sur les abordages ratifiée par les Etats-Unis, ont été augmentées.

e) *Règles de La Haye*

Monsieur Ramberg a confirmé que la recommandation de Hambourg du C.M.I. concernant les Règles de La Haye a été transmise à la CNUDCI ainsi que le rapport concernant la Responsabilité et l'Assurance — ci-avant b).

La recommandation du C.M.I. concernant la question fondamentale de la responsabilité n'a rencontré qu'un succès limité. Toutefois, les délégations de Belgique, Pays-Bas, Japon, Pologne, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni et U.R.S.S., ont toutes exprimé leur sympathie pour les vues du C.M.I. Parmi les matières controversées qui doivent encore être résolues il y a la question de savoir si la *prescription* doit être de un ou de deux ans, la technique et le *montant de la limitation* de la responsabilité, le *transport direct*, les *lettres de garantie* et, enfin, le très important problème du *champ d'application de la Convention*. On peut s'attendre à ce que la prochaine réunion de la CNUDCI du 12 avril au 9 mai 1976 préparera un projet final qui sera discuté par CNUCED au mois de juillet et qui sera alors soumis à une Conférence Diplomatique à la fin 1977 ou au début 1978.

f) *Sea Terminals*

Monsieur Pineus a fourni des renseignements concernant l'étude préliminaire entreprise par le Conseiller Juridique Principal et publiée

Sub-Committee should be established by the Assembly and if this subject was suitable for the C.M.I. Rio de Janeiro Conference. The Assembly decided that the study should continue but delegated to the Executive Council to decide in what form it should be done.

15. *Other matters*

Mr. McGovern suggested that the Executive Council should study whether or not the present Constitution should be amended in order to better suit the new arrangements proposed by the President.

Mr. Cuperus requested that it should be explored why the Convention on Maritime Liens and Mortgages of 1967 had so far met with very limited success.

The Assembly decided to delegate these two questions to the Executive Council.

Kaj Pineus

Jan Ramberg

dans la Documentation C.M.I. La question se pose de savoir si une Commission Internationale doit être créée par l'Assemblée et si le sujet conviendrait pour la Conférence du C.M.I. à Rio de Janeiro. L'Assemblée a décidé que l'étude devrait être poursuivie mais a chargé le Conseil Exécutif du soin de décider sous quelle forme ceci devrait être fait.

15. *Divers*

Monsieur McGovern a suggéré que le Conseil Exécutif étudie la question de savoir si les Statuts actuels ne devraient pas être modifiés afin de mieux convenir aux nouveaux arrangements proposés par le Président.

Monsieur Cuperus a demandé d'examiner pourquoi la Convention de 1967 concernant les Privilèges et Hypothèques Maritimes n'a rencontré jusqu'à maintenant qu'un succès très limité.

L'Assemblée a décidé de charger le Conseil Exécutif de ces deux questions.

Kaj Pineus

Jan Ramberg

2

**SPEECH OF PROFESSOR F. BERLINGIERI
PRESIDENT OF THE C.M.I.
AT THE SIXTH ASSEMBLY OF THE C.M.I.,
18TH MARCH 1976**

**DISCOURS PRONONCE PAR LE PROFESSEUR
F. BERLINGIERI, PRESIDENT DU C.M.I.
A LA SIXIEME ASSEMBLEE DU C.M.I.,
LE 18 MARS 1976**

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

SPEECH OF PROFESSOR F. BERLINGIERI
PRESIDENT OF THE C.M.I.
AT THE SIXTH ASSEMBLY OF THE C.M.I., 18TH MARCH 1976

DISCOURS PRONONCE PAR LE PROFESSEUR
F. BERLINGIERI, PRESIDENT DU C.M.I.,
A LA SIXIEME ASSEMBLEE DU C.M.I., LE 18 MARS 1976

Chers collègues et amis,

Etre élu Président du C.M.I. est un très grand honneur et je vous en suis profondément reconnaissant; je sais très bien que ma tâche est difficile; et cela d'autant plus que celui qui a occupé cette place pendant presque trente ans a été une Personnalité exceptionnelle.

Nous nous réjouissons de nous retrouver aujourd'hui autour de M. Lilar pour lui exprimer nos sentiments de gratitude et le remercier de son dévouement à la cause du C.M.I.

La perte de M. Lilar est, pour nous tous, un motif de grande tristesse.

M. Lilar a été le plus grand artisan de l'unification du droit maritime. Grâce à lui des Conventions internationales dans tous les domaines de cette branche du droit ont été étudiées, élaborées et signées. Il suffit de rappeler les Conventions de Bruxelles de 1952 sur la compétence civile et pénale en matière d'abordage et sur la saisie conservatoire des navires, la convention de 1957 sur la limitation de responsabilité des armateurs et sur le transport de passagers, la convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, la convention de 1967 portant modification à celle de 1910 en matière d'assistance; les autres trois conventions de la même année sur le transport de bagages, et sur les privilèges et les hypothèques et enfin la convention de 1968 portant modification à celle de 1924 sur les connaissements.

Toutes ces conventions ont été le résultat des études conduites sous sa Présidence, par le C.M.I. depuis 1947, à l'occasion des conférences qui se sont succédées depuis cette année jusqu'en 1974 à Anvers, Amsterdam, Naples, Madrid, Rijeka, Athènes, Stockholm, New York, Tokyo et Hambourg.

M. Lilar a toujours dirigé les travaux soit des Conférences du C.M.I., soit des Conférences Diplomatiques avec une profonde connaissance des problèmes en discussion, et en maintes circonstances en a assuré le succès grâce à ses interventions, à son habileté et aussi à sa fermeté. C'est donc bien grâce à lui que le succès de toutes ces conférences a été assuré.

M. Lilar a su s'entourer des collaborateurs qui, bénéficiant de sa grande expérience, ont peu à peu constitué dans le C.M.I. un ensemble de personnes dévouées à la cause de l'unification du droit maritime.

M. Lilar a fait renaître le C.M.I. après la guerre, l'a piloté pendant presque trente ans et en cet instant, je désire me rendre l'interprète de la reconnaissance profonde et émue de tous ses membres pour son œuvre.

The C.M.I. must be even more grateful to him for the time he has devoted to it over the last thirty years when one considers the great number of functions he has performed in other areas and the great responsibilities he has always been called upon to accept. His experience and his ability, have brought him, perhaps almost against his will, to the highest Governmental positions in his Country. He has been Minister of Justice for about 11 years in five different Governments and Vice-President of the Council of Ministers for three years. He has been Vice-President of the Commission for Foreign Affairs of the Senate.

M. Lilar has held a number of international appointments of great importance and prestige.

At the same time M. Lilar has been full professor at the University of Brussels, thus making it possible for students to take advantage of his wisdom and of his profound knowledge in many areas of the law, for he has been in the chair of private international law, comparative commercial law, public international maritime law and private international economic and Director of the Institute of maritime and air law in the faculty of law of the University of Brussels.

His great achievements have rightly deserved a recent high acknowledgment by the King of Belgium, who created him baron.

Nous avons espéré que même en ne participant plus activement aux travaux du C.M.I., M. Lilar aurait pu continuer à nous aider et à nous donner des conseils. C'est pour cette raison, qu'afin de lui exprimer nos sentiments de notre gratitude, il avait été décidé de proposer son élection comme Président d'Honneur, avec vote délibératif au sein du Conseil Exécutif.

Nous sommes malheureusement obligés à continuer notre travail sans lui, mais ceci doit nous inciter à continuer ce travail avec toutes nos forces afin que la tâche qu'il a accomplie ne reste pas vaine.

Il s'agit maintenant de voir quels sont nos buts et comment nous devons chercher à les atteindre, notamment par quelle méthode et avec quelle organisation.

1. *Les buts du C.M.I.*

Il suffit de lire l'art. 1 de nos Statuts pour fixer l'objet de notre activité. Toutefois, cette activité peut, comme il a déjà été remarqué, s'expliquer dans des façons différentes, notamment avec la rédaction de projets de Conventions Internationales portant règles uniformes de droit substantiel, avec la rédaction de règles uniformes pour adoption volontaire comme les Règles d'York et d'Anvers, avec la rédaction de contrats-type et encore avec des études en droit comparé ayant le but d'individualiser les différences réellement existantes dans les systèmes nationaux dans un certain domaine, pour chercher la meilleure méthode pour les réduire et, si possible, les éliminer.

En réalité cette dernière activité devrait constituer toujours le premier pas vers l'unification du droit, et les Commissions Internationales du C.M.I. ont, en principe, suivi cette méthode.

Si je puis vous exprimer franchement mon opinion, je pense que ce qui doit être étudié plus attentivement est le choix des sujets. Il faudrait bien réfléchir avant de prendre toute décision et recueillir préalablement tous les éléments nécessaires. Il faudrait en principe éviter de mettre à l'étude trop de sujets, car il en résulte de grandes difficultés pour les Associations Nationales, ce qui entraîne un grand retard et ne permet pas d'obtenir une base assez large d'information et de coopération.

2. *The methods of work*

The traditional method of work of the C.M.I. has always been to appoint an International Sub-committee with the task of studying a specific problem. Responsible for this decision under the old constitution was the Bureau Permanent and now it is the Executive Council. I do not propose to change this method of work, but, as mentioned before, I suggest that the proposals be previously studied in detail, submitted to the National Associations for their preliminary comments and also, if necessary, discussed at the next Assembly, whose tasks should be widened so as to make it a forum in which, once a year, the most important problems must be discussed.

Of course the Chairman of the various Sub-committees are responsible for the conduct of the work of each Sub-committee, but there must be a continuous link between them and the President of the C.M.I. or the person delegated by him to enable the Executive Council to follow the work of each Sub-committee and, if necessary, to express views and make recommendations as to the best way in which the work should be continued. I suggest that the

Chairmen of the Sub-committees should submit to the President of the C.M.I. progress reports at least every six months and inform him in advance of the scheduled meetings of the Sub-committees.

The C.M.I. can take up a subject on its own initiative and carry out its study alone. But at the present time the cooperation with other international organizations is becoming more and more important and, in certain areas, indispensable.

We all very well know that the preparation of international conventions is now in the hands of intergovernmental organizations, such as IMCO, UNCTAD, UNCITRAL, the EEC and UNIDROIT and therefore in this area what the C.M.I. can do is to offer to these organizations the benefit of its professional experience and either prepare preliminary draft conventions for them or carry on researches for their account. An example of the first method is provided by the very successful work done, under the able chairmanship of Mr. Rein, by the Sub-committee charged with the preparation at the request of IMCO, of a new Draft Convention on limitation of maritime claims.

I think it should be stressed to these International Organizations that the C.M.I. can offer a well balanced view on any subject of maritime law, for the National Associations have members representing all the various groups of interest in the maritime industry, such as shippers, shipowners, hull and cargo underwriters, P. & I. Clubs, shipyards, average adjusters, maritime agents and brokers as well as very experienced lawyers. The C.M.I. is in a position to give unbiased technical advice, on the basis of its long experience, and is willing to do this, for it thinks that no satisfactory result can be achieved if the views of the commercial world are not taken as the basis for the preparation of uniform laws.

In addition, I think it is equally important for the C.M.I. to keep in touch with other international organizations, both public and private, such as I.C.C., U.K. Chamber of Shipping, BIMCO etc. with a view to discussing with them the respective programmes, to consider when joint studies may be advisable and to seek their views on our programmes.

I propose to visit during this year the greatest possible number of these organizations in order to discuss with them the possibility of achieving mutual cooperation.

3. The organization

The structure of the C.M.I. is at present based on the Assembly and the Executive and the Administrative Councils. Officers of the C.M.I. are the President, five vice-Presidents, the Secretary General Executive, the Secretary General Administrative and the Treasurer. The domicile of the C.M.I. is in Antwerp.

I would suggest, first of all, that the domicile of the C.M.I. should remain in Antwerp where it has always been. I also suggest that the administration of the C.M.I., entrusted to the able and experienced firm Voet-Génicot, should also remain in Antwerp.

Then there must necessarily be a second centre, of an executive nature, where the President is domiciled. For I consider that the President of the C.M.I. must have the duty and the power to conduct the activities of the C.M.I. To this end the President should have an assistant, who must be an experienced lawyer, and a secretary, both living where he is domiciled. I think that the assistant, who should receive a salary, may work on a part time basis (in my opinion two days per week as an average would be sufficient) and the secretary on a half time basis.

On the other hand I think that having a full time Chief Legal Officer domiciled far away from the President would not be convenient, for his work should be done under the direct supervision of the President and this would require him to live where the President is domiciled. In addition, we need if possible to reduce our expenses. I have discussed this problem with Prof. Ramberg, whose capable work and considerable achievements during these years I have always greatly appreciated and he has agreed with me, suggesting that he could terminate his office as from 1st October 1976. I think we all should be very grateful to Prof. Ramberg for the very fine and cooperative manner in which he has reacted to these new requirements of the C.M.I. And, since in my view his assistance in the future will always prove very useful to the C.M.I., I would suggest that his services, when he will be available, may still be required and remunerated on a per diem basis.

When Prof. Ramberg terminates his office, I would suggest that the functions of the Chief Legal Officer be exercised, as it is permitted by art. 12 (d) of the Constitution, by the Secretary General Executive.

As the Assembly is convened once a years and that the Executive Council may meet two or three times every year, the Council's power must to a substantial extent be delegated to the President who must be responsible for the activity of the C.M.I. But in consideration of the fact that a substantial activity may be required to supervise the works of the International Sub-committees and to keep in touch with the International Organizations which I have referred to previously, I think the President would need the cooperation of a number of other officers such as, in addition to the Secretary General Executive and the Secretary General Administrative, one or more amongst the Vice-Presidents. For this reason some Vice-Presidents ought to be elected to work in close contact with the President. They ought to live not too far away from him.

This was the suggestion of M. Lilar when he said in his letter to the President of the National Associations that it might be useful

for a number of Vice-Presidents to assist the future President by closer involvement with the actual work of the Comité. I would therefore like to add two names to the existing Vice-Presidents, Mr. Warot and Mr. Birch Reynardson who, with Mr. Müller, whose great competence and ability is well known to all of us, and who has for a long time been working in the C.M.I., will be able to cooperate with me in a manner, which I consider essential.

One last word for the Treasurer. After we lost our good friend André Vaes the functions of the Treasurer have been exercised to the full satisfaction of the Executive Council, by our Secretary General Administrative Mr. Henri Voet. I venture therefore to suggest that also in the future the Secretary General Administrative may act as the Treasurer of the C.M.I.

4. Finance

I am well aware of the financial difficulties of a great number of National Associations and of the need to cut down the expenses. It is also for this reason that I have suggested to amalgamate the offices of Secretary General Executive and of Chief Legal Officer, so to avoid the cost of a full time professional CLO and of his office (rent and salary for the secretary). This can, also considering that some special tasks may from time to time be entrusted to a professional lawyer, constitute a saving of about 1,870,000 Belgian Francs. In view of the fact that the office of the President will cost about 650,000 Belgian Francs per year, the nett saving (the travelling expenses remaining equal) will be of about 1,200,000 Belgian Francs per year.

These are, dear colleagues, the broad lines of the program I submit to you for your consideration and approval.

3

SIXTH ASSEMBLY OF THE C.M.I.

SIXIEME ASSEMBLEE DU C.M.I.

PALAIS D'EGMONT, BRUXELLES

Thursday, March 18, 1976

Jeudi 18 mars 1976

ELECTIONS - NOMINATIONS

OFFICERS

MEMBRES DU BUREAU

President - *Président* : Francesco BERLINGIERI

Vice-Presidents : Arthur M. BOAL
Vice-Présidents : William BIRCH-REYNARDSON
Andrei K. JOUDRO
Walter MÜLLER
Nagendra SINGH
Takeo SUZUKI
Jean WAROT

Honorary Vice-President : Cyril T. MILLER CBE
Vice-President Honoraire :

Secretary General Executive : Kaj PINEUS
Secrétaire Général Exécutif :

Members of the Executive Council :
Membres du Conseil Exécutif : Nicholas J. HEALY
Stuart HYNDMAN
Alex REIN
Hans Georg RÖHREKE
J.C. SCHULTSZ

Chief Legal Officer : Jan RAMBERG
Conseiller Juridique Principal :

Secretary General Administrative and Treasurer :
Secrétaire Général Administratif et Trésorier :
Henri VOET

Chief Administrative Officer :
Conseiller Administratif Principal :
Firme Henry VOET-GENICOT

4

NEW TITULARY MEMBERS OF THE COMITE
MARITIME INTERNATIONAL ELECTED AT THE
SIXTH ASSEMBLY OF THE CMI HELD
AT THE PALAIS D'EGMONT, BRUSSELS,
MARCH 18th 1976

NOUVEAUX MEMBRES TITULAIRES DU
COMITE MARITIME INTERNATIONAL ELUS
A LA SIXIEME ASSEMBLEE DU CMI
TENUE AU PALAIS D'EGMONT, BRUXELLES,
LE 18 MARS 1976

Jorge BENGOLEA ZAPATA

Abogado, Profesor Titular de Derecho de la Navegación en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Profesor de Derecho Marítimo y Legislación Aduanera en la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Plata, Corrientes 1309, 7º p, of. 19, Buenos Aires, Argentina.

Robert CLETON

Counsellor, Ministry of Justice, Member of the Board of the Netherlands Maritime and Air Law Association, Klingelaan 31, Wassenaar, Nederland.

G. de GROOT

Advocate, Blaak 101, Rotterdam-3001, Nederland.

W. HERFST

Secretary Harbour, Transport and Shipping Group, SHV Nederland nv, Westerkade 2, Rotterdam, Nederland.

R.E. JAPIKSE

Advocate, c/o Nauta, Lambert & Blussé, Bouwcentrum 750, Weena, Rotterdam-3003, Nederland.

Antonio Ramon MATHE

Lawyer, Average Adjuster, Viamonte 740, 6º piso, 1053 Buenos Aires, Argentina.

Sjoerd ROYER

Judge of the Supreme Court of the Netherlands, Plein 2, Den Haag, Nederland.

Christer RUNE

Justice of Appeal, Stenkullav. 6, S-112 65 Stockholm, Sweden.

Mario SCERNI

Advocate, Professore Ordinario di diritto internazionale nell' Università di Genova, Piazza Portello 10, 16123 Genova, Italia.

Jan C. SCHULTSZ

Professor of Commercial Law and Private International Law, University of Rotterdam, President of the Netherlands Maritime and Air Law Association, Editor « Schip en Schade », 42 Pieter de Hoochstraat, Amsterdam 2, Nederland.

William T. SMITH

President Shipowners Assurance Management Ltd and Shipowners Assurance Management (BC) Ltd, Honorary Secretary, Canadian Maritime Law Association, Suite 205, 620 St. James Street West, Montreal H3C 1C7, Canada.

SHIPBUILDING CONTRACTS

**LES CONTRATS DE CONSTRUCTION
DE NAVIRES DE MER**

SHIPBUILDING CONTRACTS

THIRD REPORT OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

Following the resolution adopted by the International Sub-Committee during its meeting of 23 and 24 January 1975 to study three further subjects, namely :

- delay in delivery,
- risk and insurance,
- requirements of a binding agreement,

a questionnaire was prepared and circulated amongst National Associations. It was decided to hold a new meeting of the International Sub-Committee on 23 and 24 October 1975 with a view to examining the replies to the questionnaire and discussing the more important problems connected with the three subjects referred to above.

Replies were received prior to the meeting from the National Associations of the Federal Republic of Germany, France, Japan, Yugoslavia, Spain, Sweden and the United Kingdom.

The following delegates attended the meeting :

Francesco Berlingieri (Chairman)
Hans-Christian Albrecht (Federal Republic of Germany)
R.D. Brown (United Kingdom)
Per Brunsvig (Norway)
L. Guillon (France)
H. Hataguchi (Japan)
H.G. Mellander (Sweden)
David R. Owen (United States of America)
José Ramon de Aymerich (Spain)

An attempt has been made to summarize below the replies given by a number of the National Associations and the results of the discussions which took place during the meeting of the International Sub-Committee. Since there was no time to analyse all the problems, sometimes only a heading or a few sentences are given and a request is made to the National Associations to give their views or provide the required information on the specific subjects.

LES CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE MER

TROISIEME RAPPORT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

A la suite de la résolution prise par la Commission Internationale lors de sa réunion des 23 et 24 janvier 1975 d'étudier trois autres sujets, à savoir :

- le retard à la livraison,
- le risque et l'assurance,
- les conditions requises pour qu'un contrat soit valable,

un questionnaire a été préparé et a circulé parmi les Associations Nationales. Il fut décidé de tenir une nouvelle réunion de la Commission Internationale les 23 et 24 octobre 1975 en vue d'examiner les réponses au questionnaire et de discuter les problèmes les plus importants liés aux trois sujets auxquels il est fait, ci-dessus, référence.

Les réponses de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, du Japon, de la Yougoslavie, de l'Espagne, de la Suède et du Royaume-Uni furent reçues avant la réunion.

Y assistèrent les délégués suivants :

Francesco Berlingieri (Président)
Hans-Christian Albrecht (République Fédérale d'Allemagne)
R.D. Brown (Royaume-Uni)
Per Brunsvig (Norvège)
L. Guillon (France)
H. Hataguchi (Japon)
H.G. Mellander (Suède)
David R. Owen (Etats-Unis d'Amérique)
José Ramon de Aymerich (Espagne)

Il a été tenté de résumer ci-dessous les réponses données par un certain nombre d'Associations Nationales et les résultats des discussions qui eurent lieu durant la réunion de la Commission internationale. Comme le temps manquait pour analyser tous les problèmes, il leur est parfois seulement consacré un titre ou quelques phrases et il est demandé aux Associations Nationales de faire connaître leurs points de vue ou de fournir les renseignements nécessaires sur les sujets concernés.

The National Associations which have not yet replied to the questionnaire are kindly requested to state whether the position in their country is similar to one of those indicated in this report, or, if in the negative, in which aspects it differs from them.

I. — DELAY IN DELIVERY

1. *Statutory Rules*

Although the problem of delay in the delivery of a new building is always the subject of specific provisions in the shipbuilding contracts, it has been deemed convenient to set out in the final report which are the statutory rules in the various countries. This problem however has not been examined at the meeting of the International Sub-Committee, and therefore the National Associations are kindly requested to set out in which circumstances, failing a contractual regulation, delay in the delivery of the vessel is justified in the various jurisdictions.

2. *Contractual Provisions*

(i) *Causes beyond the Control of the Builder*

After a list of specified events, the so-called force majeure clause often refers to delays caused by events beyond the Builder's control.

The AWES form so provides in art. 6 :

« *and cause of delay whatsoever whether or not of a kind previously specified in this article or of a different kind, reasonably to be considered beyond the control of the Contractor* ».

The technique used in MARAD is the opposite, for it is generally stated that the Contractor is entitled to an extension of the time of delivery in case of delay caused by events beyond the control of the Contractor, and then specifies a number of events which come within such definition (art. VI) :

« *A cause of delay beyond the control of the Contractor shall include, without prejudice to the generality, ...* ».

The provision in SAJ is similar, albeit not identical, to that in AWES. In fact art. VIII (1) at page 26 gives a list of events and then refers (line 17) to delays

« *due to other causes or accidents beyond the control of the Builder, its subcontractors or suppliers of the nature whether or not indicated by the foregoing words, irrespective of whether these events could be foreseen at the day of signing this contract...* ».

Les Associations Nationales qui n'ont pas encore répondu au questionnaire sont priées de dire si la position dans leur pays est semblable à une de celles indiquées dans ce rapport ou, dans la négative, de dire sous quels aspects elle en diffère.

1. — RETARD A LA LIVRAISON

1. *Les Règles légales*

Bien que le problème du retard à la livraison d'un nouveau bâtiment soit toujours l'objet de dispositions appropriées dans les contrats de construction de navires, il a été jugé bon de faire mention dans le rapport final des règles légales dans les différents pays. Ce problème cependant n'a pas été examiné à la réunion de la Commission Internationale et c'est pourquoi les Associations Nationales sont priées de mentionner dans quelles circonstances, faute d'une réglementation contractuelle, le retard à la livraison du navire est fondé dans leur loi nationale.

2) *Les Dispositions contractuelles*

(i) *Les causes hors du contrôle du constructeur*

Après une liste d'événements déterminés, la clause dite de force majeure se réfère souvent à des retards causés par des événements hors du contrôle du constructeur.

C'est ainsi que, la formule AWES dispose à l'art. 6 :

« et toute cause de retard, quelle soit ou non d'un genre antérieurement mentionné à cet article ou d'un genre différent, si elle peut être raisonnablement considérée comme hors du contrôle du constructeur ».

La technique employée dans la formule MARAD est à l'opposé car il est d'abord reconnu que l'entrepreneur a droit à une extension du délai de livraison dans le cas de retard causé par des événements hors du contrôle de l'entrepreneur, et il est ensuite mentionné un certain nombre d'événements qui entrent dans une telle définition (art. VI) :

« Une cause de retard hors du contrôle de l'entrepreneur inclura, notamment... ».

La disposition dans la SAJ est similaire, bien que non identique, à celle de AWES. En fait, l'art. VIII (1) à la page 26 donne une liste d'événements et se réfère alors aux retards (ligne 17) :

« dus à d'autres causes ou accidents hors du contrôle du constructeur, de ses sous-contractants ou fournisseurs, que leur nature ait été mentionnée ou non dans ce qui précède, indépendamment de savoir si ces événements pouvaient être prévus le jour de la signature de ce contrat... ».

The question arises what events may be deemed to come within the concept of events due to causes beyond the control of the Builder.

The construction of these words may substantially vary from country to country. In England from where the clause probably originates, the authorities are not entirely in accordance amongst themselves as it appears by comparing the statement made by the Lord Ordinary in *Gardener v. Macfarlain* (1893) 20 Sess. Cas, 4th series 414, with the decision in *Crawford v. Wilson* (1896) 1 Com. Cas. 154. In the former case the Lord Ordinary said that the charterers could not be justified on account of a delay due to difficulty in obtaining of cargo on account of the output being restricted at the colliery which the charterers had selected. In the latter case Lord Esher stated as follows :

« *If, by something happening at the port of discharge that the defendants could not possibly avoid, they could not take delivery without doing something which it was wholly unreasonable that they should be called upon to do, they would be hindered; although by doing the unreasonable thing they might possibly have taken delivery* ».

It appears in fact that whilst in *Gardener v. Macfarlain* an objective criterium is adopted and only causes which fall outside the area of the debtor's activity fall within the concept of causes beyond the control, in the second case a subjective criterium seems to have been accepted, for the test seems to be whether the event can be avoided by the debtor by his taking reasonable steps to this effect.

The position in the United States seems to be in line with the opinion of Lord Esher, for the debtor is liable only if he can control the consequences of the event, although on the basis of this test doubts have been raised in the past as to whether a strike can be qualified as a cause beyond the control of the Builder.

Also in Germany the subjective criterium seems to be accepted, the test being whether the event can or cannot be avoided by the exercise of reasonable diligence.

In France, on the contrary, the words « causes beyond the control » would very likely be given a strict interpretation and would excuse the Builder exactly as if the words « force majeure » had been used. The concept of « force majeure » does not greatly differ from that of Act of God in English law, according to the definition of Lord Mansfield in *Forward v. Pittard* (1785) 1 T. R. 27 : the test in fact seems to be that the event in order to be qualified as an event of force majeure must come from outside the enterprise of the debtor so that the debtor has not in any way contributed to its taking place.

The two different approaches have been upheld in Italy, where the solution of the problem seems still to be doubtful and consequently the construction of the words « causes beyond the control » may vary

La question se pose de savoir quels évènements peuvent être considérés comme entrant dans le concept d'évènements dus à des causes hors du contrôle du constructeur.

Le contenu de ces mots peut considérablement changer de pays à pays. En Angleterre, d'où il est probable que provient la clause, les autorités ne sont pas entièrement d'accord entre elles, comme il apparaît si l'on compare le mémoire du Lord Juge dans *Cardener c/ Macfarlain* (1893) 20 Sess. Cas, 4th series 414, à la décision dans *Crawford c/ Wilson* (1896) I Com. Cas. 154. Dans le premier cas, le Lord Juge dit que les affréteurs ne pouvaient pas être exonérés de responsabilité à cause d'un retard dû à la difficulté d'obtenir une cargaison parce qu'à la mine de charbon que les affréteurs avaient choisie, l'extraction avait été réduite.

Dans le second cas, Lord Esher décida ainsi :

« Si du fait d'un évènement au port de déchargement, qu'il n'était pas aux défendeurs possible d'éviter, ils ne pouvaient prendre livraison sans faire quelque chose qu'il n'était pas raisonnable de penser qu'ils aient dû faire, ils étaient exonérés; quoiqu'en faisant cette chose, ils auraient du la possibilité de prendre livraison ».

Il apparaît en fait qu'alors que dans *Gardener c/ Macfarlain* il est adopté un critère objectif et que seules des causes qui se trouvent hors du cercle des activités du débiteur se placent dans le concept des causes hors de contrôle, dans le second cas un critère subjectif paraît avoir été admis, car l'important paraît être de savoir si l'évènement peut être évité par le débiteur s'il prend des dispositions raisonnables à cet effet.

La position aux Etats-Unis paraît être dans la ligne de l'opinion de Lord Esher, car le débiteur n'est responsable que s'il peut contrôler les conséquences de l'évènement bien que, dans le passé, sur la base de cette considération, des doutes aient été soulevés sur le point de savoir si une grève peut être considérée comme une cause hors de contrôle du constructeur.

De même en Allemagne le critère subjectif paraît être accepté, l'important étant de savoir si l'évènement peut ou ne peut pas être évité par l'exercice d'une diligence raisonnable.

En France, au contraire, les mots « causes hors de contrôle » recevraient très probablement une stricte interprétation et excuseraient le constructeur exactement comme si l'on avait employé les mots « force majeure ». Le concept de « force majeure » ne diffère pas sensiblement de celui de « Act of God » en Droit anglais, suivant la définition de Lord Mansfield dans *Forward c/ Pittard* (1785) I T.R. 27 : l'important en fait paraît être que l'évènement que l'on veut qualifier d'évènement de force majeure doit provenir d'en dehors de l'entreprise du débiteur de sorte que le débiteur n'a, en aucune façon, contribué à ce qu'il se produise.

from case to case. Also in Norway and Sweden the construction of the clause is uncertain, whilst in Spain it is very likely that it would be given the same meaning as in France.

In Japan, whether a certain fact can be qualified as an « event due to causes beyond the control », depends upon the fact of the case and the contents of the contract involved, and must be decided case by case. However, the events which cannot be avoided by exercising due diligence may generally be accepted as events due to causes beyond the control.

Although all clauses contain a list of specific exceptions, so that recourse to the general exoneration for causes beyond the control may take place only in exceptional cases, this Committee thinks it might be advisable to employ a wording which does not give rise to the danger of different constructions. It is worth noting that whilst in AWES the clause bears the heading « force majeure » these words are never used in the clause itself, and the concept of force majeure is not a term of art in English law, nor in several other jurisdictions, e.g. Norway and Sweden.

(ii) *Burden of Proof*

In all jurisdictions the Builder who wishes to justify their delay in the delivery of the vessel has the burden of proof. To this effect he ought to show :

- (a) the nature of the event, and
- (b) the causal relationship between the event and the delay.

(iii) *Notice of the Event causing a Permissible Delay*

Unless otherwise provided in the contract, there is no time limit within which the occurrence must be notified. Some contract forms, however, require the Builder to give notice to the Owner within a number of days after the event has taken place.

AWES provides as follows in Art. 6 :

The Contractor shall as soon as reasonably possible notify the Purchaser in writing of any occurrence of Force Majeure.

MARAD provides as follows in Art. VI (a) and (d) :

(a) If the Contractor shall have transmitted written notice to the Purchaser of a cause of delay delaying performance of the contract work not later than thirty days after the date that knowledge of the delay in the contract work has come to the Contractor, or after the date that is determined, the Contractor should have known of the

Les deux différentes acceptions ont été soutenues en Italie où la solution du problème paraît encore être douteuse et conséquemment la portée des mots « causes hors de contrôle » peut changer d'un cas à l'autre. De même en Norvège et en Suède la portée de la clause est incertaine, pendant qu'en Espagne il est très probable qu'il lui serait donné la même signification qu'en France.

Au Japon, qu'un certain fait puisse être qualifié d'« événement dû à des causes hors de contrôle » dépend du fait en cause et du contenu du contrat impliqué et doit être décidé cas par cas. Cependant, les événements qui ne peuvent pas être évités en exerçant une diligence raisonnable peuvent généralement être acceptés comme événements dus à des causes hors de contrôle.

Bien que toutes les clauses contiennent une liste d'exceptions spécifiques, de sorte que le recours à une exonération générale pour causes hors de contrôle peut seulement trouver place dans des cas exceptionnels, ce Comité pense qu'il pourrait être recommandé d'employer des mots qui ne portent pas en eux le danger d'interprétations différentes. Il est bon de noter qu'alors que dans AWES la clause porte le titre « force majeure » ces mots ne sont jamais utilisés dans la clause elle-même, et le concept de force majeure n'est pas un terme usuel en Droit anglais, ni dans plusieurs autres juridictions, en Norvège et en Suède, par exemple.

(ii) *Charge de la preuve*

Dans toutes les juridictions, le constructeur qui souhaite justifier le retard dans la livraison du navire a la charge d'en apporter la preuve. A cet effet, il doit montrer :

- a) la nature de l'évènement, et
- b) la relation causale entre l'évènement et le retard.

(iii) *Notifictaion de l'évènement causant un retard admissible*

A moins qu'il n'en soit autrement disposé au contrat, il n'y a pas de limite de temps pour notifier l'évènement. Cependant, certaines formules de contrat demandent au Constructeur d'aviser l'Armateur dans le délai d'un certain nombre de jours après que l'évènement a eu lieu.

AWES dispose comme suit à l'art. 6 :

« L'Entrepreneur devra, dès qu'il est raisonnablement possible de le faire, notifier par écrit à l'acheteur, tout évènement de Force Majeure ».

MARAD dispose comme suit à l'art. VI (a) et (d) :

(a) Si le constructeur a par écrit donné connaissance à l'acheteur d'une cause retardant l'accomplissement de la construction dans les trente jours suivant le jour où il a eu connaissance du retard ou après

delay in the contract work, if such date is an earlier date, and the cause of delay is beyond the control of the Contractor, as provided in § (b) below, the Contractor shall be entitled to an extension...

d) Within 30 days (or such longer period as may be allowed) after a cause of delay has ceased to exist, the Contractor shall furnish to the Purchaser a written statement of the actual or estimated delay in the completion of the contract work resulting from such cause.

SAJ so provides in Art. VIII :

Within 7 days from the date of commencement of the delay on account of which the Builder claims that it is entitled under this Contract to a postponement of the delivery date of the vessel, the Builder shall advise the Buyer by cable confirmed in writing of the date such delay commences and the reasons therefor. Likewise within 7 days after such delay ends, the Builder shall advise the Buyer in writing of by cable confirmed in writing of the date such delay ended, and also shall specify the period of time by which the delivery date is postponed by reason of such delay. Failure of the Buyer to acknowledge the Builder's notification of any claim for postponement of the delivery date within 7 days after receipt of such notification shall be deemed to be a waiver by the Buyer of his right to object to such postponement.

The purpose of the notice is mainly that of enabling the Owner to timely check the existence and the effect on the progress of the building of the event causing the delay, and this could not be done a long time after the event has occurred. But whilst MARAD and SAJ require the notice to be given within a specified time limit, AWES merely requires the Builder to notify the Owner « as soon as reasonably possible ». That would mean as soon as a reasonable man, i.e. a man acting with ordinary diligence, would be in a position to realise that (a) an event coming within the description of the clause has occurred, and (b) that such event is likely going to affect the progress of the construction. It is therefore possible that the provision of the AWES form would produce a result more stringent than would the other two forms.

However, the failure to give timely notice to the Owner has not the same effect under the three clauses. According to MARAD it prevents the Builder from obtaining an extension; AWES and SAJ on the contrary do not state what is the consequence of such failure and therefore this must be ascertained on the basis of the general rules applying to breach of contract. Whilst in some jurisdictions (e.g. Sweden) the failure would prevent the Builder from obtaining the extension, in others it would only give rise to a claim for damages. The Owner could claim payment of the extra expense incurred in investigating the occurrence and its consequences.

le jour où le constructeur aurait dû avoir connu le retard, si celle date est une date antérieure, et que la cause du retard soit hors de contrôle de l'Entrepreneur, comme stipulé au par. (b) ci-dessus, alors l'Entrepreneur aura droit à une extension...

d) Dans les 30 jours (ou toute plus longue période qui pourrait être accordée) après qu'une cause de retard a cessé d'exister, le Constructeur indiquera par écrit à l'acheteur le retard réel ou estimé résultant de l'évènement.

La formule SAJ dispose ainsi à l'art. VIII :

Dans les 7 jours à partir de la date où commence le retard pour lequel le Constructeur prétend qu'il a, de par ce contrat, droit à un report de la date de livraison du navire, il devra aviser l'Acheteur par câble confirmé par lettre de la date à partir de laquelle commence ce retard et quelles en sont les raisons. De même, dans les 7 jours après la fin de ce retard, le Constructeur devra aviser l'Acheteur par lettre ou par télégramme confirmé par lettre, de la date à laquelle ce retard s'est terminé et aussi devra spécifier de combien la date de livraison se trouve elle-même repoussée par suite de ce retard. Faute, par l'Acheteur, de ne pas accuser réception de toute demande du constructeur de report de la date de livraison dans les 7 jours après la réception d'une telle demande, il sera considéré comme forclos à contester un tel report.

Le but de la notification est principalement de permettre à l'armateur de contrôler à temps l'existence et l'effet de l'évènement cause du retard sur l'avancement de la construction car ceci ne pourrait pas être fait longtemps après l'évènement. Mais alors que MARAD et SAJ exigent que la notification soit faite dans une limite de temps spécifiée, AWES demande simplement au Constructeur d'aviser l'armateur « dès qu'il en est raisonnablement possible ». Cela signifie aussi vite qu'un homme raisonnable, c'est-à-dire qu'un homme agissant avec une diligence normale est en situation de comprendre : (a) qu'il s'est produit un fait entrant dans le cadre de la clause et (b) qu'un tel fait va probablement affecter la progression de la construction. C'est pourquoi il est possible que la disposition de la formule AWES soit plus rigoureuse que les deux autres formules.

Cependant, l'omission de ne pas faire à temps notification à l'armateur n'a pas les mêmes conséquences d'après les trois clauses. Pour MARAD, elle empêche le Constructeur d'obtenir une extension de délai; AWES et SAJ au contraire ne mentionnent pas la conséquence de ce manquement et c'est pourquoi celle-ci doit être déterminée d'après les règles générales qui s'appliquent à la rupture d'un contrat. Alors que dans certains pays (par exemple en Suède) le manquement empêcherait le constructeur d'obtenir l'extension, dans d'autres il donnerait simplement droit à des dommages-intérêts. L'Armateur pourrait réclamer le paiement de la dépense supplémentaire encourue en apportant la preuve des conséquences de l'omission.

(iv) *Delay Due to Other Commitments*

Whether the causal relationship between the event and the delay in the progress of the construction is such as to justify the extension of the delivery date is a question which, failing specific contractual provisions, must be settled in accordance with the general rules on causation. Doubts for instance could be raised when the delay in the delivery of the vessel is due to the delayed construction of a previous vessel in its turn caused by an event coming within the description of the force majeure clause. This situation is specifically mentioned in the AWES and SAJ forms, both of which include in the list of the events which may cause a permissible delay, the delay in the Builder's other commitments. However, whilst the wording in SAJ is clear, doubts may be raised as to the effect of the corresponding clause in AWES; in fact at line 9 of page 14 of this latter form the following words are added after the list of exemptions: « the effect of the foregoing on the Contractor's other commitments », which apparently seem to cover precisely the opposite situation to that which was aimed at, even if the true meaning may be established in consideration of this sentence being directly related to the opening sentence in the paragraph which runs as follows: « Should the Contractor be prevented from having the vessel constructed or delivered by the date set forth under paragraph (a) above owing to ».

If there is no contractual provision regulating this cause of delay, the problem whether the Builder is excused when the delay is due to justified delays in other commitments is apparently not solved in the same way in the various jurisdictions. In the United Kingdom and the United States the Builder impliedly promises to have all the required facilities for the timely construction of the vessel and therefore he cannot be excused if other commitments hinder or delay the performance of his obligations under the contract. To this effect he should specify his construction programme, from which the link between the building of the vessel in question and that of other vessels is clearly indicated: if for instance, the vessel is going to be built in a drydock in which the construction of another vessel has been programmed, this fact should be mentioned in order that the delay in the availability of the drydock can excuse a delay in the delivery of the vessel.

In other jurisdictions (France, Japan, Federal Republic of Germany, Norway, Spain, Sweden) the Builder seems to be in a better situation, for he would probably be excused when the delay in his other commitments is due to an event which under the contract justifies an extension of the delivery date, if there is a close enough causal relationship between the event delaying other commitments and the delay in the delivery of the vessel. The burden of proving it lies on the Builder who, at least in some jurisdictions (e.g. Norway and Sweden) must

(iv) *Retard dû à d'autres engagements*

Si la relation causale entre l'évènement et le retard dans le progrès de la construction justifie ou non le report de la date de livraison, est une question qui, à défaut de dispositions contractuelles particulières, doit être réglée suivant les règles générales sur la causalité. Des doutes par exemple pourraient naître quand le retard à la livraison du navire est dû au retard à la construction d'un précédent navire, à son tour causé par un évènement tombant considéré comme un cas de force majeure. Cette situation est spécifiquement mentionnée dans les formules AWES et SAJ, lesquelles incluent toutes deux dans la liste des évènements qui peuvent causer un retard excusable, le retard dans d'autres engagements du Constructeur. Cependant, alors que la clause dans SAJ est claire, des doutes peuvent apparaître en ce qui concerne la clause correspondante dans AWES; en fait, à la ligne 9 de la page 14 de cette dernière formule, les mots suivants sont ajoutés après la liste des exemptions : « L'effet de ce qui précède sur les autres engagements du Constructeur », ce qui apparemment paraît précisément couvrir la situation opposée à celle visée, même si la vraie signification peut être établie en considérant que cette phrase est directement reliée à la phrase de début du paragraphe et rédigée ainsi qu'il suit : « Si le constructeur devait être empêché de construire le navire ou de le livrer à la date portée au paragraphe (a) ci-dessus par suite de : ».

S'il n'y a pas de disposition contractuelle réglementant cette cause de retard, le problème de savoir si le constructeur est excusé quand le retard est dû à des retards justifiés dans d'autres engagements n'est apparemment pas résolu de la même façon dans les diverses juridictions. Au Royaume-Uni et aux Etats-Unis, le constructeur promet implicitement d'avoir les facilités requises pour la construction en temps du navire et conséquemment il ne peut pas être excusé si ses autres engagements empêchent ou retardent l'accomplissement de ses obligations d'après le contrat. A cet effet, il devrait mentionner dans le contrat son programme de construction, afin qu'on puisse prévoir clairement le lien entre la construction du navire en question et celle d'autres navires : si, par exemple, le navire doit être construit dans une cale sèche dans laquelle la construction d'un autre navire a été programmée, ce fait devrait être mentionné, pour que le retard dans la disponibilité de la cale sèche puisse excuser un retard dans la livraison du navire.

Dans d'autres pays (France, Japon, République Fédérale d'Allemagne, Norvège, Espagne, Suède) le Constructeur paraît être dans une meilleure situation, car il serait probablement excusé quand le retard dans ses autres engagements est dû à un fait qui, d'après le contrat, justifie un report à plus tard de la date de livraison, s'il y a une cause de relation assez voisine entre le fait qui retarde d'autres engagements et le retard à la livraison du navire. La charge de le prouver repose sur le constructeur qui, au moins dans certains pays

prove that he has done whatever he reasonably could in order to avoid the impact of a delay in other commitments on the progress of the construction of the vessel. But this is a general duty of the Builder whenever there is a delay, as it will be seen below.

There seems to be a certain analogy between the situation presently under consideration and that of a delay in the arrival of a chartered vessel at the loading port due to the delayed performance of a previous voyage under a different contract. In this latter case, unless there is an absolute undertaking of the Owner that the vessel will arrive at the loading port by a certain date, the Owner is not in breach of contract when the delay is due to a supervening event over which he has no control.

The same rule ought reasonably to apply to shipbuilding contracts, for it is a known fact that as the Shipowner is programming the employment of his vessel with a view to avoiding periods of idleness, so the Builder tries to use the building capacity of his yard in full, laying for instance the keel of a vessel in a slipway from which another vessel has just been launched, or in a drydock occupied until the previous day by another newbuilding.

(v) *Efforts of the Builder to Reduce the Delay*

A further problem which arises in connection with permissible delays is whether the Builder, in order to be able to extend the delivery date, must also prove that he has done what he reasonably could with a view to reducing, albeit not eliminating, the influence of a given event on the progress of the construction.

This seems to be the case in most jurisdictions, although the general principles on which the duty of the Builder rests may differ. In those jurisdictions in which liability is based on fault and therefore the Builder is excused when he proves that he has exercised reasonable diligence, the lack of any reasonable attempt by the Builder to minimize the consequences of the event causing delay would be looked at by the courts as a failure to meet the standard of the diligence required by the law and this would be qualified as fault. Alternatively, the principle of good faith might be invoked and the failure by the Builder to make any reasonable attempt with a view to reducing the delay might be qualified as a violation of the general duty to act in good faith in the performance of an obligation.

How far the obligation of the Builder goes is not easy to establish. He must certainly take all steps which, without adversely affecting his building program as a whole and without causing any extra cost, may either avoid or reduce the consequences of a delay. If, for example, the delivery by a sub-contractor or a supplier of a part is delayed

((par exemple Norvège et Suède) doit prouver qu'il a fait tout ce qu'il pouvait raisonnablement faire pour éviter la répercussion d'un retard dans d'autres engagements sur l'avancement de la construction du navire. Mais ceci est une obligation générale du Constructeur quand il y a un retard, comme l'on verra ci-dessous.

Il paraît y avoir une certaine analogie entre la situation présentement étudiée et celle du retard d'un navire affrété à l'arrivée au port de chargement qui a été occasionné par l'accomplissement retardé d'un voyage précédent sous un contrat différent. Dans ce dernier cas, à moins qu'il y ait une promesse absolue de l'armateur que le navire arrivera au port de chargement à une certaine date, l'armateur n'est pas en rupture de contrat quand le retard est dû à la survenance d'un évènement sur lequel il n'a pas de contrôle.

La même règle devrait raisonnablement s'appliquer aux contrats de construction de navires, car c'est un fait connu que comme l'armateur programme l'utilisation de son navire de façon à éviter les périodes d'inactivité, de même le constructeur essaie d'utiliser en plein la capacité de construction de son chantier, posant, par exemple, la quille d'un navire sur un slipway sur lequel un autre navire a juste été lancé, ou le mettant dans une cale sèche occupée jusqu'au jour précédent par une autre construction neuve.

(v) *Les efforts du Constructeur pour réduire le retard*

Un autre problème qui se pose en rapport avec des retards excusables est de savoir si le constructeur, pour avoir la possibilité de repousser la date de livraison, doit aussi prouver qu'il a fait ce qu'il pouvait raisonnablement faire en vue de réduire, bien que sans pouvoir la supprimer, l'influence d'un évènement donné sur l'avancement de la construction.

Ceci paraît être le cas dans la plupart des systèmes juridiques bien que les principes généraux sur lesquels repose l'obligation du Constructeur puissent différer. Dans ces systèmes où la responsabilité est basée sur la faute et où, par conséquent, le constructeur est excusé quand il prouve qu'il a apporté une diligence raisonnable, le manque de toute tentative raisonnable par le constructeur pour minimiser les conséquences de l'évènement cause du retard serait considéré par les tribunaux comme un manquement à la diligence normale requise par la loi et serait qualifié de faute. Alternativement, le principe de la bonne foi pourrait être invoqué et, faute par le constructeur d'avoir fait toute tentative raisonnable en vue de réduire le retard, pourrait être qualifié de violation de l'obligation générale d'agir de bonne foi dans l'accomplissement d'une obligation.

Jusqu'où va l'obligation du constructeur n'est pas facile à établir. Il doit certainement prendre toutes les dispositions qui, sans effectuer dangereusement son programme de construction dans sa totalité et sans causer de dépenses supplémentaires peut, soit éviter, soit réduire les conséquences d'un retard. Si, par exemple, la livraison par un sous-contractant ou par un fournisseur d'une pièce est retardée, le

the Builder should, when the contract with the sub-contractor or supplier can be rescinded, or when the part in question can be subsequently employed on another vessel, try to obtain such part elsewhere at the same price. If the price is higher, the test to be used might be whether the alternative sub-contractor or supplier is within the range of those who might have been selected from the outset either by the Builder or by the Owner in those cases in which the Owner is granted under the contract or the specifications a right of selection amongst various sub-contractors and suppliers. It may however be questioned whether the obligation of the Builder goes beyond that point and whether he is also required, in case of delay, to work over-time when this was not originally contemplated by his building programme. This question raises the general problem whether the Builder's duty to minimize the delay must be fulfilled even if an extra cost is involved. A negative answer could be based on the argument that by providing that certain delays extend the time of delivery, the parties have impliedly agreed to place the risk of such delays on the Owner, so that an obligation of the Builder to incur extra costs in order to minimize the delay would be in conflict with the allocation of this risk agreed by the parties. But the problem is whether any delay caused by an event beyond the control of the Builder automatically justifies an extension of the time of delivery or, to this effect, it must also be such that it cannot be cured by the Builder exercising some reasonable efforts. If there is an implied obligation of the Builder to do so, the conclusion could be drawn that, within reasonable limits, the Builder must take measures to minimize a delay even if this will cost him some money. It may be added that in ship-building contracts not all the risks connected with a delay are allocated to the Owner, for the extra costs normally ensuing from a delay, which often causes a disruption of the building programme, are borne by the Builder, with the exception of the increase in the cost of labour and materials when an escalation clause exists in the contract.

(vi) *Calculation of the Delay*

A problem which is often not easy to solve is how the delay should be calculated. An event (e.g. a strike) may cause a delay longer or shorter than its length or even no delay at all. What must be established therefore is not the duration of the event but of its effect on the progress of the construction. This method seems to be accepted by the AWES form where (art. 6 (c)) it is stated that :

The delivery of the vessel shall be postponed by the number of working days of delay incurred by the Contractor in completing or delivering the vessel in consequence of any of those causes.

constructeur devrait, quand le contrat avec le sous-contractant ou le fournisseur peut être résilié ou quand la pièce en question peut être, par la suite, employée sur un autre navire, essayer d'obtenir cette pièce ailleurs au même prix. Si le prix est plus élevé, il faudrait d'abord rechercher si le sous-contractant ou le fournisseur remplaçant est dans la liste de ceux qui auraient pu être choisis dès l'abord soit par le constructeur, soit par l'armateur dans les cas où il est accordé à l'armateur par le contrat ou les cahiers des charges un droit de choisir parmi divers sous-contractants et fournisseurs. On peut toutefois se demander si l'obligation du constructeur va au-delà de ce point et s'il est aussi demandé, en cas de retard, de travailler en plus des horaires habituels quand cela n'était pas prévu à l'origine dans son programme de construction. Cette question soulève le problème général de savoir si l'obligation du constructeur de réduire le retard doit être remplie même si cela entraîne une dépense supplémentaire. Une réponse négative pourrait être fondée sur la raison qu'en disposant que certains retards repoussent de délai de livraison, les parties ont implicitement convenu de placer le risque de ces retards sur l'armateur, de sorte qu'une obligation du constructeur d'encourir des dépenses supplémentaires pour réduire le retard serait en conflit avec l'attribution de ce risque telle que convenue entre les parties. Mais le problème est de savoir si un retard causé par un fait hors du contrôle du constructeur justifie automatiquement une extension de la durée de la livraison ou, si pour atteindre cet effet, il doit aussi être tel qu'il ne puisse pas y être remédié par le constructeur en faisant des efforts raisonnables. S'il y a une obligation implicite du constructeur d'agir ainsi, il pourrait être tiré la conclusion que, dans des limites raisonnables, le constructeur doit prendre des mesures pour réduire un retard même si cela lui coûte quelque argent. Il peut être ajouté que dans les contrats de construction tous les risques liés à un retard ne sont pas attribués à l'armateur car les dépenses supplémentaires découlant normalement d'un retard, qui souvent entraîne une perturbation du programme de construction, sont supportés par le constructeur, à l'exception de l'augmentation du coût du travail et des matériaux quand une clause d'indexation existe dans le contrat.

(vi) *Calcul du retard*

Un problème qui souvent n'est pas facile à résoudre est celui de savoir comment sera calculé le retard. Un événement (par exemple une grève) peut causer un retard plus long ou plus court que sa durée ou même pas de retard du tout. Ce qui, en conséquence, doit être établi n'est pas la durée de l'évènement mais celle de ses effets sur l'accomplissement de la construction. Cette méthode paraît être acceptée par la formule AWES où (art. 6 (c)) il est porté que :

« *La livraison du navire sera retardée du nombre de jours ouvrables de retard supportés effectivement par le constructeur pour achever ou livrer le navire en conséquence d'une de ces causes* ».

An almost identical provision is found in MARAD where (art. VI (a)) it is stated that :

The Contractor shall be entitled to an extension of the contract delivery date ... by the number of days that the delivery date were delayed by said cause or delay.

The corresponding provision in SAJ is different (art. VIII (i) at line 20) :

The delivery date shall be postponed for a period of time which shall not exceed the total accumulated time of all such delays.

This provision sets a maximum limit but does not explain how the influence of each event or of a series of events must be determined.

(vii) *Delay occurring after the delivery date*

Another problem of a general nature is whether a delay may qualify a permissible delay when it occurs after the delivery date, viz. when the Builder is already in breach of contract. In civil law, force majeure is no more an excuse when the debtor is in breach (*mora debendi*). This rule applies in France, Italy, Japan, Netherlands and Spain, where, therefore, delays designated in the shipbuilding contract as permissible delays do not justify an extension of the delivery date when they occur after the delivery should have taken place. The rule does not exist in England and the United States whilst the solution seems doubtful in the Federal Republic of Germany and Norway. In Sweden the Builder would be held liable in most cases, but probably not if the delay was caused by an event of force majeure in its strict sense.

AWES has taken care of this situation by providing in art. 6 (p. 14 line 10) as follows :

All the foregoing irrespective of whether these events occur before or after the date herein before specified as the date at which the vessel is to be delivered.

(viii) *When the Owner is entitled to terminate the Contract*

The right to rescind the contract in case of delay is almost always specifically regulated in shipbuilding contracts by providing that in case the delay exceeds a certain period of time, the Owner may terminate the contract. Frequently the right of termination is granted only in case of unjustified delays. For example, AWES provides in art. 6 (b) that the Owner is entitled to rescind the contract if the delay for causes for which the Builder is liable exceeds 12 months : similarly, SAJ grants the Owner a right of rescission when the delay

Une disposition presque identique se trouve dans MARAD où (art. VI (a)) il est dit que :

« Le constructeur aura droit à un report de la date de livraison portée au contrat ... du nombre de jours ayant retardé effectivement la date de livraison pour ladite cause ou retard. »

La disposition correspondante dans SAJ est différente (art. VIII (i) à la ligne 20) :

« La date de livraison sera retardée pour une durée qui ne devra pas dépasser le temps total de tous ces retards ».

Cette disposition pose une *limited maximum* mais n'explique pas comment l'influence de chaque événement ou de séries d'événements doit être déterminée.

(vii) *Retard se produisant après la date de livraison*

Un autre problème de nature générale est de savoir si un retard peut être considéré comme admissible quand ils se produit après la date de livraison, c'est-à-dire quand le constructeur est déjà en rupture de contrat. En droit civil, la force majeure n'est plus une excuse quand le débiteur est en rupture (*mora debendi*). Cette règle s'applique en France, en Italie, au Japon, aux Pays-Bas et en Espagne où, conséquemment, les retards portés au contrat de construction comme retards admissibles ne justifient pas une prorogation de la date de livraison quand ils se produisent après que la livraison aurait dû avoir lieu. Le règle n'existe pas en Angleterre ni aux Etats-Unis et la solution paraît douteuse en République Fédérale Allemande et en Norvège. En Suède, le constructeur serait tenu pour responsable dans la plupart des cas, mais probablement pas si le retard a été causé par un événement de force majeure au sens strict.

AWES a tenu compte de cette situation en stipulant ce qui suit à l'art. 6 (p. 14 ligne 10) :

« Tout ce qui précède ne tient pas compte de savoir si ces événements se produisent avant ou après la date ci-avant mentionnée comme date de livraison du navire ».

(viii) *Quand l'Armateur est en droit de mettre fin au contrat*

Le droit de résilier le contrat en cas de retard est presque toujours spécifiquement réglementé dans les contrats de construction en stipulant qu'au cas où le retard excède une certaine durée, l'armateur peut mettre fin au contrat. Souvent le droit de mettre fin au contrat n'est seulement accordé qu'en cas de retards injustifiés. Par exemple, AWES dispose à l'art. 6 (b) que l'armateur a le droit de résilier le contrat si le retard pour les causes dont le constructeur est responsable excède 12 mois; de même, SAJ accorde à l'armateur un droit de résiliation quand le retard pour des causes ne permettant pas la prorogation de la date de livraison excède 210 jours. L'art. XX (a) de MARAD mentionne les retards parmi les faits de manquement permettant la

for causes not permitting the postponement of the date of delivery exceeds 210 days. Art. XX (a) of MARAD mentions delays amongst the events of default, but then excepts all delays due to causes for which the Builder would be entitled to an extension.

It may be questioned whether these clauses imply that in no circumstance is the Owner entitled to rescind the contract when the delay is due to causes which under the contract justify an extension of the date of delivery. The general rule in most jurisdictions is that a contract may be discharged when the delay in its performance, even if due to events for which none of the parties is liable, is so great as to result in a fundamental change of the contract. A provision such as those referred to above does not seem to justify the conclusion that this rule no longer applies, although the inclusion of such a provision may mean that the actual delay must be substantially greater than that after which the right of rescission is granted under the contract for a delay due solely to events for which the Builder is liable.

If the contract provides for a penalty in case of delay but does not specifically state after what period of time the Owner is entitled to rescind the contract, the situation is similar to that which arises when a voyage charter party provides that in case the laytime is exceeded the charterer must pay demurrage without placing any time limit on the demurrage period. In both cases the right of rescission arises when the delay is such as to destroy or substantially modify the purpose of the contract. This rule, as previously mentioned, exists, under different legal formulae, in a great many jurisdictions: in common law it is referred to as frustration of the contract; in German law as Wegfall der Geschäftsgrundlage (art. 242 BGB); an almost identical concept exists in Japanese law, in which however reference is made to a change in the circumstances; in Sweden it is dealt with in the doctrine of « presupposed condition ».

In civil law countries there is no specific rule relating to rescission on account of delay, but the general principles governing breach of contracts apply: the breach (in our case the delay) must be so serious that having regard to the circumstances of the particular case rescission is justified. This criterium does not substantially differ from those referred to previously, although the discretionary power of the courts in this area may in practice lead to a relative diversity.

The valuation of the importance of the delay may be relatively easy when a vessel is built for a specific purpose which cannot any longer be achieved as a consequence of the delay, whilst it is on the contrary much more difficult for a vessel of comparatively standard characteristics, for its employment opportunities are very wide and are not restricted to the kind of trading the Owner had in mind when ordering the vessel. However, there may be situations in which the vessel, due, for instance, to a supervising substantial change in the

résiliation, mais alors exclut tous les retards dus à des causes pour lesquelles le constructeur aurait droit à une prorogation.

On peut se demander si ces clauses impliquent qu'en aucune circonstance l'armateur n'est en droit de résilier le contrat quand le retard est dû à des causes qui, d'après le contrat, justifient une prorogation de la date de livraison. La règle générale dans la plupart des pays est qu'un contrat peut être résilié quand le retard à son accomplissement, même s'il est dû à des événements pour lesquels aucune des parties n'est responsable, est si grand qu'il s'en suit un changement fondamental dans le contrat. Une disposition telle que celles auxquelles il est fait référence ci-dessus ne paraît pas justifier la conclusion que cette règle ne s'applique plus, bien que l'insertion d'une telle disposition peut signifier que le retard effectif doit être bien plus grand que celui après lequel le droit de résiliation est, contractuellement, accordé pour un retard dû seulement à des événements dont le constructeur est responsable.

Si le contrat stipule des dommages-intérêts en cas de retard, mais ne mentionne pas spécifiquement après quelle période de temps l'armateur a le droit de résilier le contrat, la situation est semblable à celle qui se produit quand une charte-partie au voyage dispose qu'au cas où les jours de planche sont dépassés, l'affrètement doit payer des surestaries sans fixer aucune limite à leur durée. Dans les deux cas, le droit de résiliation apparaît quand le retard est tel qu'il détruit ou modifie substantiellement l'objet du contrat. Comme il a été mentionné antérieurement, cette règle existe sous différentes formulations légales dans bien des systèmes juridiques : dans le « common law » on s'y réfère comme à une « frustration » du contrat; en droit allemand, à une « Wegfall der Geschäftsgrundlage » (art. 242 BGB); et un concept presque identique existe en droit japonais, dans lequel cependant il est fait référence à un changement dans les circonstances; en Suède, cela est traité par la doctrine de la « condition présumée ».

Dans les pays de droit civil, il n'y a pas de règle spécifique concernant la résiliation pour cause de retard, mais les principes généraux qui gouvernent la rupture des contrats s'y appliquent : la cause de la rupture (dans notre cas le retard) doit être si sérieuse qu'étant donné les circonstances du cas particulier la résiliation est justifiée. Ce critère ne diffère pas beaucoup de ceux auxquels il a été fait précédemment référence, bien que le pouvoir discrétionnaire des tribunaux en cette matière puisse, en pratique, mener à une relative diversité.

L'évaluation de l'importance du retard peut être relativement facile quand un navire a été construit dans un but spécifique qui ne peut plus être réalisé par suite du retard, alors qu'elle est, au contraire, beaucoup plus difficile pour un navire aux caractéristiques comparativement normales, car ses possibilités d'emploi sont très étendues et ne sont pas réduites à la sorte de commerce que l'armateur avait à l'esprit quand il a commandé le navire. Cependant, il peut y avoir des cas dus, par exemple, à la survenance d'un changement important

market situation, can no longer find employment, which on the contrary would have been obtainable had the vessel been delivered on time. In such a case the right of rescission could be more easily granted to the Owner.

II. — RISKS AND INSURANCE

1. *Allocation of risks during construction*

(i) *The general rule*

In all jurisdictions the risk of damage to or loss of the vessel during construction, until her delivery to the Owner, is borne by the Builder. Where the shipbuilding contract is qualified as a contract of sale (e.g. England, Norway, Sweden, United States, Federal Republic of Germany and Spain), this is probably a consequence of the fact that the property in the vessel passes to the Owner at the time of delivery and therefore follows from the principle « *res perit domino* ». Doubts could arise when the contract provides for the passing of the property before delivery. In any case does the risk pass with the property or does it pass separately? The first alternative is correct in France where, in case the property passes proportionally to the part of the price paid by the Owner, the risk is borne by the Owner and the Builder proportionally to their respective interests in the vessel. In some countries, however (e.g. Sweden), the delivery seems to be the reason of the passing of the risk, irrespective of who is the Owner at that time.

The rule whereby the risk of loss of or damage to the vessel is borne by the Builder may be subject to some contractual exceptions. The SAJ for example provides in art. VII (5) that the Builder bears such risk until the time of delivery except for risks of war, earthquakes and tidal waves.

In those jurisdictions in which the contract has the legal nature of a contract for labour and materials the risk is borne by the Builder because he undertakes to supply a completed vessel and his obligation is not satisfied until delivery is effected. In civil law countries the Builder's obligation is classed as an « obligation de résultat » as opposed to an « obligation de moyens ». This appears clearly for instance from art. 1655 of the Italian Civil Code which provides as follows :

The contract for labour and materials is a contract by which a party undertakes to perform a piece of work or render services, organizing the necessary means and operating at his own risk, in return for compensation in money.

dans la situation du marché où le navire ne peut plus trouver l'utilisation qu'au contraire il aurait eue s'il avait été livré à temps. Dans un tel cas, le droit de résiliation pourrait être plus facilement accordé à l'armateur.

II. — RISQUES ET ASSURANCE

1) Répartition des risques durant la construction

(i) La règle générale

Dans tous les pays, le risque de dommages ou de perte du navire durant la construction, jusqu'à sa livraison à l'armateur, est supporté par le constructeur. Là où le contrat de construction d'un navire est qualifié de contrat de vente (par exemple en Angleterre, en Norvège, en Suède, aux Etats-Unis, en République Fédérale Allemande, en France et en Espagne), cela est probablement une conséquence du fait que la propriété du navire passe à l'armateur au moment de la livraison et suit ainsi le principe « *res perit domino* ». Des doutes peuvent naître quand le contrat stipule la transmission de la propriété avant la livraison. Le risque est-il transmis avec la propriété ou en est-il transmis séparément? La première alternative est correcte en France où dans le cas où la propriété est transmise proportionnellement à la fraction du prix payée par l'armateur, le risque est supporté par l'armateur et par le constructeur proportionnellement à leur part respective dans le navire. Dans certains pays cependant, (par exemple en Suède) la livraison paraît être la raison de la transmission du risque, sans tenir compte de qui est alors le propriétaire.

La règle par laquelle le risque de perte ou de dommage au navire est supporté par le constructeur peut être soumis à certaines exceptions contractuelles. La formule SAJ, par exemple, dispose à l'article VII (5) que le constructeur supporte un tel risque jusqu'au moment de la livraison, excepté les risques de guerre, de tremblement de terre et de ras-de-marée.

Dans les systèmes de droit dans lesquels le contrat a la nature légale d'un contrat de travail et de fourniture de matériaux, le risque est supporté par le constructeur parce qu'il s'engage à fournir un navire complètement terminé et son obligation n'est pas accomplie jusqu'à ce que la livraison en soit effectuée. Dans les pays de droit civil, l'obligation du constructeur est classée comme une « obligation de résultat » par opposition à une « obligation de moyens ». Cela ressort clairement par exemple de l'art. 1655 du Code Civil Italien qui dispose que :

« *Le contrat de travail et de fourniture de matériaux est un contrat par lequel une partie entreprend d'accomplir un travail déterminé ou de rendre des services en organisant les moyens nécessaires et en agissant à son propre risque, en contrepartie d'une compensation en argent* ».

(ii) *The rule as regards materials supplied by the Owner*

When materials are supplied by the Owner the risk is generally borne by him.

In the Federal Republic of Germany the rule flows from § 644, I, 3 BGB according to which the Builder is not responsible for loss or damage to the materials supplied by the Owner when such loss or damage is due to reasons beyond his control. Also in the Netherlands the risk falls on the Owner, unless the Builder is to blame for the loss.

A similar rule exists in French law where art. 1789 of the Civil Code provides that :

Dans le cas où l'ouvrier fournit seulement son travail ou son industrie, si la chose vient à périr, l'ouvrier n'est tenu que de sa faute.

This proposition applies when the contract may be qualified as one of louage d'ouvrage » (contract of labour); if on the contrary it must be qualified as a sale, art. 1933 Civil Code applies :

Le dépositaire n'est tenu de rendre la chose déposée que dans l'état où elle se trouve au moment de sa restitution. Les détériorations qui ne sont pas survenues de son fait sont à la charge du déposant.

Also in Japan the risk is borne by the Owner and not by the Builder.

In Sweden, where the shipbuilding contract is a contract of sale, a different rule applies, insofar as the burden of proof is concerned. The Builder becomes the bailee of the materials supplied by the Owner and is liable for loss of or damage to them unless he proves that the loss or damage has not been caused by a failure on his part or on the part of his servants or agents to exercise due diligence in the custody of the materials.

In Italy, where on the contrary shipbuilding contracts are contracts for labour and materials, the Owner bears the risk of loss of or damage to the materials supplied by him (art. 1673 Civil Code); this rule is not a consequence of the property in these materials belonging to the Owner (often this may not be the case pursuant to the rules on commixtion or specification : articles 939 and 940 Civil Code), but it results from the fact that the supply of these materials is not part of the Builder's obligation and therefore in case of loss (or damage) he cannot be bound to perform an obligation which was not originally imposed upon him.

(iii) *The situation in case of a major disaster*

As a result of the general allocation of risks that has been discussed, it is the Builder's obligation to make good the loss or damage and

(ii) *La règle en ce qui concerne les matériaux fournis par l'armateur*

Quand les matériaux sont fournis par l'armateur, le risque est généralement supporté par lui.

Dans la République Fédérale d'Allemagne, la règle découle du parag. 644, 1, 3 BGB suivant lequel le constructeur n'est pas responsable de la perte ou du dommage aux matériaux fournis par l'armateur quand une telle perte ou un tel dommage sont dus à des causes hors de son contrôle. De même, aux Pays-Bas le risque repose sur l'armateur, à moins que le Constructeur soit à blâmer pour la perte.

Une règle semblable existe en droit français où l'art. 1789 du Code Civil dispose que :

« Dans le cas où l'ouvrier fournit seulement son travail ou son industrie, si la chose vient à périr, l'ouvrier n'est tenu que de sa faute ».

Cette proposition s'applique quand le contrat peut être qualifié de « louage d'ouvrage »; si au contraire il doit être qualifié de vente, c'est l'art. 1933 du Code Civil qui s'applique :

« Le dépositaire n'est tenu à rendre la chose déposée que dans l'état où elle trouve au moment de sa restitution. Les détériorations qui ne sont pas survenues de son fait sont à la charge du déposant ».

De même au Japon le risque est supporté par l'armateur et pas par le constructeur.

En Suède, où le contrat de construction de navires est un acte de vente, c'est une règle différente qui s'applique pour autant que cela concerne la charge de la preuve. Le constructeur devient le dépositaire des matériaux fournis par l'armateur et il est responsable de la perte ou du dommage à moins qu'il ne prouve que la perte ou le dommage n'ont pas été causés par une faute de sa part ou de la part de ses employés ou agents dans l'exercice d'une due diligence pour la garde des matériaux.

En Italie où, au contraire, les contrats de construction des navires sont des contrats de louage d'ouvrage et de fourniture de matériaux, l'armateur supporte le risque de perte ou de dommage aux matériaux fournis par lui (art. 1673 du Code Civil); cette règle ne découle pas du fait que ces matériaux appartiennent à l'armateur (souvent ceci peut ne pas être le cas par suite des règles sur la « commixtion » ou par suite du cahier des charges : articles 939 et 940 du Code Civil), mais il résulte du fait que la fourniture de ces matériaux ne fait pas partie de l'obligation du constructeur et ainsi, au cas de perte (ou dommage) il ne peut pas être obligé d'accomplir une obligation qui ne lui est pas imposée à l'origine.

(iii) *La situation en cas de sinistre majeur*

En conséquence de la répartition généralement faite des risques qui a été discutée, il est de l'obligation du constructeur de réparer la

to continue and complete the construction of the vessel, albeit with some delay. But it may be questioned whether such an obligation still exists in case of a major disaster, as a consequence of which the vessel under construction is totally lost or so severely damaged that the construction must start almost as if no work had been done before; or also in case the yard's facilities are completely destroyed or severely damaged.

The two situations must be considered separately. If the yard is destroyed, in most jurisdictions the contract will come to an end for impossibility of performance: it would be a case of frustration in English and American law and a case of force majeure in civil law. But of course the solution might be different if the Builder owns various yards and the construction of the vessel can be performed in another yard. In this case the problem would be examined from the standpoint of the destruction of the vessel, if building had already commenced.

The solutions of the problem are instead at variance as respects the loss of the vessel. They can be the following:

a) The vessel being identified when the building commences, its destruction brings the contract to an end. This view has been expressed in Germany, where it was pointed out that after launching the Builder has only the obligation to complete the particular vessel and no other. It seems however that if the risk falls on the Builder, the identification of the vessel cannot by itself entitle the Builder to rescind the contract.

(b) When the performance of the Builder's obligation after a major disaster has occurred is such as to be substantially different or to imply a disproportionate effort or expense, in common law the doctrine of frustration could apply, although, as already mentioned, hardship or economic loss, unless quite extraordinary, would not by themselves call the principle of frustration into play. The situation in civil law countries is far from being uniform. In the Federal Republic of Germany, when the resumption of the work and the completion of the vessel would require efforts by the Builder which are out of proportion, the Builder would be discharged from his obligation, a request of performance being against the principle of good faith (§ 633, II, 2 BGB). In Italy the contract is discharged in case of excessive hardship pursuant to art. 1467 of the Civil Code, provided the conditions required by the law are in existence. Japanese law is close to German law, for the Builder can request payment of the extra cost or, failing this, can rescind the contract when the performance of his obligation would be against good faith. The Builder's obligation does not seem to be discharged in any circumstances under French and Dutch law.

perte ou le dommage, de continuer et d'achever la construction du navire bien qu'avec un certain retard. Mais on peut se poser la question de savoir si une telle obligation existe toujours en cas de sinistre majeur, à la suite duquel le navire en construction est totalement perdu ou si gravement endommagé que la construction doit redémarrer presque comme si aucun travail n'avait été fait auparavant; ou aussi au cas où les équipements du chantier sont complètement détruits ou sévèrement endommagés.

Les deux situations doivent être considérées séparément. Si le chantier est détruit, dans la plupart des pays le contrat prendra fin pour impossibilité d'accomplissement : ce serait un cas d'annulation en droit anglais et américain et un cas de force majeure en droit civil. Mais naturellement la solution pourrait être différente si le constructeur possède divers chantiers et que la construction du navire peut être réalisée sur un autre chantier. Dans ce cas le problème serait examiné du point de vue de la destruction du navire, si la construction en avait déjà été commencée.

En cas de perte du navire, les solutions sont variées. Elles peuvent être les suivantes :

(a) Le navire étant personnalisé quand la construction commence, sa destruction entraîne la fin du contrat. Ce point de vue a été exprimé en Allemagne, où il fut fait remarquer qu'après le lancement le constructeur a seulement l'obligation d'achever le navire déterminé et pas un autre. Il semble cependant que si le risque retombe sur le constructeur, la personnalisation du navire ne peut pas, par elle-même, donner droit au constructeur de résilier le contrat.

(b) Quand l'accomplissement de l'obligation du constructeur après un désastre majeur est telle qu'elle est considérablement différente ou qu'elle implique un effort ou une dépense disproportionnée, la doctrine de la « frustration » de la « common law » pourrait s'appliquer, bien que, comme il a déjà été mentionné, la difficulté ou la perte économique, à moins qu'elles ne soient tout à fait extraordinaires, n'appelleraient pas d'elles-mêmes l'entrée en jeu du principe de « frustration ». La situation dans les pays de droit civil est loin d'être uniforme. En République Fédérale Allemande, quand la reprise du travail et l'achèvement du navire demanderaient au constructeur des efforts hors de proportion, le constructeur serait déchargé de cette obligation, une demande de réalisation étant contre le principe de la bonne foi (parag. 633 II, 2 BGB). En Italie, le contrat est abandonné dans le cas d'une difficulté excessive par application de l'art. 1467 du Code Civil, pourvu qu'existent les conditions requises par la loi. Le droit japonais est proche du droit allemand, car le constructeur peut demander le paiement des dépenses supplémentaires ou, faute de cela, il peut résilier le contrat quand l'accomplissement de son obligation irait à l'encontre de la bonne foi. L'obligation du constructeur ne paraît pas être abandonnée en aucune circonstance en droit français et en droit hollandais.

The circumstances of a major disaster are regulated in some contract forms. AWES for instance provides in Art. 9 that in case of constructive, arranged or compromised total loss of the vessel, the contract « shall thereupon absolutely cease and terminate without any liability whatsoever on the part of the contractor ».

MARAD instead grants to both parties (art. X) an option to terminate the contract and provides that if such option is not exercised « within a reasonable period », the construction must proceed although the Builder may request an extension of the delivery date. This rule has the disadvantage of not specifying the period within which the option must be exercised, thus leaving a margin of uncertainty.

An intermediate solution is adopted in SAJ. Art. XII (2) (b) of this form provides in fact that in case of total loss the parties can by mutual agreement either continue in the performance of the contract or terminate the contract; it provides further that failing such an agreement within two months after the vessel « is determined to be an actual or constructive total loss » the contract shall be deemed to be terminated.

The problem remains to determine in which circumstances the vessel must be deemed to be a constructive, arranged or compromised total loss. The strict link between the provision on the termination of the contract which exists in the AWES and SAJ forms seems to support the conclusion that the principles governing these cases in marine insurance must apply. The same solution is probably true also for MARAD, and is supported by the recent English decision in the case *Attica Sea Carriers Corp. v. Ferrostahl — Poseidon Bulk Reederei GmbH — The « Puerto Buitage »* where Lord Denning, M.R., said that the words used in a clause of a demise charter-party providing that the contract should terminate if the vessel became a constructive total loss were used « in the same sense as in the law of marine insurance ».

2. Insurance

Insurance of the vessel during construction is normally taken out by the Builder at his expense in so far as marine and similar risks are concerned. Insurance against war risks is on the contrary optional and may be taken only after the vessel is launched or has become waterborne, the premium being normally paid by the Owner.

The insurance conditions are similar, albeit not identical, in the various countries. Almost every country in which there is a strong shipbuilding industry has its policy form. For the purpose of a comparison between the most relevant conditions, the following policies will be taken into consideration :

Les circonstances d'un sinistre majeur sont réglementées dans certaines formules de contrat. AWES, par exemple, dispose à l'art. 9 que dans le cas où la perte totale du navire a été admise, le contrat « cessera alors tout à fait et se terminera sans aucune responsabilité » quelle qu'elle soit pour l'entrepreneur ».

MARAD et elle est appuyée par la récente décision anglaise dans option pour terminer le contrat et dispose que si une telle option n'est pas exercée « dans un délai raisonnable », la construction doit continuer bien que le constructeur puisse demander une prorogation de la date de livraison. Cette règle a le désavantage de ne pas spécifier la période durant laquelle l'option doit être exercée, laissant ainsi une marge d'incertitude.

Une solution intermédiaire est adoptée dans SAJ. L'art. XII (2) (b) de cette formule dispose en fait qu'en cas de perte totale les parties peuvent, d'un commun accord, soit continuer l'accomplissement du contrat, soit y mettre fin; de plus, il dispose que faute d'un tel accord dans les deux mois après que le navire « est considéré comme une perte totale vraie ou "tenue pour telle" », le contrat sera considéré comme terminé.

Le problème demeure de déterminer en quelles circonstances le navire doit être considéré comme une perte totale admise. Le lien strict entre la disposition concernant la fin du contract qui existe dans les formules AWES et SAJ semble appuyer la conclusion que les principes qui, en assurance maritime, gouvernent ces cas doivent s'appliquer. La même solution est sans doute également vraie pour MARAD et elle est appuyée par la récente décision anglaise dans l'affaire *Attica Sea Carriers Corp. c/ Ferrostahl — Poseidon Bulk Reederei GmbH — The « Puerto Buitage »* où Lord Denning, M.R., dit que les mots employés dans une clause d'une charte-partie avec « demise » stipulant que le contrat devrait se terminer si le navire venait à être considéré comme une perte totale étaient employés « dans le même sens que dans la loi sur l'assurance maritime ».

2) Assurance

L'assurance du navire en cours de construction est normalement prise à ses frais par le constructeur pour ce qui concerne les risques maritimes ou similaires. L'assurance contre les risques de guerre est au contraire facultative et ne peut être souscrite seulement qu'après que le navire a été lancé ou qu'il est devenu flottant, la prime étant normalement payée par l'armateur.

Les conditions d'assurance sont similaires bien qu'elles ne soient pas identiques dans les divers pays. Presque tous les pays dans lesquels il y a une grande industrie de construction de navires ont leur formule de police. Pour faire une comparaison entre les conditions les plus appropriées les polices suivantes seront prises en considération :

England :	Institute Clauses for Builder's Risks
France :	Police Française d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires en Construction
Federal Republic of Germany :	Deutscher Transport-Versiecherungs-Verband « Klauseln für Baurisichen »
Japan :	Special Clauses for Builder's Risks
Sweden :	General Conditions for the Insurance of Merchant Vessels under Construction at Major Shipyards.

The Institute Clauses for Builder's Risks are widely used also outside England, for example in Italy, Japan and Spain. In the Netherlands the Dutch Bourse Policy for Construction Risks 1947 has clauses similar to those of the Institute Clauses for Builder's Risks.

(i) *For the account of whom the insurance is taken*

The insurance may be for the account of the Builder, its sub-contractors and the Owner, often without recourse against sub-contractors, or for the account of the Builder only, in which event, however, there is normally in the policy a loss payee clause, which may be expressed in general terms as :

All claims shall be payable to the Owner or the Builder as their respective interests may appear

or in more specific terms, similarly to the clauses appearing in mortgages, as :

All claims (whether in respect of actual, constructive, arranged or compromised total loss or otherwise) shall be payable to Provided, however, that all claims (otherwise than in respect of an actual, constructive, arranged or compromised total loss) not exceeding in respect of any one claim shall be payable to or as it may direct unless and until written notice to the contrary has been received from the said whereafter all claims shall be payable to the said

AWES provides in Art. 9 that the insurance policies must be in the joint names of the Owner and of the Builder; MARAD has a similar provision in Art. IX although a special feature is added, i.e. that all losses must be payable to the Maritime Subsidy Board for distribution by it to itself, the Owner and the Builder as their respective interests may appear. SAJ on the contrary states in Art. XII that the insurance policy is taken out in the name of the Builder and that all losses shall be payable to him, but then states that in case of total loss the Builder, if he does not elect to reconstruct the vessel, must immediately refund to the Owner the instalments paid by him.

Angleterre :	Institute Clauses for Builder's Risks
France :	Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Navires en Construction
Republique Fédérale d'Allemagne :	Deutscher Transport-Versicherungs-Verband « Klauseln für Baurischen »
Japon :	Special Clauses for Builder's Risks
Suède :	General Conditions for the Insurance of Merchant Vessels under construction at Major Shipyards.

The Institute Clauses for Builder's Risks sont aussi largement utilisées hors d'Angleterre, par exemple en Italie, au Japon et en Espagne. Aux Pays-Bas, la Dutch Bourse Policy for Construction Risks 1947 a des clauses similaires à celles de l'Institute Clauses for Builder's Risks.

(i) *Pour le compte de qui l'assurance est prise*

L'assurance peut être prise pour le compte du Constructeur, ses sous-traitants et pour l'armateur, souvent sans recours contre les sous-traitants, ou pour le compte du constructeur seulement, auquel cas, cependant, il y a normalement dans la police une clause bénéficiaire qui peut être formulée en termes généraux tels que :

Toutes les réclamations devront être payées à l'armateur ou au constructeur proportionnellement à leurs intérêts respectifs,

ou dans des termes plus spécifiques, dans la proportion résultant des clauses des contrats d'hypothèques, comme :

Toutes réclamations (qu'elles soient pour perte totale, délaissement ou toute autre cause) devront être payées à Toutefois, toutes réclamations (autres que pour perte totale vraie ou délaissement) qui n'exèdent pas chacune devront être payées à selon ses instructions à moins et jusqu'à ce qu'un avis écrit du contraire ait été reçu dudit après quoi toutes les réclamations devront être payées audit

AWES porte à l'art. 9 que les polices d'assurance doivent être établies aux noms conjoints de l'armateur et du constructeur; MARAD a une disposition similaire à l'art. IX bien qu'une particularité soit ajoutée qui est que toutes pertes doivent être payées au Maritime Subsidy Board pour distribution par lui, à lui-même, à l'armateur et au constructeur proportionnellement à leurs intérêts respectifs. SAJ au contraire dispose à l'art. XII que la police d'assurance est prise au nom du constructeur et que toutes les pertes devront lui être payées, mais alors dispose qu'en cas de perte totale le constructeur, s'il ne choisit pas de reconstruire le navire, doit immédiatement rembourser à l'armateur les acomptes payés par lui.

(ii) *Subject matter of the insurance*

The English Institute Clauses for Builder's Risks cover hull and machinery etc. under construction at the yard or other premises of the Builder and whilst in transit between such locations, machinery etc. whilst under construction by sub-contractors at sub-contractor's works, in transit to and at the Builder's yard and other machinery whilst at Builder's yard and other premises.

Similarly, the French policy covers the vessel and the pieces destined to her as well as (art. 1) :

... les matériaux, machines, chaudières, pièces mécaniques, moteurs, appareils accessoires et tous autres objets destinés au navire et répartis dans les établissements de l'assuré et dans ceux des autres constructeurs, fournisseurs ou sous-traitants, ainsi que pendant leur manutention, magasinage, mouvement à terre ou à flot, etc...

AWES requires in Art. 9 that the Builder must insure at his expense the vessel and/or such parts as shall be constructed and all materials, engines, machinery, outfit and equipment pertaining to the contract and within the premises of the Builder's shipyard. It appears therefore that both the English and the French cover are wider than that required under the AWES form.

The Swedish Conditions, albeit more limited, also meet the requirements of AWES, for they cover, in addition to outlays made in respect to the vessel :

the newbuilding and all materials, parts and fitting intended for her, provided that they are located within the area or on the premises at the disposal of the Builder at the port or place of construction or that they are in transit from storage at such places to the newbuilding whilst she is lying within the area of the port of construction.

The cover of parts built by sub-contractors is however more limited than under the English Institute Clauses, for it is restricted to the main propelling machinery provided it is built at other Scandinavian yards.

The subject matter covered by the Japanese Clauses for Builder's Risks seems to be more limited, for Art. 1 of these Clauses refers to the vessel and to « materials in the precinct of the yards and docks of the insured, or in transit between the precinct as above and the vessel under construction ». Correspondingly, SAJ also requires a more limited cover, viz. that of the vessel and all machinery, materials, equipment, appurtenances, and outfit delivered to the shipyard for the vessel or built into, or installed in or upon the vessel, including the Owner's supplies.

(ii) *Ce qui est couvert par l'assurance*

Les English Institute Clauses for Builder's Risks couvrent la coque et les machines, etc... en construction sur le chantier ou autres emplacements du constructeur et pendant qu'elles sont en transit entre ces divers lieux; les machines, etc... pendant qu'elles sont en construction chez les sous-traitants, aux usines des sous-traitants ou qu'elles soient en transit entre celles-ci et le chantier du constructeur, et les autres machineries pendant qu'elles se trouvent sur le chantier du constructeur ou sur d'autres emplacements lui appartenant.

De façon semblable la police française couvre le navire et les pièces qui lui sont destinées aussi bien que (art. 1) :

... les matériaux, machines, chaudières, pièces mécaniques, moteurs appareils accessoires et tous autres objets destinées au navire et réparties dans les établissements de l'assuré et dans ceux des autres constructeurs, fournisseurs ou sous-traitants, ainsi que pendant leur manutention, magasinage, mouvement à terre ou à flot, etc...

AWES demande à l'art. 9 que le constructeur assure à ses frais le navire et/ou toutes pièces devant être fabriquées et tous les matériaux, machines, machineries, outillages et équipements compris dans le contrat et se trouvant dans les locaux du chantier naval du constructeur. C'est pourquoi il apparaît que la couverture anglaise comme la française sont plus larges que celles de la formule AWES.

Les Conditions suédoises, bien que plus limitées, satisfont aussi les exigences de AWES car elles couvrent, en plus des dépenses faites pour le navire :

la nouvelle construction et tous matériaux, pièces et installations qui lui sont destinés, pourvu qu'ils se trouvent sur l'aire ou dans les locaux à la disposition du constructeur au port ou au lieu de construction ou qu'ils soient en transit d'un entrepôt dans ces lieux au navire en construction pendant qu'il se trouve dans les limites du port de construction.

La couverture des pièces fabriquées par des sous-traitants est cependant plus limitée que selon les English Institute Clauses, car elle est restreinte à la machine principale de propulsion et à condition que celle-ci soit construite dans d'autres chantiers scandinaves.

L'objet assuré selon les Clauses japonaises sur Risques de Construction paraît être plus limité, car l'art. 1 de ces Clauses se réfère au navire et « aux matériaux dans la limite des chantiers et des docks de l'assuré, ou en transit entre cette limite et le navire en construction ». De même, SAJ demande aussi une couverture plus limitée, c'est-à-dire celle du navire et de tous moteurs, machines, matériaux, appareils, accessoires et équipement livrés au chantier pour le navire ou construits sur le chantier ou installés dans ou sur le navire, y compris les fournitures de l'armateur.

(iii) *Risks covered*

The English Institute Clauses cover all risks of loss of or damage to the subject matter insured, including the cost of repairing, replacing or renewing any defective part condemned solely in consequence of the discovery therein of a latent defect during the period of the insurance; they cover also loss of or damage to the subject matter insured arising from faulty design of any part thereof, excluding however the cost of repairing such part and the expenses incurred by reason of betterment or alteration in design; these clauses cover moreover the liability of the assured in case of collision between the vessel under construction and another vessel, for loss of or damage to such vessel, or property thereon, delay, general average or salvage under contract of such vessel or property thereon. In addition to the above risks, the Institute Clauses include full insurance against liabilities which for an operating vessel would be covered by a P. and I. Club.

The French policy, although in different language, covers substantially the same risks. Art. 1 enumerates the risks of loss of or damage to the subject matter of the insurance which are covered by it, and includes damage caused by a latent defect to other parts :

Sont de même aux risques des assureurs les dommages et pertes aux objets garantis provoqués par un vice caché du corps ou des appareils moteurs; il est, toutefois, spécifié, qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.

Art. 2 covers third party liability (recours de tiers) in a general way, by providing that :

Sont à la charge des assureurs ... les risques de recours de tiers, autres que ceux qui sont exceptés par les paragraphes 6 et 7 de l'article 4A, exercés contre le navire assuré.

Art. 4A enumerates the risks excluded from the cover, amongst which are, under paragraphs 6 and 7, those relating to third party liability in respect of the « chargement et aux engagements du navire assuré », damage caused by the « chargement mis à bord de ce navire » and personal injuries or death.

The reference in art. 2 to claims against the insured vessel seems to indicate that third party liability risks are covered only in case of actions *in rem*, but very likely the intention has not been to so limit the cover, for the action *in rem* does not exist in French law. The reference in art. 4A (6) to damage relating to the « engagements » (obligations ?) of the vessel is not very clear.

(iii) *Risques couverts*

Les English Institute Clauses couvrent tous les risques de perte ou de dommage affectant l'objet de l'assurance, y compris le prix de la réparation, du changement ou de la rénovation de toute pièce défectueuse rebutée seulement à la suite de la découverte d'un vice caché durant la période d'assurance. Ces clauses couvrent également les dommages et pertes causés à l'objet assuré par l'erreur de conception de toute pièce en faisant partie, étant toutefois précisé que ne sont pas couvertes les dépenses de réparation de la pièce, non plus que les dépenses engagées pour en améliorer ou modifier la conception. Ces clauses couvrent de plus la responsabilité de l'assuré en cas de collision entre le navire en construction et un autre navire, pour les pertes et dommages causés à un tel navire ou aux biens à son bord, retard, avaries communes ou sauvetage concernant ce navire ou les biens à son bord. En plus des risques ci-dessus, les Institute Clauses incluent l'assurance complète contre les responsabilités qui, pour un navire en exploitation, seraient couvertes par un Protection and Indemnity Club.

La police française, bien qu'avec des expressions différentes, couvre en substance les mêmes risques. L'art. 1 énumère les risques de perte ou de dommage aux objets garantis par l'assurance et inclut le dommage causé par un défaut caché aux autres pièces :

Sont de même aux risques des assureurs les dommages et pertes aux objets garantis provoqués par un vice caché du corps ou des appareils moteurs; il est, toutefois, spécifié qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs.

D'une façon générale, l'art. 2 couvre les recours de tiers, en disposant que :

Sont à la charge des assureurs ... les risques de recours de tiers, autres que ceux qui sont exceptés par les paragraphes 6 et 7 de l'article 4A, exercés contre le navire assuré.

L'art. 4A énumère les risques exclus de la couverture, parmi lesquels sont, aux paragraphes 6 et 7, les recours de tiers relatifs au « chargement et aux engagements du navire assuré », aux dommages causés par le « chargement mis à bord de ce navire » et les faits de mort, blessures, accidents et dommages corporels.

La référence à l'art. 2 à des réclamations à l'encontre du navire assuré semble indiquer que les risques de recours de tiers sont seulement couverts en cas d'actions *in rem*, mais très probablement l'intention n'a pas été de limiter la couverture de cette façon car l'action *in rem* n'existe pas en droit français. La référence de l'art. 4A (6) à un dommage en relation avec les « engagements » du navire n'est pas très claire.

Two specific instances of third party liability are separately dealt with in articles 20 and 21, viz. general average and salvage.

An additional cover is then provided by a special clause, « Clause C », which seems to come into force after the vessel is launched or has become waterborne since it implies the existence of an ordinary hull policy and it operates as limiting the risks covered by the French policy for ships under construction to claim for physical damage or death or personal injury, claims relating to towage contracts and liability in connection with wreck removal.

The Swedish Conditions provide separate rules for the insurance of materials, parts and fittings not yet « taken on board », for the insurance of the vessel prior to her launching or becoming waterborne and for the insurance of the vessel thereafter.

Materials, parts and fittings not yet placed on board are covered only against transport accidents in accordance with the Swedish Conditions for the Insurance of Goods and against breakage in accordance with Clause 1 of the Swedish Association of Marine Underwriters. The cover therefore seems to be less wide than under the English and French Conditions because probably not all kinds of loss or damage are insured by the General Conditions for the Insurance of Goods against transport accidents.

The vessel ashore is insured : against fire, explosion and lightning and against every other partial or total loss which may befall the newbuilding in consequence of an accident, such as falling objects, failure of breakage of shoring and supports, blocking and locking.

The risks insured against do not seem to be precisely defined by the reference to partial or total loss caused by an accident, and it may be questioned whether the *ejusdem generis* rule applies as respects the accidents not specifically mentioned. In any event, the loss or damage arising out of latent defects and faulty design do not seem to be covered.

During and after launching the vessel is covered against total loss as per art. 99 of the General Swedish Marine Insurance Plan, damage caused by stranding as per art. 76 of the afore-mentioned Plan and against every other peril to which it may be exposed.

The third party liability insurance covers, in addition to salvage charges and general average contribution as per articles 55 and 76 d) of the Marine Insurance Plan, damage caused to the stocks during launching and at the docks during undocking and generally damages payable by the Builder to third parties for loss of life, personal injury

Deux cas particuliers de la responsabilité à l'égard des tiers sont séparément traités aux articles 20 et 21, à savoir le cas des avaries communes et celui du sauvetage.

Une couverture additionnelle est alors fournie par une clause spéciale, la « Clause C » qui semble entrer en vigueur après que le navire a été lancé ou qu'il est devenu flottant, puisqu'elle implique l'existence d'une police corps ordinaire, et qui joue en limitant les risques couverts par la police française pour les navires en construction aux réclamations pour dommages matériels, la mort ou les blessures, et aux réclamations concernant les contrats de remorquage et la responsabilité en rapport avec l'enlèvement d'une épave.

Les Conditions suédoises donnent des règles séparées pour l'assurance des matériaux, des pièces et des installations non encore « mis à bord », pour l'assurance du navire avant son lancement ou avant d'être devenu flottant et pour l'assurance du navire par la suite.

Les matériaux, les pièces et les installations qui ne sont pas encore placés à bord sont seulement couverts contre les accidents de transport en accord avec les conditions suédoises pour l'assurance des marchandises et contre le bris selon la Clause I de l'Association Suédoise des Assureurs Maritimes. C'est pourquoi la couverture semble être moins large que selon les conditions anglaises et françaises parce que probablement toutes les sortes de perte ou de dommage ne sont pas assurées par les conditions générales pour l'assurance des marchandises contre les accidents de transport.

Le navire au sec est assuré : contre l'incendie, l'explosion et la foudre et contre toute autre perte partielle ou totale qui peut frapper la nouvelle construction par suite d'un accident, comme la chute d'objets, le défaut ou la rupture de câbles et supports, celui du calage et du blocage.

Les risques contre lesquels on est assuré ne semblent pas être précisément définis par la référence à une perte totale ou partielle causée par un accident et on peut se demander si la règle *ejusdem generis* s'applique en ce qui concerne les accidents qui ne sont pas spécifiquement mentionnés. De toute façon, la perte ou le dommage provenant de vices cachés (latent defects) et d'une mauvaise conception (faulty design) ne paraissent pas être couverts.

Pendant et après la mise à flot le navire est couvert contre la perte totale par l'art. 99 du « General Swedish Marine Insurance Plan », contre le dommage causé par échouement, par l'art. 76 du « Plan » sus-mentionné et contre toute autre péril auquel il peut être exposé.

L'assurance des recours de tiers couvre, en plus des frais de sauvetage et de la contribution d'avaries communes, comme le font les articles 55 et 76 d) du « Marine Insurance Plan », les dommages causés à la cale et aux fins durant le lancement et aux bassins quand le navire sort de la cale sèche et, généralement, les dommages payés par le constructeur à des tiers pour perte de vie humaine,

or property damage arising out of a collision of the vessel under construction with another vessel, with an aircraft or with port installations. This cover is less wide than that granted by the English and French Conditions.

All the Conditions aforementioned meet the requirements of art. 9 of AWES which simply provides that the vessel must be insured against all risks customarily insured against in a country to be specified (obviously that where the building takes place) in the shipbuilding industry, including trials.

In Japan the Special Clauses for Builder's Risks provide for a very wide cover, including loss or damage caused by perils of the seas, loss or damage arising out of latent defects (except loss or damage arising out of latent defects (except loss or damage to the defective part) and out of the defect in design or specifications, always excluding all damage to the defective part, as well as loss or damage caused by collapse or breakdown or the costs ensuing from a launching failure.

The third party liability cover on the contrary seems to be more limited, since it extends only to collision damage with very detailed limitation.

The obligation of the Builder under SAJ is linked with the ordinary insurance terms, for art. XII of SAJ specifically provides that the Builder must insure the vessel « with Japanese insurance companies under coverage corresponding to the Japanese Builder's Risks Clause ».

III. CONDITIONS REQUISES POUR UN CONTRAT VALABLE

Even if nowadays shipyards are aiming at the maximum possible standardization of their building programmes, so that Owners are normally ordering from a specific yard vessels of a type which is being built by that yard and therefore according to the yard's design and specifications, negotiations leading to a shipbuilding contract may still be long and cumbersome. The problem therefore can arise of identifying the time when a binding agreement is in existence, be it an « agreement to agree » (contrat préliminaire) or a final one.

The parties may reach an agreement on various contract terms stage by stage : the Builder may for instance make a firm proposal to build a vessel of given main characteristics for a certain price with delivery at a certain date and these terms may be accepted by the Owner: then the parties may continue negotiations, discussing in more or less great detail the specifications and the contract clauses.

blessures ou dommages causés à des biens par suite de l'abordage du navire en construction avec un autre navire, avec un aéronef ou avec des installations portuaires. Cette couverture est moins large que celle accordée par les conditions anglaises ou par les conditions françaises.

Toutes les conditions sus-mentionnées rejoignent les exigences de l'art. 9 de AWES qui dispose simplement que le navire doit être assuré « tous risques » comme on le fait habituellement pour la construction des navires, y compris les essais, dans le pays où se fait la construction.

Au Japon les Clauses Spéciales pour les Risques des Constructeurs fournissent une très large couverture, incluant la perte ou le dommage causés par les périls de la mer, la perte ou le dommage provenant de défauts cachés (excepté la perte ou le dommage à la pièce défectueuse) et de défaut dans la conception ou la spécification, excluant toujours tout dommage à la pièce défectueuse, aussi bien que la perte ou le dommage causés par le renversement ou l'accident ou les frais résultant d'une défaillance au lancement.

Au contraire, la couverture de la responsabilité paraît être plus limitée puisqu'elle s'étend seulement à des dommages par abordage, avec une limitation très détaillée.

L'obligation du constructeur sous contrat SAJ est liée aux dispositions d'une assurance ordinaire, car l'art. XII de la SAJ stipule spécifiquement que le constructeur doit assurer le navire « à des compagnies d'assurance japonaises avec une couverture correspondant à la Clause des Risques du Constructeur Japonais ».

III. CONDITIONS REQUISES POUR UN CONTRAT VALABLE

Même si de nos jours les chantiers de construction visent à la standardisation maximum possible de leurs programmes, de sorte que les armateurs commandent normalement à un chantier spécifié les navires du type construit par ce chantier, c'est-à-dire suivant les plans et les spécifications du chantier, les négociations conduisant à un contrat de construction peuvent encore être longues et compliquées. C'est pourquoi le problème peut se poser de déterminer le moment où existe un contrat liant les parties, qu'il s'agisse d'un contrat préliminaire ou d'un contrat définitif.

Les parties peuvent parvenir à un accord sur les diverses dispositions du contrat, étape par étape : le constructeur peut, par exemple, faire une proposition ferme de construire un navire aux caractéristiques principales données pour un certain prix avec livraison à une certaine date et ces termes peuvent être acceptés par l'armateur; puis les parties peuvent continuer les négociations, discutant plus ou moins en détail les stipulations et les clauses du contrat.

In most jurisdictions, albeit with varying formulae, a binding agreement is deemed to exist when the parties have reached an agreement on the essential elements of the contract. These are, in civil law countries, the *res* (i.e. the subject matter of the contract) and the price. In Japan, the identification of the essential elements seems to depend upon the facts of a specific case and, in principle, the time of delivery will be so qualified. In general, the identification of the subject matter of the contract may require a varying number of details according to its nature : the more complex the *res* is, the more details are required in order that its identity may be deemed to be established. Other contractual elements, which are not essential, may, upon request of one of them, be fixed by the Court on the basis of statutory provisions, if any, or of custom. This rule is for example expressly set forth in art. 1374 of the Italian Civil Code, according to which

A contract binds the parties not only as to what it expressly provides, but also to all the consequences deriving from it by law or, in its absence, according to usage and equity.

There must, however, be an express or implied intention of the contracting parties to be bound by the agreement on the essential elements. The parties are not bound when they expressly make the binding effect of the agreement subject to further negotiations or other elements, albeit of minor importance. This rule has been set forth by the Italian Supreme Court in *Andreadis v. Cantieri Navali Riuniti* (judgment of 27 November 1963 no. 3044 at United Chambers, 1964 *Giustizia Civile* 27) as follows :

Where the iter of the declarations progressively rendered by the parties is documented in writing, it is necessary to ascertain also if the document, which must embody the essential elements of the contract in question, has been drawn up by the parties as evidence of a reciprocally binding agreement (either as a preliminary contract or as a definitive contract) or if, on the contrary, it has been also drawn up with the limited purpose of evidencing the stage to which the negotiations in process have reached a positive result, thus leaving unaltered the freedom of the parties to withdraw from the negotiation, which finds a limit only in the pre-contractual liability regulated by art. 1337 Civil Code.

Besides this limitation, which does not exist in other jurisdictions (e.g. in the common law Countries), the principle laid down by the Italian Supreme Court seems to coincide with that which is accepted in England when the parties insert in the document or memorandum embodying the result of the negotiations the condition « subject to contract ». However sometimes different and less clear words are used, such as « subject to details » or « subject to minor details » and then it may become less easy to ascertain whether or not the parties have intended to be bound by the document.

Dans la plupart des pays, bien qu'avec des formules différentes, un contrat liant les parties est considéré comme existant quand les parties ont atteint un accord sur les éléments essentiels du contrat. Ce sont, dans les pays de droit civil, la *res* (c'est-à-dire l'objet du contrat) et le prix. Au Japon la détermination des éléments essentiels paraît dépendre des éléments d'un cas spécifique et, en principe, la date de livraison sera ainsi qualifiée. En général, la détermination de l'objet du contrat peut nécessiter un nombre variable de précisions suivant sa nature : plus la *res* est complexe, plus de précisions sont nécessaires pour que sa détermination puisse être considérée comme établie. D'autres éléments contractuels, qui ne sont pas essentiels, peuvent, si un des contractants le demande, être fixés par le Tribunal sur la base de dispositions légales, s'il en est, ou de la coutume. Cette règle est, par exemple, expressément énoncée à l'article 1374 du Code Civil Italien, suivant lequel :

Un contrat lie les parties non seulement pour ce dont il dispose expressément, mais aussi pour toutes les conséquences qui en découlent de par la loi ou, en son absence, suivant l'usage et l'équité.

Il doit cependant y avoir une intention expresse ou implicite des parties contractantes d'être liées par le contrat pour ses éléments essentiels. Les parties ne sont pas liées quand elles stipulent expressément qu'elles ne seront définitivement liées qu'au résultat de négociations ultérieures ou à la survenance d'autre événement, bien que de minime importance.

Cette règle a été dégagée par la Cour Suprême d'Italie dans *Andreadis c/ Cantieri Navali Riuniti* (jugement du 27 novembre 1963 n° 3044 des Chambres Réunies, 1964 Justice Civile 27) comme suit :

Là où l'iter des déclarations progressivement faites par les parties est constaté par écrit, il est nécessaire de s'assurer aussi que le document écrit qui doit renfermer les éléments essentiels du contrat en question, a été établi par les parties comme preuve d'un accord les liant réciproquement (soit comme contrat préliminaire, soit comme contrat définitif) ou si, au contraire, il a été aussi établi dans le but limité de montrer que le stade des négociations en cours a atteint un résultat positif, laissant ainsi intacte la liberté des parties de se retirer de la négociation, qui trouve une limite seulement dans la responsabilité précontractuelle régie par l'art. 1337 du Code Civil.

Outre cette limitation qui n'existe pas dans d'autres pays (par exemple, dans les pays de common law), le principe dégagé par la Cour Suprême d'Italie paraît coïncider avec ce qui est accepté en Angleterre quand les parties mettent dans le document ou le memorandum englobant le résultat des négociations la condition « sous réserve de contrat ». Cependant quelquefois des mots différents et moins clairs sont utilisés, tels que « sous réserve de détails » ou « sous réserve de petits détails » et ainsi il peut devenir moins facile de savoir si, oui ou non, les parties ont voulu être liées par le document.

Liability for unjustified withdrawal from negotiations (precontractual liability) is provided for in the laws of Italy, Norway and Sweden. No such liability on the contrary exists in England, in the United States, or in Japan where, however, the same result is achieved on the basis of the principle of good faith.

Genoa, 9th March 1976

Francesco Berlingieri

La responsabilité pour un retrait injustifié des négociations (responsabilité précontractuelle) est prévue par la loi en Italie, en Norvège et en Suède. Une telle responsabilité au contraire n'existe pas en Angleterre, aux Etats-Unis, et au Japon où, cependant, le même résultat est atteint sur la base du principe de la bonne foi.

Gênes, le 9 mars 1976

Francesco Berlingieri

6

RIDERS TO THE STATEMENT OF THE
RATIFICATIONS OF AND ACCESSIONS TO THE
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

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

SIGNATURE AND RATIFICATION BY JAPAN

In a communication dated March 16th 1976, the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, advises that on March 1st 1976 Mr. Hiroshi Ohtaka, Chargé d'Affaires a.i. of Japan in Brussels, appended his signature to the

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING OF THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING VESSELS

AND OPTIONAL PROTOCOL
SIGNED AT BRUSSELS ON OCTOBER 10TH 1957

at the same time as he deposited the instrument of ratification of Japan relating to these Acts.

At the time the instrument of ratification was deposited, the three reservations provided in the Optional Protocol, paragraph 2°, a), b), c), were duly formulated.

In accordance with Article 11 (2) of the Convention, these Acts shall, as regards Japan, come into force on September 1st 1976.

SIGNATURE ET RATIFICATION PAR LE JAPON

Suivant une communication datée du 16 mars 1976, le Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, avise que le 1er mars 1976 Monsieur Hiroshi Ohtaka, Chargé d'Affaires a.i. du Japon à Bruxelles, a procédé à la signature de la

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRE DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE SIGNES A BRUXELLES LE 10 OCTOBRE 1957

ainsi qu'au dépôt de l'instrument de ratification du Japon concernant ces mêmes actes.

Lors du dépôt de l'instrument de ratification ont été formulées les trois réserves prévues au Protocole de signature, paragraphe 2°, a), b), c).

Conformément à l'article 11 (2) de la Convention, ces actes entreront en vigueur à l'égard du Japon le 1er septembre 1976.

7

IN MEMORIAM

It is with a feeling of great sadness that we have learnt that Mr. Pierre LUREAU passed away at Bordeaux on January 24th 1976.

Mr. LUREAU was born in 1904. He was an Ll.d. (Docteur en Droit) and served his career in marine insurance as deputy to Mr. Pierre Vitrac, a sworn broker in Bordeaux, after he had renounced the aggregation to the Law Faculty which he originally intended entering and which he would, no doubt, have successfully accomplished.

Mr. LUREAU was the author of several works, including the *Commentaires des polices françaises d'assurance maritime*. He is also to be credited with *Le Livre sur l'avarie commune du Traité général de droit Maritime de Monsieur le Doyen Rodière*. And he was overtaken by death just as he was bringing to an end his book on Marine Insurance for the same *Traité*. He also wrote numerous *articles* or commentaries, most of which appeared in *Le Droit Maritime Français*, of which he was the Secretary.

An average adjuster of repute, Mr. LUREAU was Honorary President of *L'Association des Dispatcheurs Français*, a founding member and former President of *L'Association Internationale de Dispatcheurs Européens*, former Vice-President of *L'Association Française du Droit Maritime*, and a Titulary Member of the Comité Maritime International.

He was *Chevalier de la Légion d'Honneur*.

All those who had the privilege of knowing Mr. LUREAU will recall his elevated mind, his warm-heartedness and will remember him as a faithful friend.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the French Maritime Law Association.

7

IN MEMORIAM

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Monsieur Pierre LUREAU survenu à Bordeaux le 24 janvier 1974.

Né en 1904, Docteur en Droit, il fit sa carrière dans l'assurance maritime comme fondé de pouvoir de Monsieur Pierre Vitrac, Courtier-Juré à Bordeaux, après avoir renoncé à l'agrégation des Facultés de droit à quoi il s'était d'abord destiné et qu'il n'eut pas manqué de conquérir.

Auteur de plusieurs ouvrages dont les Commentaires des polices françaises d'assurance maritime, on lui doit encore le Livre sur l'avarie commune du Traité général de droit maritime de Monsieur le Doyen Rodière. Et la mort l'a surpris alors qu'il terminait le Livre sur l'assurance maritime pour le même Traité. Il a également écrit de nombreux articles ou commentaires parus pour la plupart dans le Droit Maritime Français dont il était le Secrétaire.

Dispacheur de renom, il était Président Honoraire de l'Association des Dispacheurs Français, membre fondateur et ancien Président de l'Association Internationale de Dispacheurs Européens et ancien Vice-Président de l'Association Française du Droit Maritime, membre titulaire du Comité Maritime International.

Il était Chevalier de la Légion d'Honneur.

Tous ceux qui ont eu le privilège de le connaître gardent le souvenir d'un esprit éminent, d'un homme de cœur et d'un ami fidèle.

Le Comité Maritime International prie l'Association Française de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

8

PERSONALIA

Alterations :

Modifications :

PORTUGUESE INTERNATIONAL MARITIME
LAW COMMISSION
(COMITE DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL)

SECRETARIAT GENERAL : Ministério da Marinha, LISBOA - PORTUGAL

Année de fondation : 1924 - Réorganisation plus récente : 1976

Comité de direction

Président :

Dr. José António FERNANDES, Conseiller, Anct. Juge auprès du
« Supremo Tribunal de Justiça » (Cour de Cassation), Lisbonne.

Vice-Président :

Vice-amiral R.R. Eugénio de SEQUEIRA ARAÚJO, Lisbonne

Membres :

Dr. Nuno Álvares Adrião de BESSA LOPES, représentant du Minis-
tère des Affaires Etrangères, Lisbonne.

Eng. José FARINHA DA CONCEIÇÃO, représentant du Ministère
de la Coopération, Lisbonne.

Dr. Avelino Rui Mendes FERREIRA DE MELO, représentant du
Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, Lisbonne.

Dr. Rui CABEÇADAS, représentant du Secrétariat d'Etat des Pêches,
Lisbonne.

Dr. Rui MILLER SIMÕES, représentant du Procureur Général de la
République, Lisbonne.

Capitaine de Frégate Alfredo Henrique de Barros Castro FERREIRA SETAS, l'Etat-major de la Marine, Lisbonne.

Dr. José Correia de Oliveira ABRANCHES MARTINS, Juge auprès du Tribunal Militaire de la Marine, Lisbonne.

Capitaine de frégate Manuel Primo de Brito LIMPO SERRA, Professeur de Droit International à l'Institut Supérieur Naval de Guerre, Lisbonne et de Droit Maritime Internationale à l'Ecole Navale, Alfeite.

Capitaine de frégate Jacinto Ribeiro GOMES ROSA, représentant de la Direction Générale des Services de Développement Maritime, Lisbonne.

- (*) Dr. Armando Manuel de Almeida MARQUES GUEDES, Professeur, Lisbonne.
- (*) Dr. ARMANDO HENRIQUES, Lisbonne.
- (*) Dr. FERNANDO OLAVO Correia de Azevedo, Professeur et Avocat, Lisbonne.
- (*) Capitaine de frégate R.A. Eduardo Henrique SERRA BRANDÃO, Lisbonne.
- (*) Capitaine de frégate Carlos Adalberto Rodrigues MACHADO E MOURA, Lisbonne.

Secrétaire :

Feliciana Correia Rodrigues HOMEM SANTOS, Lisbonne.

(*) Cinq personnalités choisis par le Chef d'Etat-Major de la Marine.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME BELGISCHE VERENIGING VOOR ZEERECHT

c/o Firme HENRY VOET-GENICOT
Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen

Année de fondation : 1896

Président :

Mr. Claude BUISSERET, Avodat, Professeur à l'Université Libre de Bruxelles, Louizastraat 32, B-2000 Antwerpen.

Vice-Présidents :

Mr. Jean VAN RYN, Avocat à la Cour de Cassation, Professeur à l'Université Libre de Bruxelles, avenue du Vert-Chasseur 62, B-1180 Bruxelles

Mr. Lionel TRICOT, Avocat, Professeur Extraordinaire à la Katholieke Universiteit Leuven - Professeur à UFSIA-Anvers, Italiëlei 108, B-2000 Antwerpen.

Secrétaire général :

Mr. Léo VAN VARENBERGH, Docteur en droit, Professeur à l'Institut Supérieur de Commerce de Bruxelles, rue de Locht 24, B-1030 Bruxelles.

Trésorier :

Mr. Léon GYSELYNCK, Avocat honoraire, Professeur émérite à l'Université Libre de Bruxelles, Meir 48, B-2000 Antwerpen.

Secrétaire administratif :

Firme Henry VOET-GENICOT, Borzestraat 17, B-2000 Antwerpen.

THE 1976 C.M.I. SEMINAR

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

APPORTIONMENT OF RISK IN MARITIME LAW

trends in modern shipping law and practice

It is recalled that a Seminar on this subject will be held in AIX-EN-PROVENCE in the South of France from SEPTEMBER 9TH to 11TH, under the Chairmanship of Lord Diplock, Lord of Appeal in Ordinary.

Lord Diplock writes as follows :

« Although Maritime Law traditionally employs the language of fault in apportioning risk, in reality it is economic considerations which govern such apportionment. I think that the time has come for a fresh look at this subject so that it can be ascertained whether the total cost of loss and damage sustained during transport by sea can be reduced by any changes in the current methods of apportioning the risk as between the interested parties. I therefore welcome the initiative of the Executive Council of the C.M.I. in convening this Seminar, when it is proposed to discuss this topic in relation to contracts of carriage, charterparties, collisions and general average ».

Apart from Lord Diplock, speakers of international repute will address participants at the Seminar on various specific topics connected to the main theme. It is proposed that there should be an opportunity for full discussion.

A comprehensive programme will be sent to you on application with the form below to Mr. D.J.L. Watkins, 1 Pepys Street, London EC3N 4 AL, the Secretary of the Seminar.

C.M.I. SEMINAR

D. J. L. Watkins, Esq.,
1 Pepys Street,
London EC3N 4AL

URGENT !!

I should be interested in receiving further information concerning the 1976 C.M.I. Seminar.

Name

Company

Address

.....

.....

9

LE SEMINAIRE 1976 DU C.M.I.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

LE PARTAGE DU RISQUE EN DROIT MARITIME

*Les orientations actuelles dans le droit et la pratique maritimes
et ses aspects économiques*

Il est rappelé qu'un Séminaire ayant ce thème pour objet aura lieu à Aix-en-Provence du 9 au 11 septembre 1976 sous la présidence de Lord Diplock, Lord of Appeal in Ordinary.

Lord Diplock a écrit : (traduction libre)

« Bien que traditionnellement le droit maritime s'en remet à la notion de faute pour partager le risque, en réalité ce sont des considérations d'ordre économique qui régissent ce partage. Je pense que le moment est venu de soumettre ce sujet à un nouvel examen dans le but de déterminer si le coût total des pertes et des avaries qui sont subies pendant le transport maritime peut être réduit grâce à des modifications dans les méthodes couramment appliquées pour partager le risque entre les parties intéressées. C'est pourquoi, j'accueille avec faveur l'initiative prise par le Conseil Exécutif du C.M.I. de convoquer ce séminaire, au cours duquel il est proposé d'échanger des vues à propos des contrats de transport, des chartes-parties, des abordages et de l'avarie commune ».

En dehors de Lord Diplock, des orateurs de renommée internationale feront des exposés sur des sujets particuliers en relation avec le thème principal. Il est proposé d'offrir l'occasion d'un large échange de vues.

Un programme détaillé vous sera envoyé en réponse à l'envoi du formulaire ci-dessous à M. D.J.L. Watkins, 1 Pepys Street, London EC3N 4AL qui assume le secrétariat.



LE SEMINAIRE 1976 DU C.M.I.

D.J.L. Watkins, Esq.
1 Pepys Street
London EC3N 4AL

URGENT !!

Je suis intéressé à recevoir le programme du séminaire du C.M.I. - 1976.

Nom

Société

Adresse

.....

.....

INDEX

DOCUMENTATION C.M.I. 1976 - II

1. Minutes from the meeting of the Assembly of the C.M.I. Brussels, 18th March, 1976	86
<i>Procès-verbal de la réunion de l'Assemblée du C.M.I. le 18 mars 1976</i>	87
2. Appendix to the Minutes : Speech of Professor F. Berlingieri, President of the C.M.I., at the Assembly of the C.M.I. at Brussels on March 18, 1976	100
<i>Annexe au Procès-verbal : Discours prononcé par le Professeur F. Berlingieri, Président du C.M.I., lors de l'Assemblée du C.M.I. à Bruxelles, le 18 mars 1976</i>	100
3. List of the Officers of the C.M.I.	107
<i>Liste des Membres du Bureau du C.M.I.</i>	107
4. List of the new Titulary Members	109
<i>Liste des nouveaux Membres Titulaires</i>	109
5. Shipbuilding Contracts — Third Report of the International Subcommittee, by Prof. Francesco Berlingieri	112
<i>Contrats de construction de Navires de mer — Troisième rapport de la commission internationale par le Professeur Francesco Berlingieri</i>	113
6. Rider to the Statement of the Ratifications of and Accessions of the International Maritime Law Conventions	155
<i>Ajoute à l'Etat des Ratifications et Adhésions des Conventions Internationales de Droit Maritime</i>	155
7. In Memoriam	158
8. Personalialia	160
9. The 1976 C.M.I. Seminar	163
<i>Le Séminaire 1976 du C.M.I.</i>	164

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.